

ROMA 

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Documento della Partecipazione

Maggio 2019



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità
Sostenibile



Indice

1. Premessa	4
2. Le modalità del percorso di partecipazione – costruzione partecipata dello Scenario di Piano	5
2.1 Cittadini, Associazioni e Comitati	5
2.2 Gli stakeholder istituzionali	9
3. Sintesi dei risultati della partecipazione	9
3.1 Trasporto pubblico	10
3.2 Intermodalità.....	13
3.3 Ciclabilità	15
3.4 Isole ambientali	17
3.5 Trasporto condiviso, logistica, sicurezza	19
3.6 Tabella delle proposte/osservazioni non graficizzabili	20
4. I report degli incontri con i cittadini, le associazioni, i comitati – le schede del 2° incontro	35
4.1 Ambito territoriale I – II.....	36
4.2 Ambito territoriale Municipi III – IV - XV	54
4.3 Ambito territoriale Municipi V – VI – VII	72
4.4 Ambito territoriale Municipi VIII – IX	85
4.5 Ambito territoriale Municipi X – XI	93
4.6 Ambito territoriale Municipi XII – XIII – XIV	109
5. La partecipazione attraverso il portale del PUMS	124
5.1 Proposte generali	125
5.2 Municipi I - II.....	131
5.3 Municipi III – IV - XV	151
5.4 Municipi V - VI - VII	164
5.5 Municipi X - XI.....	184
5.6 Municipi XII – XIII - XIV.....	201
5.7 Proposte trasversali a più ambiti territoriali	240
6. Le consultazioni con gli stakeholder	275
6.1 CNA Roma.....	276
6.2 UNINDUSTRIA.....	278
6.3 CIGL, CISL, UIL UGL ROMA, FILT CGIL ROMA E LAZIO, FIT CISL LAZIO, UIL TRASPORTI, UGL Autoferrotranvieri	288



1. Premessa

Con riferimento a quanto disposto dal Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, allegato 1 e da quanto previsto dal Regolamento di Roma Capitale approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 2 marzo 2006, per la formazione e la successiva adozione del PUMS, è stato avviato un articolato percorso di partecipazione suddiviso in più fasi.

Il percorso di partecipazione è iniziato a settembre 2017 con una prima fase di ascolto. I cittadini, hanno potuto inviare proposte, opinioni e progetti in una sezione dedicata del Portale ed esprimere preferenze e commenti sulle proposte pubblicate come attinenti il PUMS. Conclusa la prima fase, per la condivisione delle decisioni di pianificazione delineate in fase di studio (obiettivi) e la selezione dei progetti da inserire negli scenari di mobilità, è stata attivata una seconda fase di ascolto: un’indagine sulla cittadinanza per testare gradimento e priorità sia degli obiettivi generali che di quelli specifici correlati. Grazie anche ai contributi di queste fasi di ascolto, è stata predisposta la “Proposta di Piano”, Volume 2 – PUMS, Strategie |Azioni |Scenari | Valutazioni | Monitoraggio. Tale “Proposta di Piano” è stata approvata in Giunta Capitolina il 18 marzo 2019 ed è stata immediatamente avviata una nuova fase di partecipazione, per la costruzione partecipata dello Scenario di Piano.

Questa nuova fase è stata attivata con lo scopo di raccogliere le proposte, le considerazioni e le idee che i cittadini desideravano fornire all’Amministrazione per arricchire e perfezionare la proposta di PUMS prima della sua definizione finale.

2. Le modalità del percorso di partecipazione – costruzione partecipata dello Scenario di Piano

2.1 Cittadini, Associazioni e Comitati

Il percorso si è articolato secondo due modalità.

La prima ha previsto una serie di tre incontri con i cittadini, le Associazioni, i Comitati. Per consentire una buona organizzazione del percorso e assicurare la maggiore partecipazione possibile, il territorio comunale è stato suddiviso in sei ambiti territoriali e, per ogni ambito sono stati svolti tre incontri.

In tabella i sei ambiti definiti dall'accorpamento di due o tre Municipi.

Municipi I - II
Municipi III - IV - XV
Municipi V - VI - VII
Municipi VIII - IX
Municipi X - XI
Municipi XII - XIII - XIV

Il ciclo dei tre incontri ha consentito di definire un Documento della Partecipazione contenente le proposte, le idee, le osservazioni dei cittadini in merito ai contenuti della proposta di PUMS e, in particolare:

- sul gradimento o meno delle azioni e degli interventi proposti dallo scenario di Piano
- sulle priorità da dare per la realizzazione agli interventi compresi nello scenario di Piano
- su eventuali interventi aggiuntivi o da anticipare dallo Scenario Tendenziale allo Scenario di Piano

Il primo incontro ha avuto lo scopo di illustrare il PUMS nel suo complesso e dare modo ai partecipanti di fare i primi quesiti o fornire le prime impressioni;

Nel secondo incontro si è scesi più nel dettaglio, illustrando il PUMS con riferimento ad ogni ambito territoriale.

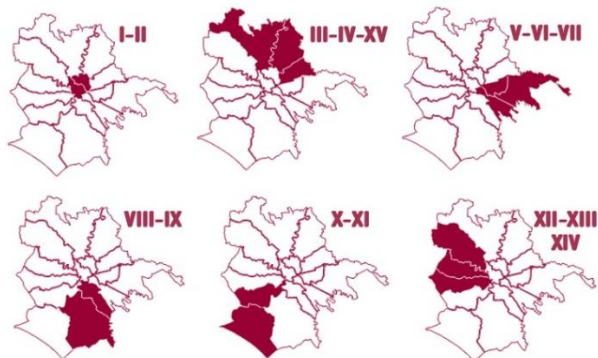
Conclusa la presentazione, attraverso un intenso lavoro di gruppo con il supporto dei tecnici di Roma Servizi per la Mobilità, i partecipanti hanno potuto compilare delle schede appositamente predisposte.

Infine, in sessione plenaria, i cittadini stessi hanno presentato le scelte effettuate.

Il terzo incontro è stato organizzato al fine di illustrare ai partecipanti gli esiti dei primi due incontri e condividere con loro la graficizzazione dei risultati.

Di seguito i principali numeri del Percorso di Partecipazione.

6 ambiti territoriali



529 
partecipanti

PRIMI INCONTRI		
DATA	MUNICIPI	PARTECIPANTI
lunedì 18 marzo 2019	V-VI-VII	35
lunedì 25 marzo 2019	X-XI	21
martedì 26 marzo 2019	XII-XIII-XIV	47
mercoledì 27 marzo 2019	I-II	70
giovedì 28 marzo 2019	III-IV-XV	35
venerdì 29 marzo 2019	VIII-IX	29
TOTALE PARTECIPANTI PRIMI INCONTRI		237

SECONDI INCONTRI		
DATA	MUNICIPI	PARTECIPANTI
lunedì 8 aprile 2019	X-XI	42
martedì 9 aprile 2019	XII-XIII-XIV	32
giovedì 11 aprile 2019	III-IV-XV	26
lunedì 15 aprile 2019	I-II	27
martedì 16 aprile 2019	V-VI-VII	22
giovedì 18 aprile 2019	VIII-IX	12
TOTALE PARTECIPANTI SECONDI INCONTRI		161
TOTALE PARTECIPANTI 1°-2° INCONTRI		398

TERZI INCONTRI		
DATA	MUNICIPI	PARTECIPANTI
martedì 7 maggio 2019	XII-XIII-XIV	21
giovedì 9 maggio 2019	III-IV-XV	10
lunedì 13 maggio 2019	X-XI	21
martedì 14 maggio 2019	V-VI-VII	45
giovedì 16 maggio 2019	VIII-IX	16
lunedì 20 maggio 2019	I-II	18
TOTALE PARTECIPANTI TERZI INCONTRI		131
TOTALE PARTECIPANTI 1°-2°-3° INCONTRI		529

18 incontri
in
13 sedi
6 distribuite nei
ambiti



Tutte le riunioni sono state organizzate con i Municipi e sono state svolte secondo il seguente calendario.

1° ciclo di incontri

18 marzo	Municipi V - VI - VII	Sala Rossa IV° Piano - Piazza di Cinecittà 11
25 marzo	Municipi X - XI	Sala Consiliare del Municipio Roma XI - Via Marino Mazzacurati n. 75
26 marzo	Municipi XII - XIII - XIV	Sala del consiglio del Municipio XIII - Via Aurelia 470
27 marzo	Municipi I - II	Via della Greca 5
28 marzo	Municipi III - IV - XV	Centro Culturale Gabriella Ferri - Via Galantara, 7
29 marzo	Municipi VIII - IX	Sala Consiglio Municipio VIII- Via Benedetto Croce 50

2° ciclo di incontri

8 aprile	Municipi X - XI	Teatro del Lido di Ostia sito in Via delle Sirene n. 22
9 aprile	Municipi XII - XIII - XIV	Sala del consiglio del Municipio XIII - Via Aurelia 470
11 aprile	Municipi III - IV - XV	Sala Consiglio municipale Piazza Sempione, 15
15 aprile	Municipi I - II	Scout Center in largo dello Scautismo 1.
16 aprile	Municipi V - VI - VII	sala consiliare del Municipio VI sito in Via Duilio Cambellotti ,11
18 aprile	Municipi VIII - IX	Sala Consiliare Municipio IX Largo Peter Benenson

3° ciclo di incontri

7 maggio	Municipi XII - XIII - XIV	Sala del consiglio del Municipio XIII - Via Aurelia 470
9 maggio	Municipi III - IV - XV	Sala del consiglio del Municipio XV Via Flaminia 872
13 maggio	Municipi X - XI	Teatro del Lido di Ostia sito in Via delle Sirene n. 22
14 maggio	Municipi V - VI - VII	Casa della Cultura Via Casilina, 665
16 maggio	Municipi VIII - IX	Sala Consiglio Municipio VIII- Via Benedetto Croce 50
20 maggio	Municipi I - II	Scout Center in largo dello Scautismo 1.

Per ogni incontro è stato redatto un report degli interventi effettuati dai partecipanti. Tutti i report sono stati pubblicati, insieme ai video degli incontri, sul portale del PUMS.

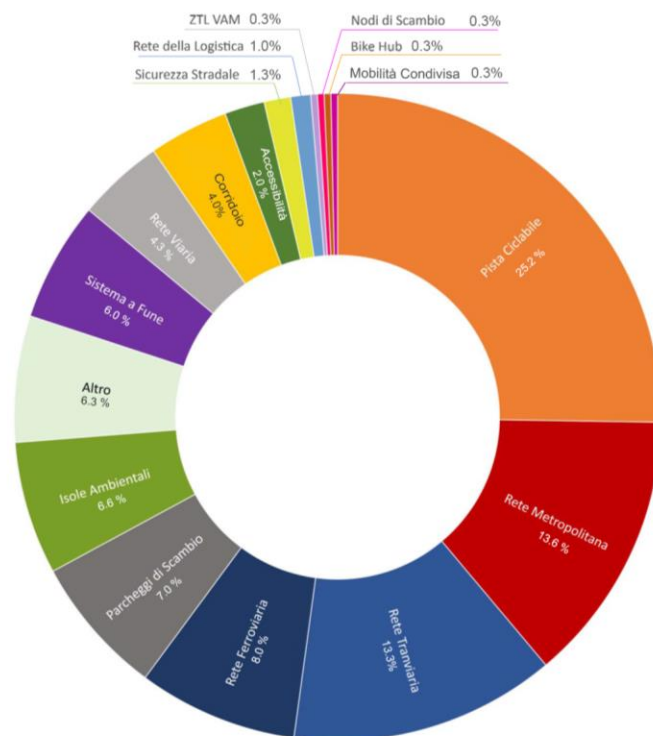
La seconda modalità di partecipazione è stata pensata per i cittadini che non avrebbero potuto partecipare agli incontri. Attraverso il portale del PUMS si è data la possibilità di esprimere la propria opinione compilando un apposito modulo rimasto on line fino al 20 maggio.

A conclusione del percorso di partecipazione, le indicazioni e le osservazioni che i cittadini hanno proposto durante i tre incontri, mandato via e mail o consegnate a mano (sempre durante gli incontri) sono state 363.

Ecco una sintesi nell'immagine che segue.



Categoria	Numero di proposte/indicazioni	%
Mobilità Condivisa	1	0,3
Accessibilità	6	2,0
Bike Hub	1	0,3
Corridoio	12	4,0
Isole Ambientali	20	6,6
Nodi di Scambio	1	0,3
Parcheggi di Scambio	21	7,0
Pista Ciclabile	76	25,2
Rete della Logistica	3	1,0
Rete Ferroviaria	24	8,0
Rete Metropolitana	41	13,6
Rete Tranviaria	40	13,3
Rete Viaria	13	4,3
Sicurezza Stradale	4	1,3
Sistema a Fune	18	6,0
ZTL VAM	1	0,3
Altro	19	6,3
	301	100,0



2.2 Gli stakeholder istituzionali

Oltre al Percorso di Partecipazione Roma Capitale ha consultato alcuni stakeholder istituzionali.

Il 15 aprile e il 7 maggio sono stati svolti, presso l'Assessorato Città in Movimento, due incontri con i Sindacati di categoria.

Le sigle che sono intervenute sono:

- FAISA – CISAL
- UGL
- UILT LAZIO
- UIL LAZIO
- FITCISL LAZIO
- CISL ROMA
- FIT CISL ROMA
- FILT CGIL
- CGIL ROMA E LAZIO
- UGL UNIONE ROMA PROVINCIA
- UGL Autoferrotranvieri

Ad esito del lavoro svolto, i Sindacati di categoria, hanno prodotto un Documento Unitario "Osservazioni e proposte su PUMS – Roma Capitale" che, è riportate in allegato.

Il 17 aprile l'Assessorato alla città in movimento ha incontrato alcune Associazioni di Imprese:

- Unindustria
- Confcommercio
- CNA

Anche in questo caso, sono riportati in allegato i documenti prodotti ad esito del lavoro svolto dalle Associazioni.

3. Sintesi dei risultati della partecipazione

Ad ogni incontro i tecnici di Roma Servizi per la Mobilità e di Risorse per Roma hanno trascritto tutte le proposte e osservazioni dei partecipanti, sia in forma grafica che in forma scritta.

Ad esito finale, le proposte e le osservazioni graficizzabili sono state sintetizzate su tavole, quello non graficizzabili, su tabelle.

Le tavole sono riportate nei paragrafi successivi per tematisti (ad eccezione della logistica, tema per il quale sono pervenute solo osservazioni non graficizzabili) e descrivono quanto è stato proposto durante i tre incontri, via e mail o consegnato a mano negli incontri stessi.

Per le caratteristiche delle proposte non graficizzabili, si è elaborato una unica tabella riportata a fine del presente capitolo.

Tutte le proposte e le osservazioni sono state classificate, come il PUMS, in 5 tematismi o piani direttori:

- trasporto pubblico
- intermodalità
- ciclabilità
- isole ambientali
- trasporto condiviso, logistica, sicurezza

3.1 Trasporto pubblico

I cittadini intervenuti agli incontri partecipativi, hanno dimostrato particolare interesse per le tematiche riferibili al trasporto pubblico e alla ciclabilità. In entrambi i casi, oltre ad un diffuso apprezzamento nei confronti degli proposte di Piano, ad eccezione di alcuni casi che tratteremo in seguito con maggior dettaglio, sono state avanzate richieste di ampliamento delle reti infrastrutturali, secondo itinerari in alcuni casi assolutamente inediti, o anticipazioni nello Scenario di Piano, di opere previste in quello così detto Tendenziale.

Le richieste di trasferimento di interventi dallo Scenario Tendenziale allo Scenario di Piano, hanno riguardato principalmente: la linea metropolitana D, l'estensione della linea C da Clodio Mazzini a Farnesina ed oltre verso via Cassia – via di Grottarossa e Tor di Quinto, la realizzazione della nuova stazione Valle Giulia sulla linea Roma Nord.

E' stato richiesto un prolungamento delle linee metropolitane esistenti, verso le aree più periferiche della città, con attestamenti in prossimità del GRA, anche con possibili diramazioni a coprire parti della città oggi scarsamente servite dal trasporto pubblico (prolungamento linea B1 fino a Bufalotta-Porta di Roma, prosecuzione verso sud della linea B da Casal Monastero fino ad intercettare la linea C e dall'attestamento Laurentina al GRA, prolungamento della metro A oltre Battistini).

E' stata espressa in più occasioni la priorità di trasformazione delle linee ferroviarie Roma Lido e Roma Nord in linee metropolitane, da instradare secondo alcuni, sui tracciati dell'attuale rete metropolitana.

Confermate le previsioni di potenziamento della rete ferroviaria, individuate nello Scenario di Riferimento e di Piano, ulteriormente implementate da nuove stazioni, dalla riapertura di stazioni dismesse quali Farneto, Casilina, Divino Amore e dalla realizzazione di una nuova interconnessione con la rete metropolitana in corrispondenza di piazza dei Giochi Delfici in alternativa a Vigna Clara.

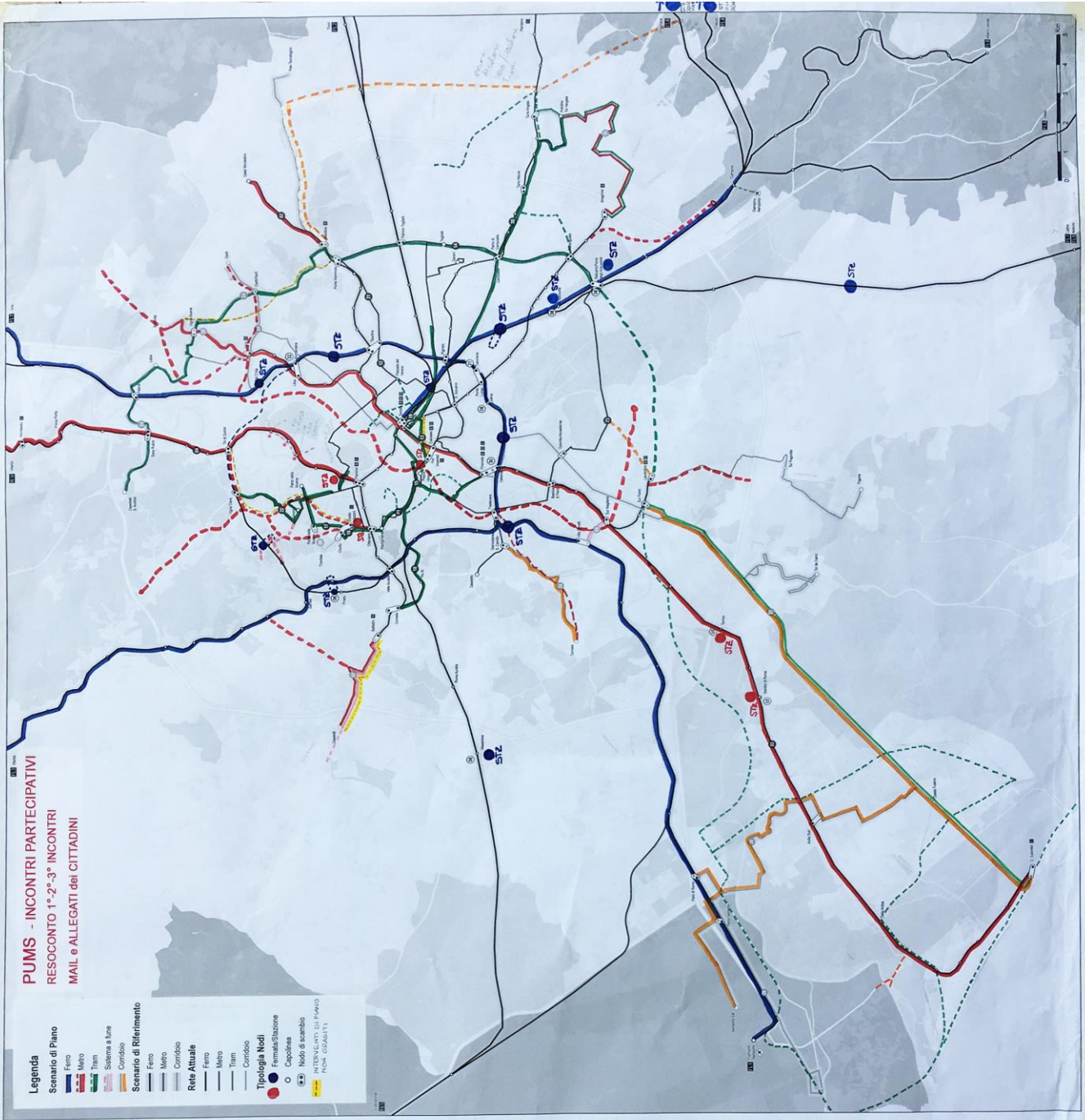
Più controversa la posizione nei riguardi dei sistemi a fune, con particolare riferimento alla cabinovia Battistini - Casalotti e al people mover Jonio – Bufalotta che, seppure presso taluni hanno riscosso apprezzamento, per altri risulterebbero assolutamente inefficienti per scarsa capacità e tempi di percorrenza non competitivi rispetto al mezzo privato, pertanto assolutamente da sostituire con i suddetti prolungamenti delle linee metropolitane.

Proposti invece sistemi a fune per superare dislivelli tra zone prevalentemente residenziali e stazioni del trasporto pubblico di massa (quartiere Parioli – stazioni Roma Nord, stadio Olimpico - stazione Farneto - zona Camilluccia).

Le previsioni sulla rete tranviaria, sono state generalmente apprezzate. Il tram è ritenuto un vettore in grado di svolgere un servizio soddisfacente, tanto da chiedere oltre alla prosecuzione dei tracciati previsti, la trasformazione di alcuni corridoi, quali per esempio Ponte Mammolo - Ospedale sant'Andrea, in linee tranviarie, realizzando itinerari tangenziali di adduzione alle linee metropolitane, senza rotture di carico.

Meno unanimi le opinioni riguardo la realizzazione della tranvia denominata piazza Vittorio – Corrado Ricci, per la quale, se da alcuni se ne richiede la contestuale realizzazione con altri tracciati per un miglioramento dell'effetto rete, per altri è ritenuta inutile, dato il contesto urbano già ampiamente servito dalle linee metropolitane A e B, oltre che potenzialmente dannosa nei confronti delle preesistenze archeologiche, immediatamente al di sotto del piano stradale, e delle torri medievali di piazza San Martino ai Monti e Largo Corrado Ricci.

Anche per la rete dei corridoi non ci sono stati pareri in contrasto con le previsioni. Richieste di potenziamento dell'offerta, sono state avanzate in relazione alla possibilità di realizzazione di infrastrutture più performanti, come per esempio le monorotaie da attuarsi per lo più nel settore sud ovest della città.



ASSESSORATO ALLA CITTÀ IN MOVIMENTO
Assessorato all'Urbanistica e Infrastrutture
Assessorato all'Urbanistica e Infrastrutture
Assessorato all'Urbanistica e Infrastrutture

ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ (in coordinamento con)
ROMA METROPOLITANA S.p.A. (supporto tecnico)
PROIEZIONE PER ROMA (supporto tecnico)

REGISTRIAMO
Responsabile: Ing. Stefano Brozzi

PUMS
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

PUMS DI ROMA CAPITALE
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA - RETE DEL TRASPORTO PUBBLICO
SCENARIO DI PIANO

REGIONE
ROMA METROPOLITANA S.p.A.
DIREZIONE PROGETTAZIONE
DIREZIONE PROGETTAZIONE
DIREZIONE PROGETTAZIONE

DATA: FEBBRAIO 2019

SCALA: 1:5000

ELABORATO: 1 2 3 4 5

REVISIONI: 1 2 3 4 5

M2-01: Progettazione della linea G della metropolitana di Colosseo-Ciampinaccio

M2-02: Progettazione del prolungamento della linea M1 fino a Fontanarossa

M2-03: Progettazione del prolungamento della linea M1 fino a Fontanarossa

M2-04: Progettazione del prolungamento della linea M1 fino a Fontanarossa

M2-05: Progettazione del prolungamento della linea M1 fino a Fontanarossa

M2-06: Nuova stazione Metroviale, Massima, Salaria, Sabotino, Zaira, Pinaro

M2-07: Sistema a Linea Salaria-Cassala

M2-08: Sistema a Linea Salaria-Cassala

M2-09: Sistema a Linea Salaria-Cassala

M2-10: Sistema a Linea Salaria-Cassala

M2-11: Sistema a Linea Salaria-Cassala

M2-12: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-13: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-14: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-15: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-16: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-17: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-18: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-19: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-20: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-21: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-22: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-23: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-24: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-25: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-26: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-27: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-28: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-29: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-30: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-31: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-32: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-33: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-34: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-35: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-36: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-37: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-38: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-39: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-40: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-41: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-42: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-43: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-44: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-45: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-46: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-47: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-48: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-49: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-50: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-51: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-52: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-53: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-54: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-55: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-56: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-57: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-58: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-59: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-60: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-61: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-62: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-63: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-64: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-65: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-66: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-67: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-68: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-69: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-70: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-71: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-72: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-73: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-74: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-75: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-76: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-77: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-78: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-79: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-80: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-81: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-82: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-83: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-84: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-85: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-86: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-87: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-88: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-89: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-90: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-91: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-92: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-93: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-94: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-95: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-96: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-97: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-98: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

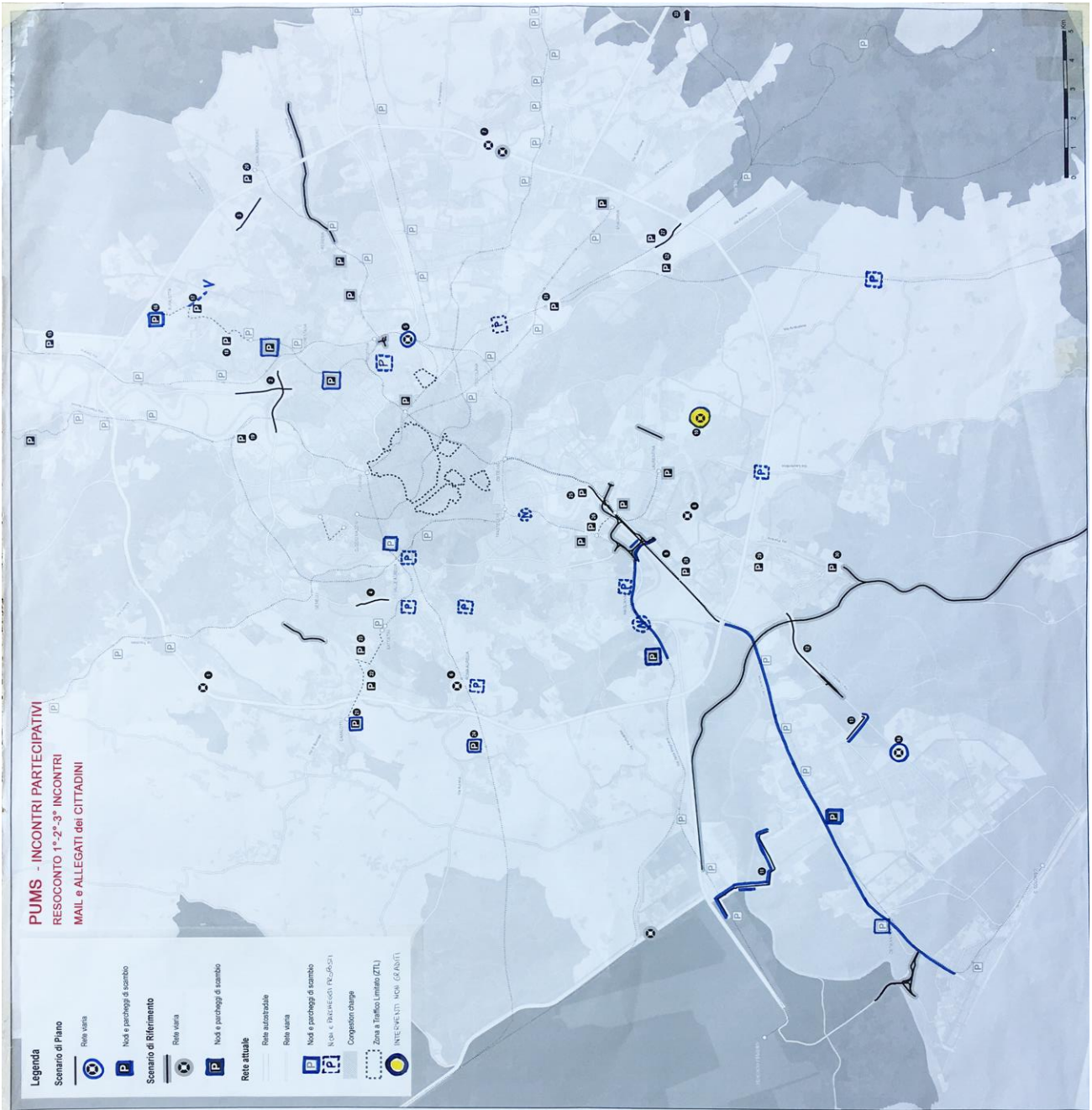
M2-99: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

M2-100: Collegamento: Traverso-Marco-Navona-Torre

3.2 Intermodalità

Per quanto riguarda la rete viaria, molte richieste hanno riguardato la realizzazione di nodi e parcheggi di scambio a servizio delle stazioni del trasporto pubblico di massa, in parte già previsti negli scenari di Piano ed in parte avanzati come nuove proposte. In particolare i cittadini si sono soffermati sull'esigenza di dotare le stazioni di attestamento delle linee metropolitane prolungate, di nodi per favorire lo scambio modale verso il trasporto pubblico, al fine di intercettare i flussi di traffico in entrata verso il centro città.

Altre considerazioni hanno invece riguardato specificatamente gli interventi sulla maglia viaria, rispetto ai quali si sono registrati pareri contrari alla realizzazione di infrastrutture di una certa rilevanza, come la prosecuzione di via Kobler o la realizzazione del così detto Passante a Nord Est, seppure quest'ultimo previsto solo nello Scenario Tendenziale. Sono state accolte invece con favore, l'adeguamento di via del Mare e la risoluzione di alcune intersezioni particolarmente critiche sulla rete portante della città (A24 – circonvallazione Tiburtina, sottopassi lungo via Cristoforo Colombo), nonché l'ipotesi realizzativa di nuovi ponti sul Tevere, che faciliterebbero le connessioni all'interno della città e con il comune di Fiumicino nel quadrante sud.



PUMS - INCONTRI PARTECIPATIVI RESCONTO 1°-2°-3° INCONTRI MAIL e ALLEGATI dei CITTADINI

- Legenda**
- Scenario di Piano**
- Rete viaria
 - Nodi e parcheggi di scambio
- Scenario di Riferimento**
- Rete viaria
 - Nodi e parcheggi di scambio
- Rete attuale**
- Rete autostradale
 - Rete viaria
 - Nodi e parcheggi di scambio
 - Nodi e parcheggi di scambio
 - Completamento
 - Zona a Traffico Limitato (ZTL)
 - INTERVENTI NON GRANITI

GRUPPO DI LAVORO INTERDEPARTIMENTALE
Ente di Roma Capitale e Trasporti
Istituzioni di Roma Capitale e Infrastrutture Urbane
Istituzioni di Roma Capitale e Infrastrutture Urbane
Istituzioni di Roma Capitale e Infrastrutture Urbane

COMITATO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
ROMA CAPITALE
RISORSE PER ROMA SPA (RISORSE URBANE)



PUMS DI ROMA CAPITALE PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE RETE VIARIA, NODI E PARCHEGGI DI SCAMBIO SCENARIO DI PIANO

DATA	SCALA	ELABORATO
FEBBRAIO 2013	-	5 2 rev 0 2

- DIREZIONE INGENGERIA**
Direttore: Ing. Alessandro Fracchiolo
- DIREZIONE PROGETTAZIONE**
Direttore: Arch. Domenico Spada
- AREA PROGETTAZIONE, RICERCA E TRASPARTECIPAZIONE DEL TERRITORIO**
Direttore: Arch. Massimo Maggiori
- REVISIONI**
- V2.01 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.02 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.03 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.04 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.05 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.06 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.07 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.08 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.09 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.10 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.11 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.12 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.13 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.14 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.15 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.16 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.17 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.18 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.19 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.20 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.21 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.22 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.23 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.24 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.25 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.26 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.27 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.28 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.29 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.30 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.31 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.32 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere
 - V2.33 PR1 Piana di S. Maria Capua Vetere n°1 - Realizzazione area di collegamento viaria tra via Egeria Spierri - via Capua Vetere

3.3 Ciclabilità

Altro tema particolarmente sentito dalla cittadinanza, come già detto, è stato quello della ciclabilità. Non si sono infatti registrati interventi a sfavore delle proposte avanzate nei vari scenari, la maggior parte delle quali sono state giudicate prioritarie ed efficaci, con richieste di ulteriore ampliamento della rete e di trasferimento nello Scenario di Piano, di interventi individuati inizialmente in quello Tendenziale. Si registra l'esigenza di attuazione di itinerari per spostamenti sistemici casa-lavoro e verso poli attrattivi, con possibilità di effettuare lo scambio modale presso le stazioni del trasporto pubblico di massa, dove lasciare la propria bicicletta in sicurezza o prevedere la possibilità di trasporto sui mezzi pubblici.



PUMS - INCONTRI PARTECIPATIVI
RESOCONTO 1°-2°-3° INCONTRI
MAIL e ALLEGATI dei CITTADINI

Legenda
 Scenario di Piano
 Pista ciclabile
 Pista ciclabile in via
 Pista ciclabile in cantiere
 Pista ciclabile in progetto

GRUPPO DI LAVORO INTERDEPARTAMENTALE
 Settore di Via della Mobilità e Trasporti
 Settore di Via della Mobilità e Trasporti
 Settore di Via della Mobilità e Trasporti
 Settore di Via della Mobilità e Trasporti

ASSESSORATO ALLA MOBILITÀ E INFRASTRUTTURE
 Assessore dott. Luca Mariani

SECRETARIA TECNICA
 Ing. Antonella Di Lorenzo

ROMA METROPOLITANA
 Assessorato alla Mobilità e Trasporti
 Settore di Via della Mobilità e Trasporti



PUMS DI ROMA CAPITALE
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Sviluppo di Sistemi di Mobilità Ciclistica
 SCENARIO DI PIANO

DIREZIONE INGENIERIA
 Direzione Ing. Alessandro Fuciniello

DIREZIONE PROGETTAZIONE
 Direzione arch. Domenico Barzi

ASSESSORATO TERRITORIALE
 Direzione arch. Massimo Megoni

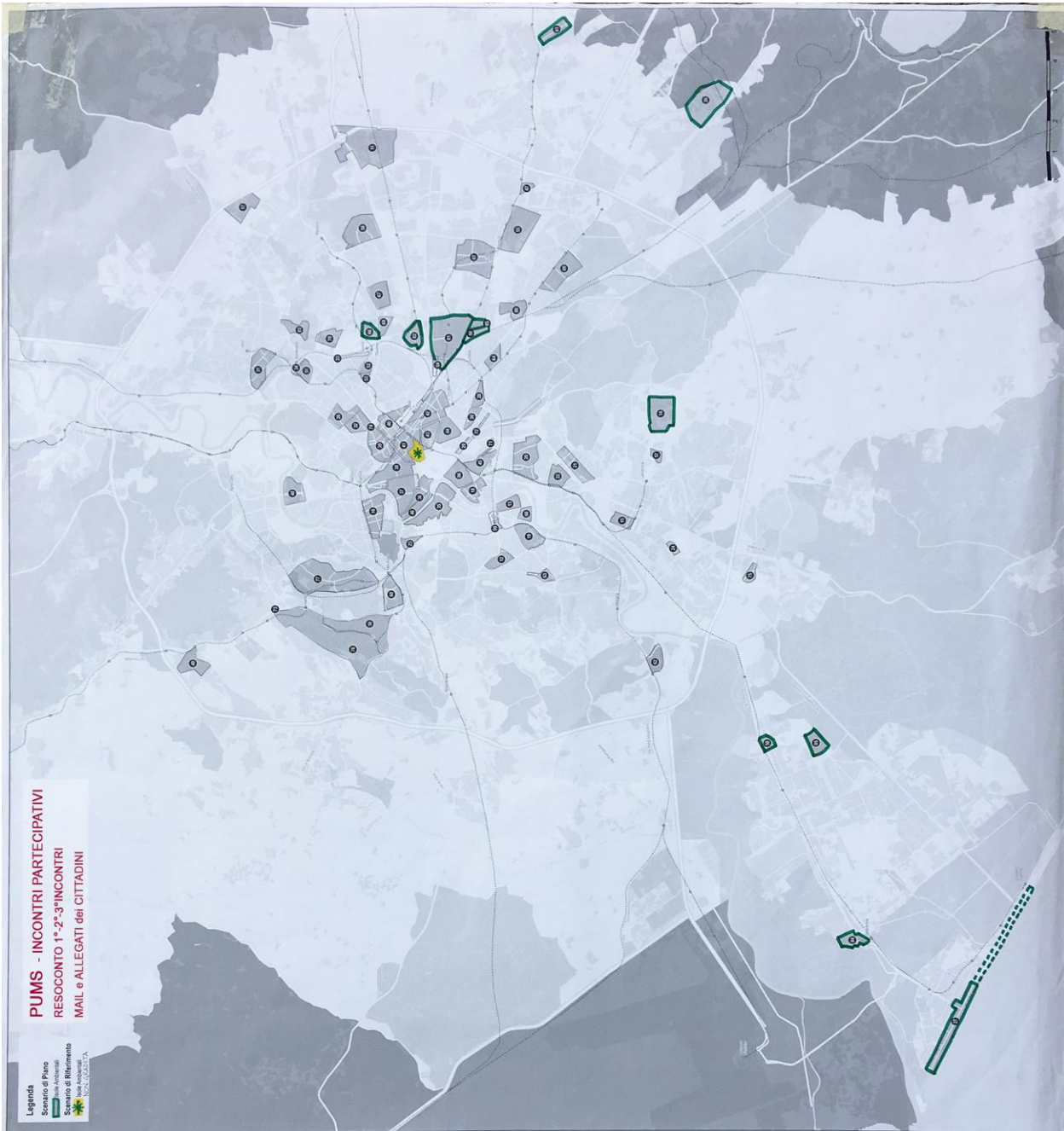
PROGETTO
 ELENCO
 1 2 3 4 5

DATA	FEBBRAIO 2019	SCALA	ELENCO	1	2	3	4	5
C2-01	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-02	Sottosopra							
C2-03	Via della Repubblica - Via Cola di Rienzo - Via Prenestina							
C2-04	Via della Repubblica - Via Cola di Rienzo - Via Prenestina - Via dei Fori Imperiali							
C2-05	Ferme Metro Metro - Ferme Metro Fiume Carlo Luigi							
C2-06	Termini di Castro - Via della Repubblica - Via Prenestina - Via dei Fori Imperiali							
C2-07	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-08	Collegamento di Viale Cidi d'Europa a Viale America lungo							
C2-09	Riscossa Via Fratelli - Pista Termini Sud							
C2-10	Da Stazione San Filippo Neri a Stazione La Castellana							
C2-11	Ardeatina - Via Cipro - Colonna Traiana - Via Salaria							
C2-12	Spazio espositivo MUSEO COCI (Genelli) ad adigiano Via							
C2-13	Tronco San Giovanni - Via Igea Ona							
C2-14	Salaria - Pista Piacca - Via Igea Ona							
C2-15	Approdo Corso Vittorio Emanuele - Via delle Fornaci							
C2-16	Colonna Marco Cocci alle Fornaci - Ex Ponte Ferroviario							
C2-17	Corso Vittorio Emanuele - Anale Balgiglio - Occaso - Pisciotta							
C2-18	Via della Lega Laziarum - Via Celsia - Via Margutta							
C2-19	Via dei Fori Imperiali - Via Salaria - Via Salaria - Via Salaria							
C2-20	Via Salaria - Largo S. Susanna - Via Metro Emanuele							
C2-21	Emilia Fregata - Piazza Vittorio - Via Torino 1, 2, 3, 4, 5							
C2-22	Salaria - Via 1° Novembre							
C2-23	Corso Italia - Via Salaria							
C2-24	Viale Francesco							
C2-25	Stadio di Pratensis - Via Fiumi							
C2-26	San Paolo - Torosani - Casal Marittimo							
C2-27	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-28	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-29	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-30	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-31	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-32	Corso Salaria							
C2-33	Corso Salaria							
C2-34	Viale Francesco							
C2-35	Stadio di Pratensis - Via Fiumi							
C2-36	San Paolo - Torosani - Casal Marittimo							
C2-37	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-38	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-39	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-40	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-41	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-42	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-43	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-44	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-45	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-46	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-47	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-48	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-49	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-50	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-51	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-52	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-53	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-54	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-55	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-56	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-57	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-58	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-59	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-60	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-61	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-62	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-63	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-64	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-65	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-66	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-67	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-68	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-69	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-70	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-71	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-72	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							
C2-73	Proseguimento Pista Novocentro a Stazione Termini +							

3.4 Isole ambientali

Per quanto riguarda il tema delle Isole Ambientali, questo ha generalmente raccolto consensi, nell'ottica di una maggiore vivibilità e sicurezza in ambiti perlopiù residenziali, ad eccezione dell'isola ambientale Monti; qualche perplessità è stata espressa anche nei confronti dell'Isola Ambientale di via dei Castani.

L'isola Ambientale Monti, ancorché già finanziata e con iter approvativo concluso (da cui il suo inserimento nello Scenario di Riferimento), è fortemente osteggiata dai residenti e dagli artigiani che operano all'interno del perimetro, intervenuti agli incontri partecipativi.

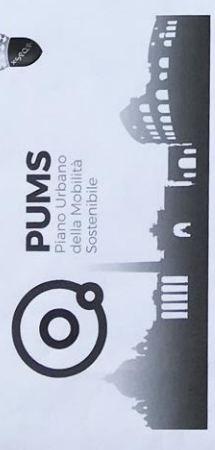


PUMS - INCONTRI PARTECIPATIVI
RESOCONTO 1°-2°-3° INCONTRI
MAIL e ALLEGATI dai CITTADINI

Legenda
 Scenario di Piano
 Scelte di Riferimento
 Scelte di Riferimento
 Scelte di Riferimento

ASSESSORATO ALLA CITTÀ IN MOVIMENTO
 Assessorato all'Urbanistica e Infrastrutture
 Assessorato alla Mobilità e Trasporti
 Assessorato all'Urbanistica e Infrastrutture
 Assessorato alla Mobilità e Trasporti

REGISTRIAMO LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 ROMA SERVIZIO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 ROMA SERVIZIO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
 ROMA SERVIZIO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE



PUMS DI ROMA CAPITALE
 PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ PEDONALE
 SCENARIO DI PIANO

DIREZIONE REGIONALE Direzione Ing. Alessandro Fadda
DIREZIONE PROGETTAZIONE Direzione arch. Domenico Sardi
AREA PIANIFICAZIONE, PROGETTAZIONE E TRASFORMAZIONE DEL TERRITORIO Direzione arch. Massimo Margoni

DATA: DICEMBRE 2019
 SCALA: -
 ELABORATO: 1 5 4 4 rev. 0 1

PS-01	Fiorini	PS-39	Lido di Ostia
PS-02	Celle Lirio	PS-40	Trinco
PS-03	Castel di Stabia	PS-41	Castel di Stabia
PS-04	Castel di Stabia	PS-42	Castel di Stabia
PS-05	Castel di Stabia	PS-43	Castel di Stabia
PS-06	Castel di Stabia	PS-44	Castel di Stabia
PS-07	Castel di Stabia	PS-45	Castel di Stabia
PS-08	Castel di Stabia	PS-46	Castel di Stabia
PS-09	Castel di Stabia	PS-47	Castel di Stabia
PS-10	Castel di Stabia	PS-48	Castel di Stabia
PS-11	Castel di Stabia	PS-49	Castel di Stabia
PS-12	Castel di Stabia	PS-50	Castel di Stabia
PS-13	Castel di Stabia	PS-51	Castel di Stabia
PS-14	Castel di Stabia	PS-52	Castel di Stabia
PS-15	Castel di Stabia	PS-53	Castel di Stabia
PS-16	Castel di Stabia	PS-54	Castel di Stabia
PS-17	Castel di Stabia	PS-55	Castel di Stabia
PS-18	Castel di Stabia	PS-56	Castel di Stabia
PS-19	Castel di Stabia	PS-57	Castel di Stabia
PS-20	Castel di Stabia	PS-58	Castel di Stabia
PS-21	Castel di Stabia	PS-59	Castel di Stabia
PS-22	Castel di Stabia	PS-60	Castel di Stabia
PS-23	Castel di Stabia	PS-61	Castel di Stabia
PS-24	Castel di Stabia	PS-62	Castel di Stabia
PS-25	Castel di Stabia	PS-63	Castel di Stabia
PS-26	Castel di Stabia	PS-64	Castel di Stabia
PS-27	Castel di Stabia	PS-65	Castel di Stabia
PS-28	Castel di Stabia	PS-66	Castel di Stabia
PS-29	Castel di Stabia	PS-67	Castel di Stabia
PS-30	Castel di Stabia	PS-68	Castel di Stabia
PS-31	Castel di Stabia	PS-69	Castel di Stabia
PS-32	Castel di Stabia	PS-70	Castel di Stabia
PS-33	Castel di Stabia	PS-71	Castel di Stabia
PS-34	Castel di Stabia	PS-72	Castel di Stabia
PS-35	Castel di Stabia	PS-73	Castel di Stabia
PS-36	Castel di Stabia	PS-74	Castel di Stabia
PS-37	Castel di Stabia	PS-75	Castel di Stabia
PS-38	Castel di Stabia	PS-76	Castel di Stabia

3.5 Trasporto condiviso, logistica, sicurezza

Infine ulteriori considerazioni e proposte hanno riguardato tematiche quali: sistemi di mobilità condivisa (car sharing, car pooling, bike sharing), trasporto e distribuzione merci, sicurezza stradale e accessibilità alle stazioni del trasporto pubblico e al sistema dei servizi. In generale i cittadini hanno orientato le loro richieste verso: un potenziamento della mobilità condivisa, proponendo anche sistemi in esercizio in altre città, il miglioramento dell'accessibilità ai mezzi pubblici per le persone con disabilità e interventi sulla viabilità a favore delle categorie di utenti più deboli (manutenzione e implementazione della segnaletica, eliminazione delle barriere architettoniche, canalizzazione del traffico, adeguamenti normativi).

3.6 Tabella delle proposte/osservazioni non graficizzabili

Municipi I - II

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Realizzazione di una corsia preferenziale divisa da cordoli lungo Corso Trieste.	MUNICIPI I - II
Istallazione di cordoli a piazza Santa Emerenziana.	MUNICIPI I - II
Aumentare le zone di carico e scarico merci lungo le strade interessate dalla presenza di corsie preferenziali con cordoli.	MUNICIPI I - II
Riconfigurazione morfologica dell'intersezione Corso Trieste - viale Gorizia con la realizzazione di una rotatoria.	MUNICIPI I - II
Riconfigurazione morfologica di piazza Annibaliano.	MUNICIPI I - II
Sulle isole ambientali non c'è coerenza tra le proposte dell'Amministrazione e le previsioni del PGTU e il PRG poiché non sono stati fatti i Piani particolareggiati del traffico sulle isole ambientali come previsto dal PGTU.	MUNICIPI I - II
350 ciclostazioni di bike sharing previste nel PGTU: togliere le ciclostazioni per un servizio bike sharing a flusso libero finanziato da pubblicità.	MUNICIPI I - II
Via Della Scrofa, spostare le auto da un marciapiede all'altro e di ampliare il marciapiede stesso.	MUNICIPI I - II
ZTL: contrarietà allo spostamento di orario dalle 18,00 alle 20,00.	MUNICIPI I - II
Richiesta d'informazioni riguardo il concreto aumento del parco autobus ATAC e non di quelli presi a noleggio solo per 18 mesi.	MUNICIPI I - II
Stazione Termini: si critica che sia diventato un hub centrale del traffico pesante di bus navetta da Castel Romano e dei Crocieristi da Civitavecchia e di autobus e pullman per raggiungere l'aeroporto Leonardo da Vinci.	MUNICIPI I - II
Nel PUMS mancano alternative di scenario, non ci sono scelte: si chiede di proporre alternative di scenario autoconclusive e tecnicamente valide tra loro, con le quali procedere poi ad un confronto sia politico che con i cittadini.	MUNICIPI I - II
Considerare le novità legislative imminenti di riforma del codice della strada come il "senso unico eccetto bici" che possono garantire maggior sicurezza per i ciclisti e l'utilizzo delle corsie preferenziale per i ciclisti, senza creare ritardi al servizio auto-tramviario.	MUNICIPI I - II

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Richiesta di riutilizzo dell' Ex rimessa Atac di piazza Adis Abeba, abbandonata dagli anni '60, come parcheggio auto per residenti.	MUNICIPI I - II
Corsie preferenziali di viale Eritrea e viale Libia considerate non funzionali perché restringono la carreggiata e rendono difficile sia il carico e scarico merci, sia l'accessibilità delle persone disabili .	MUNICIPI I - II
Il revamping dei 60 minibus elettrici è un'operazione fallimentare.	MUNICIPI I - II
Ripristino del bus elettrico 119 che attraversa il centro.	MUNICIPI I - II
Richiesta di collegamento/messa in relazione delle fermate delle linee tranviarie 3 (che attraversa anche Trastevere) e 19 (che attraversa anche Prati) con le fermate di bus e metro in modo che quando si scende dal tram non si devono fare chilometri per raggiungere la fermata di un autobus (trasporto su gomma) o di una linea metro.	MUNICIPI I - II
Parere favorevole alle corsie preferenziali di viale Eritrea e viale Libia perchè delimitano le corsie per il trasporto pubblico e regolarizzano il traffico, facilitando l'uso della bicicletta.	MUNICIPI I - II
Implementazione dell'intera rete di trasporto pubblico prima di pensare a togliere parcheggi, aumentarne il contributo e togliere stalli gratuiti. Si suggeriscono dunque una serie di misure: aumento del numero dei mezzi di trasporto di superficie e underground, concepiti come sistema integrato dei trasporti; l'acquisto di mezzi a basse emissioni inquinanti, preferibilmente metano o elettrici/ibridi; ridipingere le corsie preferenziali; sostituire i cordoli con un dissuasore meno ingombrante; posizionare telecamere per il controllo della viabilità preferenziale e avere il controllo di vigili urbani su arterie centrali come Viale Eritrea e Viale Libia.	MUNICIPI I - II
Cittadinanza Attiva vuole che per delimitare le corsie preferenziali per il TPL vengano usati dissuasori non pericolosi. Vorrebbero sostituire i cordoli.	MUNICIPI I - II
Critica su l'attuale politica sulla sosta tariffata	MUNICIPI I - II
Richiesta per un incremento del numero di autobus	MUNICIPI I - II

Municipi III – IV - XV

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Si chiedono torrette elettriche del car sharing (elettrico, tipo Share'ngo) a Casal Monastero.	MUNICIPI III - IV - XV
Si chiedono le tempistiche di realizzazione del ponte ciclopedonale che dovrebbe collegare via Sacco Pastore con la metropolitana.	MUNICIPI III - IV - XV
Utilizzo del parcheggio del centro commerciale come Parcheggi di Scambio a servizio della metro B1 prolungata a Porta di Roma.	MUNICIPI III - IV - XV
Richiesta di servizi di bike sharing finanziato dalla pubblicità e realizzazione di stazioni fantasma al posto delle ciclostazioni. A tale proposito viene proposto un kit che si applica alla bicicletta privata e che conteggia i chilometri; in base ad una convenzione con i commercianti e in funzione del kilometraggio fatto, si acquisiscono dei punti che si possono scalare in merce presso i commercianti convenzionati.	MUNICIPI III - IV - XV
Si chiedono rassicurazione sul fatto che via Passo del Turchino rimanga strada senza uscita e che si possa valorizzare il parco archeologico di Villa du Faonte.	MUNICIPI III - IV - XV

Municipi V – VI - VII

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Richiesta di servizi di e-bike e car sharing fino alle zone più periferiche della città.	MUNICIPI V - VI - VII
Coordinamento del Comune con le Ferrovie e la Regione per aumentare lo sviluppo della rete del ferro, incrementando le frequenze dei treni nelle aree metropolitane e rivedendo il sistema della bigliettazione.	MUNICIPI V - VI - VII
Corridoio sulla Cristoforo Colombo: è stato inserito come intervento invariante nel PUMS? I cittadini possono pensare di intervenire, apportando modifiche, sul tracciato previsto?	MUNICIPI V - VI - VII
Realizzare una cabina di regia, di un sistema di gestione unico (come le grandi capitali europee di Parigi, Londra, Berlino).	MUNICIPI V - VI - VII
Richiesta di informazioni relative all'Isola Ambientale su via dei Castani.	MUNICIPI V - VI - VII
Richiesta di informazioni sulla corsia preferenziale su via Tor de Schiavi.	MUNICIPI V - VI - VII
Richiesta di realizzazione di una viabilità lungo via di Vermicino, di collegamento tra la Casilina e la Tuscolana, per evitare il traffico lungo via Casilina particolarmente congestionato all'altezza di Grotte Celoni; per raggiungere l'Autostrada del Sole A1; per evitare il traffico di attraversamento nei quartieri nati spontaneamente e quindi con stradine molto strette, senza marciapiedi.	MUNICIPI V - VI - VII
Richiesta di realizzazione di una viabilità lungo via Gagliano del Capo che deve proseguire fino all'orto botanico di Tor Vergata e sbucare su viale dell'Archiginnasio.	MUNICIPI V - VI - VII
Richiesta per mettere in sicurezza Via di Tor Vergata. Dovrebbero essere installati semafori e strisce pedonali. Rendere accessibili a piedi, il PTV. Si denuncia lo stato di abbandono generale delle strade	MUNICIPI V-VI-VII
Forte protesta per l'abolizione della linea di autobus 81.	MUNICIPI V-VI-VII

Municipi VIII - IX

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Si denuncia le carenze sulla frequenza e il tracciato delle corse e sul numero di fermate del TPL nell'area di Ardeatina – Grotta Perfetta - via della Fotografia.	MUNICIPI VIII - IX
Si denuncia la mancanza di interventi infrastrutturali per affrontare l'attuale traffico pendolare e gli interventi urbanistici in corso in questo quadrante di città.	MUNICIPI VIII - IX
Si fa un invito generale a coinvolgere Associazioni e Municipio qualora si rifacciano i lavori per evitare, in fase di realizzazione, gli stessi errori preesistenti.	MUNICIPI VIII - IX
Si suggerisce di rivedere il sistema dei semafori sulle vie preferenziali per tram e autobus, per far diventare l'uso del trasporto pubblico più appetibile.	MUNICIPI VIII - IX
Si chiedono le motivazioni per cui sul Piano non si trova la proposta di Metrovia che nella consultazione on line era stato il progetto più votato.	MUNICIPI VIII - IX
Accessibilità al trasporto pubblico delle persone non normodotate.	MUNICIPI VIII - IX
Si considerano i tempi del Piano troppo lunghi e si fa un appello per fare degli interventi più piccoli ma più urgenti nell'immediato (osservazione fatta da tre cittadini).	MUNICIPI VIII - IX
Richiesta di nodi scambio per tutto il quadrante e a sud della Laurentina per tentare di mitigare la congestione del traffico che si verifica al quartiere Dalmata; si ritiene che senza questi interventi il filobus previsto da Tor pagnotta non risolverà il problema.	MUNICIPI VIII - IX
Richiesta di adeguamento delle linee della rete del ferro in area metropolitana incrementando le frequenze dei treni e rivedendo il sistema della bigliettazione (riferimento alla Stazione di Torricola).	MUNICIPI VIII - IX

Municipi X – XI

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Progetto di risistemazione del piazzale della Stazione di Trastevere: vengono espresse contrarietà perché sottrae parcheggi alla Stazione e non prevede un parcheggio alternativo per consentire lo scambio mezzo privato – treno.	MUNICIPI X - XI
Mancanza totale di marciapiedi e di fermate del TPL sicure (ferrovia e autobus) su via della Magliana.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di realizzazione di un sottopasso da Stazione Trastevere alla Polizia di Stato su via Portuense per evitare via Orti di Cesare.	MUNICIPI X - XI
Mancanza di collegamenti autobus tra Muratella e via Portuense dove si trovano la maggior parte dei complessi scolastici, nonché tra le diverse aree del territorio.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di realizzazione di una strada di collegamento tra via delle Vigne Nuove e via del Trullo passando via di Vigna Girelli, via Castiglione della Pescaia, via Monte delle Capre.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di realizzazione di una strada di collegamento tra via Portuense e via del Trullo passando via Pelago, via Monte delle Capre.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di eliminazione di barriere architettoniche nelle spiagge; in particolare richiesta di ausili per disabili con allestimento di pedane idonee (e non in legno) in quanto la sedia a rotelle elettrica (di 180 kg) non riesce a passarci sopra. Richiesta, inoltre, come Comitato di accessibilità alle spiagge, di poter partecipare ai processi di informazione, partecipazione e trasformazione del territorio municipale come diretti interessati, come prevede il regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana, all'art. 2 e 3.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di realizzazione di attraversamenti senza barriere architettoniche soprattutto in prossimità di stazioni, cavalcavia, attraversamenti. A tale proposito le Stazioni ferroviarie non devono tagliare in due il territorio e creare una barriera; l'accesso non deve essere solo da una parte, poiché la città e le abitazioni si sono sviluppate anche dietro la Stazione e le persone devono poterci arrivare. I cavalcavia devono essere funzionali alla sedia a rotelle, al passeggio etc senza barriere architettoniche.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di eliminazione delle barriere architettoniche per l'accesso alla Stazione di Casal Bernocchi sulla Roma-Lido perché attualmente ci si accede a mezzo scale. Sarebbe importante anche prevedere delle canaline sulle scale per consentire un trasporto agevole delle biciclette.	MUNICIPI X - XI
Richiesta di eliminazione delle barriere architettoniche per l'accesso alla Stazione di Ostia Antica così come dalla Stazione agli scavi di Ostia Antica senza dover andare al semaforo.	MUNICIPI X - XI

Municipi XII – XIII - XIV

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Richiesta di adeguamento delle linee della rete del ferro in area metropolitana per garantire ai cittadini di lasciare l'auto privata e utilizzare il trasporto pubblico e garantire l'intermodalità delle merci.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di collegamenti tramite bus alla Stazione Aurelia da zone periferiche nelle quali stanno realizzando insediamenti residenziali.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Realizzazione di una rotatoria tra via Silvestri, via di Bravetta e via della Consolata.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di adeguamento delle linee della rete del ferro in area metropolitana incrementando le frequenze dei treni e rivedendo il sistema della bigliettazione.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di intermodalità delle merci.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di realizzazione di una rotatoria su Piazza Pio XI che consentirebbe una riduzione di Co2 dato che sono presenti 7/8 semafori e quindi le auto restano ferme (approfittando dei lavori in corso su via Gregorio VII per la realizzazione di un attraversamento).	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di realizzazione di binari in metallo nelle scalinate per superare le pendenze e le rampe (modello Montmartre) consentendo così ai ciclisti di non dover portare le bici a mano.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di realizzazione di corsie rigide al fine di agevolare il traffico nelle strade a scorrimento veloce in prossimità di punti in cui ci sono immissioni di più strade con relative corsie di accelerazione (vedi il caso di Piazza Guglielmo Marconi – Eur).	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di realizzazione di corsie di Car Pooling o anche di corsie preferenziali per coloro che hanno auto elettriche nonchè più passeggeri nell'autovettura.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di realizzazione di un collegamento tra via di Brava (senza marciapiedi), via Aurelia (senza marciapiedi) e la Stazione Aurelia anche tramite bus.	MUNICIPI XII - XIII - XIV

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Richiesta di realizzazione di rotatorie sulla Circonvallazione Cornelia.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di mezzi che possano dissuadere la doppia fila su via di Boccea fino a Circonvallazione Cornelia anche mediante l'utilizzo di sistemi automatici per ridurre i tempi di percorrenza di bus/mezzi pubblici F60.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di realizzare attraversamenti pedonali rialzati.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di aggiungere un vagone apposito per le biciclette sulle tratte ferroviarie FL3 per poter viaggiare con le biciclette sui treni e arrivare in centro con il mezzo pubblico.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Richiesta di risoluzione del parcheggio del Centro Commerciale Aura.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Arretramento della fermata ATAC n. 74288 all'altezza del civico 3 di via Boccea.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Spostamento del capolinea COTRAL da circonvallazione Cornelia, per esempio a piazza Carpegna o su c.ne Aurelia.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Chiusura del primo tratto di c.ne Cornelia (dal civico 313 al 283) per eliminare un incrocio collo di bottiglia.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Riapertura dello sbocco di via Urbano II su via della Pineta Sacchetti per fornire alla viabilità locale uno sfogo più comodo sull'asse principale Pineta Sacchetti \ C.ne Cornelia.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
"Arrotondamento" degli spigoli del collegamento via Boccea – via Tardini a largo Boccea.	MUNICIPI XII - XIII - XIV

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
Installazione di un semaforo all'incrocio fra via Boccea e via Urbano II \ Gregorio XIII.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Realizzazione di una rotatoria al posto dell'incrocio multiplo di Pineta Sacchetti \ c.ne Cornelia \ Paracciani \ Albergotti.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Realizzazione di un sottopasso pedonale da via Albergotti a via Paracciani e al capolinea ATAC.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Spostamento degli ambulanti da largo Boccea.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Realizzazione di una rotatoria al capo sud del capolinea di C.ne Cornelia.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Realizzazione di una piazza pedonalizzata a largo Scarampi.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Navetta Circolare Balduina / Proposta di realizzazione di una linea circolare ad alta frequenza con veicoli piccoli ed elettrici che percorrano un percorso mirato a favorire il raggiungimento della Cabinovia di Monte Mario inserita nello scenario di Piano.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Proposta sulla mobilità nell'area di Valle Aurelia che risulta pericolosa: si propone di rafforzare la segnaletica verticale e orizzontale e porre in essere misure per assicurare la corretta viabilità e sicurezza dei pedoni	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Nuova pianificazione organica della viabilità a Valle Aurelia. Urge regolamentare e razionalizzare la circolazione ed il parcheggio all'interno del quadrante delimitato esternamente da via di Valle Aurelia, via Stampini, via U. Moricca, via G. B. Gandino, via G. Vitelli, via Baldo degli Ubaldi e che ingloba viale di Valle Aurelia, via Bonaccorsi e via A. Bacciarini. Aumento disponibilità posti auto gratuiti.	MUNICIPI XII - XIII - XIV
Via Boccea, tratto commerciale - proposta di sperimentazione della fluidificazione del traffico tramite lotta serrata alla sosta selvaggia in doppia fila	MUNICIPI XII - XIII - XIV

Trasversali a più ambiti territoriali

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
<p>Il Piano è a 360 gradi deludente sul lato della mobilità leggera principalmente; c'è un evidente squilibrio tra zone e zone di Roma che non è giustificabile. Si suggerisce di cercare di porre rimedio a questo squilibrio nel più breve tempo possibile.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>
<p>Pullman turistici: Si rileva come non si sia tenuto conto, nella regolamentazione dell'accesso in città, delle tipologie molto differenziate di servizio che i pullman possono svolgere. Preoccupa la ricaduta sui flussi turistici, per l'aumento di costi e per la minore efficacia del servizio, con un evidente impatto su tutta la filiera del turismo (alberghi, ristoranti, ma anche negozi, artigianato, attività culturali ed altro). In termini di impatto ambientale e sulla viabilità si segnala che il trasferimento che un tempo poteva avvenire per 50 persone con un solo veicolo, oggi comporta la necessità di 6 / 8 mini van, con saldo ambientale tutto da verificare.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>
<p>Veicoli commerciali: Una pur necessaria regolamentazione degli accessi finalizzata a migliorare la qualità ambientale nella città non può non tener conto che attualmente nell'area della Provincia di Roma risultano circolanti oltre 40 mila veicoli commerciali diesel euro e la stima dei nostri imprenditori è che non meno di due terzi di tali veicoli oggi entri all'interno dell'Anello ferroviario. Tale straordinario impegno economico è necessario che sia accompagnato da misure di sostegno da parte di tutte le istituzioni locali che cofinanzino il rinnovo del parco circolante, e nell'immediato dall'adozione di provvedimenti normativi che come già fatto in molte altre città italiane, consentano l'adeguamento dei veicoli diesel euro 3 con l'installazione di apparati ecologici alla superiore classe euro 5, prolungandone la vita commerciale.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>
<p>Inserire nel PUMS, nello scenario di Piano, alcune proposte di Metrovia, integrando quanto già previsto dai programmi ferrovie. Sul servizio, è fondamentale: 1) prevedere quanto prima treni dedicati al servizio metropolitano, più rapidi (tempi di fermata e partenza ridotti, perché su alcune linee in cui ci sono più fermate come Roma Cesano o Roma Fiumicino i tempi si dilatano); 2) migliorare le frequenze, portandole a 5-6'; 3) intensificare il servizio nel fine settimana o nelle fasce serali, perché attualmente è praticamente impossibile viaggiare in area urbana dopo le 21 con i treni, dopo le 20 il servizio ha frequenza oltre 15-20', nel fine settimana i treni sono molto ridotti, ciò crea forti disagi su vita lavorativa, per raggiungere treni e aeroporti.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
<p>Biciplan e Norme Tecnico Attuative del piano della mobilità ciclistica.</p> <p>Non si riscontra all'interno del Pums nessuna norma tecnica che dia attuazione alle previsioni di piano e che guidi il progettista alla redazione di una ciclovia né un abaco di soluzioni tecniche applicabili caso per caso.</p> <p>Si suggerisce, l'implementazione di norme tecniche di attuazione, e soluzioni tecniche conformi da adottare a compendio della progettazione e che contenga anche la necessità di andare in deroga al cds a favore della mobilità ciclistica nei casi in cui non si riescano a garantire i requisiti previsti.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Strategie di base: La strategia per lo sviluppo della mobilità in bicicletta (sezione 3.1.1 Strategie di base) si basa sulla constatazione che la lunghezza media degli spostamenti superiore ai 12km. Si suggerisce che la lunghezza media degli spostamenti non è il parametro significativo da considerare per impostare la strategia degli interventi. È necessario rivedere i presupposti generali della strategia per lo sviluppo della mobilità in bicicletta. Contrariamente a quanto indicato nell'attuale versione del PUMS, a Roma la bicicletta ha la possibilità di soddisfare in modo completo la domanda di mobilità quotidiana per vastissimi settori della popolazione.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Cronoprogramma: È necessario includere nella sezione 6.5 un vero cronoprogramma indicando con chiarezza i tempi tecnici normalmente richieste per le diverse fasi di implementazione degli interventi. Indicare nella sezione 6.5.2 fra gli interventi prioritari quelli considerati fondamentali per lo sviluppo della mobilità in bicicletta (vedi proposta no. #6).</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Copertura finanziaria: L'utilizzo di piste ciclabili di tipo tradizionale, realizzate in sede separata con cordoli fissi o dispositivi simili, rende di fatto irrealizzabile il P.U.M.S. nelle previsioni di spesa indicate (93mln di euro). Si suggerisce la realizzazione di infrastrutture per la mobilità in bicicletta a basso impatto: corsie ciclabili in sede condivisa (sola segnaletica orizzontale) la cui incidenza è pari a circa 1/10 del costo di una ciclabile in sede separata.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Segnaletica della mobilità ciclistica: Si rileva l'assenza, nell'impostazione generale del P.U.M.S., del concetto di rete ciclabile intesa come infrastruttura di trasporto leggero paragonabile ad un linea di trasporto pubblico, ovvero al pari di una linea tramviaria, o metropolitana. Si suggerisce Individuazione e segnalazione di ciascun percorso ciclabile mediante numerazione, nome, colore, segnaletica verticale ed orizzontale, fermate e tempi di percorrenza come una qualunque linea di TPL.</p>	trasversale a vari ambiti

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
<p>Corsie ciclabili su strada non in sede separata. L'utilizzo di piste ciclabili di tipo tradizionale, realizzate in sede separata con cordoli fissi o dispositivi simili, rende di fatto irrealizzabile il P.U.M.S. nelle tempistiche dedotte dal chilometraggio complessivo e nei costi indicati; (36 km/anno). Deve essere esplicitamente prevista la necessità di realizzare infrastrutture per la mobilità ciclabile in maniera "leggera" e veloce mediante sola segnaletica orizzontale (senza cordoli) condividendo la sede stradale esistente, e ove possibile, anche condividendo le preferenziali del trasporto pubblico (bike lanes in sede condivisa, modello di riferimento Via di Porta Portese)</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Road diet. Manca nel P.U. M.S. l'indicazione di una strategia per il recupero dello spazio necessario alla realizzazione delle corsie ciclabili. Fare esplicito ricorso a strategie di Road Diet : ottimizzazione della sezione stradale con riduzione delle corsie destinate al traffico motorizzato e inserimento di una corsia ciclabile, protetta dall'unica fila di parcheggi consentita.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Riduzione parcheggi. Manca nel P.U.M.S. l'indicazione di un programma per la riduzione del parco auto in sosta e di una serie di azioni coordinate per metterlo in atto. Progressiva eliminazione delle aree destinate alla sosta lungo le arterie principali riducendole ad una fila per lato in particolar modo lungo tutte le arterie interessate dalla nuova viabilità ciclistica.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Riduzione parco auto. Il piano non prevede espliciti obiettivi di riduzione del parco auto. Questa è certamente la principale carenza del piano. Si ritiene invece che la presenza di indicazioni chiare rispetto agli obiettivi di riduzione del parco auto è uno dei principali messaggi che il piano deve comunicare alla popolazione.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Primo piano triennale. Appare inverosimile la quantità di interventi previsti per il primo triennio di attuazione, come dedotto dagli Scenari di Piano. Si suggerisce una riduzione del programma triennale degli interventi alla realizzazione dei primi 50 km ciclabili riferiti alla sola ossatura strutturale del Piano propedeutica allo sviluppo successivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzazione della Tangenziale delle Biciclette = 10 km (v. osservazione #P1_SIC) - ricucitura minima con la Tangenziale della Bici di tutte la ciclabilità esistente e in progettazione (tot. 10 km) - realizzazione dei due assi strutturali principali: da nord a sud (asse Cassia/Appia) e da est ad ovest (asse Nomentana/Ostiense) = 15 + 15 km 	trasversale a vari ambiti
<p>Intermodalità. Nel Pums non si evince una chiara politica che riguardi il potenziamento delle linee tpl da destinare al trasporto bici sia come tratte che come frequenza. Bici al seguito gratis e potenziamento delle linee di tpl verso e da i principali nodi di scambio intermodale intra extra urbani . Ridurre al minimo la fascia oraria in cui non è possibile salire le bici sulla anche tramite vagone o portabici dedicato</p>	trasversale a vari ambiti

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
<p>Rete Cicloturistica. Pur essendo finalmente distinte le ciclovie turistiche da quelle urbane, le prime non costituiscono una rete che si interfacci e si connetta alla rete ciclabile urbana e quindi all'intermodalità urbana ed extraurbana, cioè non creano sistema. Una città come Roma non può non avere una Rete Cicloturistica.</p> <p>Si suggerisce di definire una Rete di Mobilità Cicloturistica distinta e connessa alla Mobilità Ciclistica Urbana. Il grande sentiero anulare, per esempio, è un anello servente la rete cicloturistica L'asse degli acquedotti ,per esempio, è una ciclovia turistica. Una rete degna di tale nome dovrebbe essere costituita per la naturale forma urbis da:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Assi che attraversano l'urbe in tutte le direzioni (appia antica, asse degli acquedotti, ciclovia del Tevere fino al mare, sentiero Pasolini, Aniene ciclabile etc 2. Anelli tangenziali anche non attrezzati, ma sicuri, da esperire prevalentemente su fondo naturale o su strade non trafficate (grab, giro delle mura aureliane, anello dei casali e delle Tenute Storiche e Naturali) 3. Riqualificazione e comunicazione tramite segnaletica dedicata della rete dei principali sistemi del verde ovvero di tutti i tracciati e sentieri (anche già ciclabili) che serpeggiano nei parchi, nelle tenute, sul lungo fiume, nelle aree archeologiche e che qualificano la bici come mezzo di svago. 4. Connessioni ai principali itinerari cicloturistici nazionali e regionali. (rete bicitalia). 	trasversale a vari ambiti
<p>Monitoraggio, misura, riformulazione obiettivi. All'interno del Pums non si ha notizia di quante siano le biciclette oggi (2018/19) circolanti. Si suggerisce di iniziare da subito a monitorare l'utenza non servita da ciclabilità tramite conta biciclette per capire come si distribuisce lungo la giornata, e come ad intervento effettuato si è rimodulata in modo difforme o conforme alle previsioni.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>Velostazioni. Nel P.U.M.S. le Velostazioni sono assimilate a parcheggi coperti per biciclette. Il modello di riferimento è parzialmente sufficiente; le Velostazioni sono un luogo complesso, che accoglie tutte le funzioni e attività connesse alla ciclabilità nel suo insieme: nodo di interscambio (hub intermodale), servizi per la ciclabilità quali ad esempio attività culturali (laboratori, sale congressi, punti informativi delle associazioni) e commerciali (parcheggi, riparazione, noleggio, vendita). È necessaria una mappa che localizzi in modo efficace questi interventi, da realizzare in recupero dei grandi capannoni dismessi di proprietà dell'amministrazione e di atac, preferibilmente in prossimità dei principali nodi modali.</p>	trasversale a vari ambiti
<p>A fronte ogni giorno di più della degradante qualità del servizio di trasporto pubblico, ben visibile alla stessa Amministrazione e patita quotidianamente dalla popolazione, invece di porre in essere immediati rimedi si presenta un LIBRO DEI SOGNI. Si disegna un avvenire radioso fondato, com'è oggi purtroppo costume diffuso, su di un programma molto ampio senza alcuna certezza sui finanziamenti occorrenti, senza analisi dell'intera programmazione e delle singole opere che ne dimostrino la validità, sull'assenza di priorità.</p>	trasversale a vari ambiti

DESCRIZIONE	AMBITO TERRITORIALE
<p>Non per caso, ed è il secondo rilievo, l'iter procedurale scelto non si può in alcun modo definire partecipativo poiché è consistito nella conferma delle scelte immaginate o iniziate dalle precedenti Amministrazioni (i cosiddetti punti fermi) senza che fosse possibile aggiornare quelle scelte ed eventualmente riprogettarle in tutto o in parte secondo quanto richiesto in questi anni da movimenti civici.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>
<p>Non c'è più tempo da perdere: è urgente intervenire immediatamente con quanto è possibile fare per alleviare la pena della mobilità, nel mentre il Pums viene ripensato daccapo come un elemento strategico di programmazione. Ciò non è in contraddizione perché non vi è necessità di alcuna ricerca ulteriore che dimostri la bontà di interventi quali l'ampliamento delle corsie preferenziali, la loro salvaguardia nelle intersezioni, l'asservimento semaforico, il miglioramento della manutenzione di strade e marciapiedi, la liberazione dalla doppia sosta e dalla sosta alle fermate, l'attenzione alla disabilità, alla sicurezza, ecc.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>
<p>Riorganizzazione dell'Azienda di trasporto pubblico. Esaurito il Referendum che ne chiedeva la privatizzazione e avviato, con la procedura simil fallimentare del concordato preventivo, il tentativo di galleggiamento è caduto il silenzio come se la situazione non perdurasse gravissima.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>
<p>La programmazione del sistema della mobilità urbana e di area vasta non c'è. È involontariamente buffo che la Giunta abbia dato mandato al proprio Dipartimento di coordinare l'adozione degli atti conseguenti e successivi per dare attuazione al Piano con la Città Metropolitana e Roma Capitale, dimenticando la Regione.</p>	<p>trasversale a vari ambiti</p>

Di seguito viene allegata tutta la documentazione prodotta dai cittadini durante l'intero arco di questa fase del Percorso per la costruzione partecipata dello Scenario di Piano.

Il presente documento rappresenta quindi gli esiti del lavoro svolto da tutti i partecipanti agli incontri e attraverso l'invio delle proposte tramite il portale del PUMS.

ALLEGATI

4. I report degli incontri con i cittadini, le associazioni, i comitati – le schede del 2° incontro

Di seguito sono allegati tutti i report di ogni incontro svolto.

Tali report danno conto di tutte le richieste, le opinioni, le proposte e le osservazioni dei partecipanti e sono anche pubblicati sul portale del PUMS.

Per il secondo ciclo di incontri, sono state riportate le schede compilate dai cittadini durante i lavori di gruppo.

Per facilità di lettura i report sono allegati per ambiti territoriali.

4.1 Ambito territoriale I – II



INCONTRI PARTECIPATIVI *Primo incontro*

REPORT

MUNICIPI I - II

27 Marzo 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi I, II nella Sala Consiliare del Municipio I - via della Greca n. 5 ore 17.30.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 70 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione della Presidente del Municipio I Sabrina Alfonsi.

La Presidente, in attesa dell'Assessore Linda Meleo, che arriverà più tardi, dà avvio all'incontro che vede una forte partecipazione dei cittadini, interessati a parlare dei grandi nodi non risolti nel proprio territorio alcuni dei quali su progetti già avviati.

A tal proposito la Presidente richiede una ulteriore interlocuzione politica sulla base di un documento di osservazioni che l'Assessorato del Municipio e l'Assessore Vincenzoni stileranno per trattare nel merito questioni come l'isola ambientale del Rione Monti, la situazione di via Labicana e strade limitrofi, le criticità dell'Esquilino, ecc.

L'ing. Vito Velardi, dell'Assessorato alla Città in Movimento di Roma Capitale, illustra sinteticamente la proposta di Piano ricordando che è stato redatto in base alle linee guida europee ed italiane e è in linea con quanto espresso dall'allegato "Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture" al Documento di economia e finanza 2017. Il Piano ha l'obiettivo di migliorare l'accessibilità di persone e merci favorendo la mobilità sostenibile, ridimensionando la mobilità privata e incentivando quella collettiva, e migliorando sia la sostenibilità energetica e ambientale sia la sicurezza stradale. Il Piano è uno strumento di pianificazione strategica di durata a 10 anni con dei monitoraggi ogni 2 anni e aggiornamenti ogni 5, che ha valenza urbanistica, per cui il processo di redazione ha visto la consultazione dei diversi Uffici. Il Piano è indispensabile per la richiesta di finanziamenti di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Alcuni cittadini fanno notare che sono già stati chiesti finanziamenti senza consultare i cittadini.

L'ing Velardi spiega che per non perdere la possibilità di godere di tali finanziamenti l'AC ha dovuto procedere in tempi serrati e non ha potuto aprire alcuna ulteriore fase consultazione con i cittadini. Ricorda infatti che questa proposta di Piano è stata redatta a partire di una prima fase di ascolto on line attraverso la quale sono arrivate più di 4.000 proposte tutte valutate.

Infine illustra i tre scenari in cui si articola il Piano, le tematiche che sviluppa e ricorda le 7 opere invariante scelte come prime opere da finanziare.

Intorno alle 18.00 arriva l'Assessore Linda Meleo che ricorda ai presenti come il Piano sia una prima bozza tecnica di documento che deve essere sottoposta ai Municipi per le attività di consultazione. Spiega che è un documento che guarda allo sviluppo della città da qui a 10 anni attraverso diverse tematiche: mobilità collettiva, intermodalità e regolazione della domanda, pedonalità, ciclabilità, nodi di scambio, sicurezza stradale e accessibilità. Inoltre fa presente che ad



oggi il Piano rappresenta una proposta e che solo in seguito alle osservazioni e proposte di modifica/integrazione che scaturiranno dal percorso partecipativo, dagli incontri con i portatori di interesse e dalle commissioni si potrà giungere alla redazione finale del Piano.

Di seguito l'ing. Alessandro Fuschiotto di Roma Servizi per la Mobilità illustra il PUMS nel suo complesso, spiegando in modo approfondito quanto è stato elaborato e i motivi delle scelte che sono state effettuate al livello generale, articolandole nelle diverse tematiche sviluppate dal Piano e soffermandosi su alcuni interventi specifici dell'ambito territoriale interessato.

Durante la presentazione ci sono state alcune interruzioni da parte dei cittadini chiamati di volta in volta all'ordine per proseguire la presentazione. Ad alcune di queste interruzioni sono state date risposte da parte dell'Assessore Meleo.

A fine presentazione L'Assessore alle Politiche per la Mobilità del Municipio I Anna Vincenzoni apre quindi alle domande dei partecipanti.

- Stefano Antonelli, Associazione Roma Produttiva e Presidente di Arti e Mestieri Rione Monti, denuncia che per quanto riguarda la proposta di isola ambientale al Rione Monti non c'è un coordinamento tra il cambiamento previsto per la viabilità e le esigenze delle attività produttive presenti nella zona, soprattutto per quanto riguarda il carico-scarico merci.
- Lisa Roscioni, portavoce coordinamento Comitati Rione Monti, fa due osservazioni una di metodo e una di merito: per quanto riguarda il metodo, se le partecipazioni dei cittadini si fanno a progetti già approvati non è una vera e propria partecipazione mentre Roma ha una grandissima risorsa quali i comitati cittadini e la cittadinanza attiva nel suo complesso che però viene ignorata mentre non si parla mai delle reali esigenze di mobilità dei cittadini poiché si ragiona come se la mobilità fosse una cosa astratta; pone quindi una domanda all'ing. Fuschiotto sulle isole ambientali chiedendo se in Agenzia si siano fatti i Piani particolareggiati del traffico sulle isole ambientali come previsto dal PGTU, giacché a suo avviso non c'è coerenza tra le proposte dell'Amministrazione e le previsioni del PGTU e il PRG.
- Stefano Pozzi, consigliere Municipio I, ricorda che il loro quadrante ha già subito molte importanti trasformazioni sociali, culturali, immobiliari, economiche e che il PUMS riguarda in modo importante il Rione Monti; crede che i cittadini fino a questo momento non sono stati ascoltati a dovere e vuole con questa occasione sensibilizzare l'Amministrazione rispetto a possibili errori del Piano: sull'isola ambientale del Rione Monti segnala criticamente la presenza di aree pedonali a suo avviso molto forzate; chiede una revisione delle tariffe della ZTL per residenti e artigiani in modo che l'operazione non sia ostile a chi ci vive e lavora. Per quanto riguarda la linea tranviaria pone dei dubbi sul tracciato in



particolare quando incontra i Fori Imperiali e ne mette in dubbio l'utilità per i residenti mentre i disagi saranno tutti per loro; suggerisce invece la priorità per un'altra linea tranviaria: Termini – Vaticano – Aurelio che solo successivamente potrebbe collegarsi a quella di via Cavour. Infine segnala la contrarietà di tutti i gruppi politici municipali alla tratta tranviaria di via Giovanni Lanza e invita di nuovo l'Assessore ad ascoltare le proposte dei cittadini.

- Sandro Cossetto, non conosce perfettamente il PUMS ma dall'illustrazione del Piano a cui ha assistito si sente di fare delle riflessioni sulla sicurezza intesa come inquinamento e incidentalità sulle strade romane: ci vogliono percorsi pedonali, piste ciclabili e TPL. L'altra questione è la fluidità del traffico con interventi a basso costo: eliminare doppia fila, ripristinare la legalità e il decoro. Infine sulle viabilità municipali propone zone prevalentemente pedonali (zone 30 invece che isole ambientali).
- Lucia Martincigh, pone alcune domande: la prima sull'intervento di Piano del ferro Piazzale Clodio, Monte Mario; di seguito sottopone questioni su alcuni aspetti tecnici e strategici del Piano nello specifico sulle modalità di realizzazione delle piste ciclabili già realizzate; nota carenze sulla pedonalità che invece sarebbe da incentivare insieme all'accessibilità al TPL; le isole pedonali servono per migliorare la vivibilità non per peggiorarla quindi prima di farle è necessario conoscere il quartiere.
- Rodolfo Bosi, Circolo Territoriale di Roma delle Associazioni Verdi Ambiente e Società, trasmette la sua preoccupazione sul procedimento prospettato dall'ing. Velardi in termini di iter amministrativo che a suo parere manca di un coordinamento con la legge nazionale in particolare per quanto riguarda la VAS e il documento di scoping. Per quanto riguarda le scelte fatte fa notare che nel PGTU sono previste 350 ciclostazioni di bike sharing, che si è deciso dovevano essere realizzate gratuitamente a carico del fornitore del servizio ma di seguito tutto il bike sharing è stato cancellato; lui nel tempo aveva proposto di togliere le ciclostazioni per un servizio bike sharing a flusso libero finanziato da pubblicità ma lamenta che alla sua proposta non è mai stata data risposta con il risultato che adesso Roma non ha un servizio di bike sharing. Infine critica la nuova proposta dell'Amministrazione Pin Bike come sostitutivo del mancante bike sharing.
- Marida Monaco, dopo aver vivamente protestato per l'assenza a tratti dell'Assessora Meleo, fa presente che nel 2017 sono state presentate 1177 firme per discutere sull'ipotesi di pedonalizzazione dell'Argiletum ma l'Amministrazione va avanti con il suo progetto quindi lei mette in dubbio che i cittadini vengano ascoltati quando già è stato tutto deciso. Secondo lei certi progetti vanno contro gli abitanti nello specifico l'isola pedonale Monti.

Dopo altri momenti di scontro dialettico tra cittadini e l'Assessora Meleo si riprende con gli interventi.

- Andrea Rinaldi, cittadino e artigiano, ricorda l'importanza dell'ascolto da parte dell'Amministrazione. Chiede un rapporto costi-benefici sull'isola ambientale Monti per quanto riguarda la ricaduta su residenti, lavoratori e artigiani, per valutare quale visione di città può sviluppare ogni decisione ed evitare gli errori fatti in altre parti di Roma come per esempio a Trastevere. Ritiene sbagliato fare dei progetti soltanto per chiedere dei finanziamenti.
- Fiammetta Cucurnia, sottolinea che non sono indicate delle priorità degli interventi e lamenta la scarsa qualità di manutenzione delle stazioni della metro, così come la scarsa frequenza degli autobus; fa presente che in questo contesto le risulta strano e di poco buon senso la priorità sia fare l'isola ambientale a Monti.
- Antonio Cottone, rappresentante commercianti Esquilino, chiede se è stata fatta una relazione costi-benefici sull'impatto degli interventi della mobilità rispetto alle attività che ci sono, c'erano e che non ci sono più all'Esquilino: lui prima rappresentava 150 commercianti e oggi 15. Ritiene che i disagi sulla mobilità subiti da quella zona tra viale Manzoni e via Emanuele Filiberto hanno distrutto il tessuto commerciale.
- Riccardo Pagano, Comitato Metro per Roma, residente a Borgo Pio sottolinea che uno dei limiti dello scenario di piano è che nell'area del centro storico tutte le linee sono in attestamento, occupando troppo suolo. Chiede la possibilità di considerare, invece, linee passanti nel centro storico. Chiede quindi di anticipare il tram di via dei Fori Imperiali nello scenario di piano e collegare il ramo dell'8 a piazza Argentina, con lo scopo di creare servizi tramviari interni al centro storico (suggerisce una linea Ostiense – Argentina – Clodio).
Un'osservazione di metodo sul PUMS: a suo parere nel PUMS mancano alternative di scenario, non ci sono scelte. Chiede di proporre alternative di scenario autoconclusive e tecnicamente valide tra loro, con le quali procedere poi ad un confronto sia politico che con i cittadini.
- Michele Terriaca, rappresenta i commercianti di via della Scrofa, fa presente che qualsiasi intervento può essere buono ma bisogna vedere "dove, come e quando", fare un intervento può riqualificare ma anche danneggiare un'area.
Contesta la funivia Villa Bonelli – Eur, in quanto neanche il ponte da Villa Bonelli all'Eur previsto negli anni '60 è stato realizzato. Chiede di spostare, a via della Scrofa, le auto da un marciapiede all'altro e di ampliare il marciapiede stesso.
- Claudio Poggi, associazione artigiani via dell'Orso, affronta il tema della ZTL e esprime la sua contrarietà allo spostamento di orario dalle 18,00 alle 20,00. Sostiene che gli artigiani del centro storico soffrono troppo di questa esclusione dell'ingresso dei mezzi privati e suggerisce di utilizzare, ad esempio, i posti auto di via dei Portoghesi (sotto la sede dell'Avvocatura) per il carico/scarico merci per le attività della zona.

- Marina Digiacomio, Cittadinanza Attiva il Miglio Blu, vuole informazioni riguardo il concreto aumento degli autobus e non di quelli presi a noleggio solo per 18 mesi. È inoltre contraria alla tariffazione pura per incentivare l'uso dell'autobus, chiede che rapporto c'è tra l'impossibilità di parcheggiare sotto casa per i residenti e l'incentivo all'uso degli autobus. Chiede risposte immediate all'assessore Meleo.
- Giovanni Marucci, Comitato Piazza Vittorio, fa presente il problema dei bus navetta da Castel Romano e dei Crocieristi da Civitavecchia; è un problema pesante che grava sulla Stazione Termini, ormai diventato un hub centrale per la grossa quantità di autobus e pullman che gravitano su di essa, anche a causa dell'aumento di tariffa del Leonardo Express (da 7 euro a 14 euro) che ha quindi incentivato l'uso dei bus navetta per raggiungere l'aeroporto Leonardo da Vinci. Inoltre sostiene l'importanza di investire nella formazione del corpo di polizia municipale affinché ci sia il rispetto delle regole.
- Vincenzo Angeli, Rione Monti, si esprime contrario alla realizzazione del tram sia per i danni causati dalle vibrazioni al patrimonio storico culturale presente nell'area sia perché ritiene inutile l'opera stessa in quanto si tratta di un'area ben servita dalla metropolitana. Propone invece un percorso alternativo: Piazza Vittorio – via Napoleone III – via Farini – fino a via Cavour.
- Mauro Vetriani, Ass.ne gli abitanti di via Giolitti all'Esquilino sostiene che i residenti sono preoccupati per la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, in quanto di fronte al Tempio di Minerva Medica non hanno spazio sui marciapiedi e sono costretti a passare sopra le rotaie. Ritiene inutile il tratto Porta Maggiore – Ferrovie Laziali in quanto i mezzi che transitano sono scarsamente utilizzati; a riguardo chiedono intanto di limitare la velocità di questi treni e la possibilità di fermare questa ferrovia temporaneamente a Porta Maggiore. Vuole sottolineare la criticità di Via Giolitti, dove transita sia il treno che ha provocato danni al tempio di Minerva Medica e alla Chiesa di Santa Bibiana, sia gli autobus per gli aeroporti e la linea Roma Fiumicino. Chiede cosa succederà se passerà di lì anche il prolungamento del trenino e dove finiranno gli autobus che hanno attualmente capolinea alla Stazione Termini?
- Duccio Alfieri, residente in via Angelo Emo, è contrario al progetto che sta trasformando un'area che utilizzavano i residenti del quartiere a parcheggio e che conteneva fino a circa 200 auto e che attualmente è stato in parte destinato a stalli per l'Atac. Ne propone invece il trasferimento al parcheggio di via Cipro dove esistono già stalli Atac sottoutilizzati. Sottolinea che ha avuto più volte confronti a riguardo con le istituzioni che si manifestavano sempre negative all'opera e che desidera sottoporre questa proposta alternativa all'Assessore alla mobilità.
- Stefania Miceli, Comitato d quartiere Valle Aurelia, si ricollega a quanto detto dal sig. Alfieri in merito a questo parcheggio di scambio che è situato all'ingresso della metropolitana

Valle Aurelia e, a suo parere, sarebbe quindi un parcheggio di scambio coerente con gli obiettivi PUMS; sottolinea infine che non è stata accolta nessuna tipologia di interlocuzione con le istituzioni e chiede quindi un incontro per poter discutere di questo parcheggio.

- Massimo Livadiotti, rappresentante Comitato di Quartiere Rione Esquilino. Chiede una migliore vivibilità all'Esquilino. Si dichiara favorevole al tram su via Lanza in quanto potrà essere occasione di riqualificazione sia per largo S. Martino ai Monti che per l'ultimo tratto di via Cavour. Indica anche lui come fondamentale la questione del Leonardo Express che, raddoppiando la tariffa, ha fatto sì che la zona si riempisse di autobus navetta (private) per gli aeroporti che spesso transitano sulle preferenziali probabilmente senza autorizzazione. Sottolinea che si tratta di un problema importantissimo per l'inquinamento atmosferico, acustico e per le vibrazioni.
Chiede inoltre che la nuova ZTL per gli autobus privati sia estesa alle mura aureliane in quanto la ricaduta sulle zone limitrofe non è sostenibile. Chiede la collocazione di un attraversamento pedonale su via Carlo Felice, lunga circa 500 mt, per accedere al parco di fronte.
Infine indica come occasione persa, ora che si sta riqualificando il giardino, la possibilità di recuperare e riutilizzare alcuni ambienti Atac, circa 1000 mq attualmente abbandonati, che si trovano sotto i giardini di piazza Vittorio
- Stefano Casini, Salvaciclisti Roma, Parla di sicurezza nei confronti dei ciclisti, propone un "ritorno" alla Roma in cui si circolava in tram in bicicletta e a piedi al fine di essere sostenibile. Chiede di considerare quelle novità legislative imminenti di riforma del codice della strada come il "senso unico eccetto bici" che possono garantire maggior sicurezza per i ciclisti e l'utilizzo delle corsie preferenziale per i ciclisti, senza creare ritardi al servizio auto-tramviario.
- Nathalie Naim, consigliere Municipio I, non capisce perché si ritorna sul tema del progetto di Rione Monti dove residenti e commercianti hanno lottato per la mobilità sostenibile e non vogliono questo intervento perché non lo ritengono di buona mobilità e di buona vivibilità. Ricorda che l'ing. Fuschiotto definì, all'inizio di questo progetto, il Rione un'Isola Ambientale e questo perché i residenti negli anni hanno lottato per creare percorsi protetti e chiesto cambi di viabilità per interrompere il traffico di attraversamento. Invece la proposta di isola ambientale come prevista dal PUMS interviene eliminando le barriere parapetonali. Crede che a progetto realizzato queste vie saranno pedonalizzate e continueranno a dare accesso a chi sarà autorizzato facendo perdere ai pedoni le loro attuali tutele. Chiede quindi che non si distrugga quanto realizzato finora per la vivibilità in sicurezza dei residenti e che si utilizzino questi fondi per togliere il traffico di attraversamento su via dei Serpenti, su via Panisperna e la Salita del Grillo.

L'incontro si è concluso alle ore 21,20.

15 Aprile 2019

Secondo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi I e II nel Scout Center in largo dello Scautismo 1 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 27 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione di benvenuto da parte della Presidente del II Municipio Francesca Del Bello.

L'ing. Alessandro Fuschiotto di Roma Servizi per la Mobilità ricorda che sul portale del PUMS fino al 15 maggio è possibile scaricare e inviare le schede per le osservazioni. Di seguito illustra brevemente il PUMS.

Un gruppo di cittadini chiede delucidazione sulla comunicazione data alle precedenti campagne di ascolto dei cittadini poiché loro non ne erano a conoscenza. L'ing. Fuschiotto spiega che a suo tempo è stata fatta una campagna di informazione su vari fronti: alle Associazioni, attraverso vari conferenze stampa e sul sito del Comune.

Di seguito l'ing. Fuschiotto e l'ing. Fabio Nussio di Roma Servizi per la Mobilità continuano la breve illustrazione del PUMS.

La Presidente Del Bello fa delle ultime considerazioni: il Piano da solo non basta e va integrato con altri interventi anche essi promossi dall'Amministrazione - quali la gestione della sosta su strada- che siano coerenti con gli obiettivi strategici del Piano per rafforzarne le ricadute positive sulla mobilità sostenibile.

Ricorda inoltre che l'adozione del PUMS dovrebbe essere accompagnata dalla attuazione di quelle azioni che anche se non sono infrastrutturali, quali le pedonalizzazioni, promuovono la sostenibilità e la vivibilità nei quartieri.

L'arch. Mariangela Meola e l'arch. Claudia Sabina Giordano di Risorse per Roma illustrano le modalità di svolgimento della giornata di partecipazione.

Di seguito i cittadini studiano le tavole e si dividono in gruppi per compilare le schede dell'esercizio della giornata finito il quale si torna in plenaria:

Gruppo 1

Giuseppe Teano (Associazione Ciclabile Nomentana Subito) insieme a **Massimo Livadiotti** (Associazione Respiro Verde Legalberi) e **Marcello Perotta** (Associazione Salvaciclisti)

A. intervento prioritario: realizzazione della ciclabile via XX Settembre – Largo Santa Susanna fino a via Nazionale C2-20 è molto importante perché si configura come prosecuzione alla ciclabile sulla Nomentana ma andrebbe integrata con un tracciato che da Porta Pia (su via Nomentana) intercetti la C2-23 su Corso d'Italia e sfocchi verso viale del Policlinico per arrivare fino al Polo Universitario La Sapienza e al Policlinico Umberto I.

B. intervento prioritario: Tram da piazza Vittorio a Largo Corrado Ricci M2-13 – in considerazione del fatto che questa tranvia attraversa via Giovanni Lanza per poi arrivare sul tratto finale di via Cavour, ritengono importante che, in occasione di questa riqualificazione viaria, venga riqualificato anche Largo San Martino ai Monti che attualmente è un parcheggio con due torri medievali. Sul tratto finale di via Cavour invece pensano sia importante allargare i marciapiedi e prevedere delle alberature.

C. intervento prioritario: realizzazione della ciclabile via Emanuele Filiberto – via Veneto C2-21 è molto importante ed è quindi altrettanto importante realizzare anche due bike station; una in prossimità di piazza Vittorio (eventualmente al mercato) e l'altra nei pressi della Stazione Termini.

Gruppo 2

Catello Masullo (Comitato Di Quartiere Prato Della Signora E Zone Collegate)

A. intervento prioritario: interconnessione tra la A24 e la Circonvallazione Orientale V2-05; è fondamentale risolvere questo nodo, che penetra attualmente nella città con un semaforo, realizzando al contrario una rotonda come scambiatore di flussi di traffico. Occorre infatti evitare che il traffico proveniente dallo Stadio Olimpico o dalla Tiburtina che attualmente si innesta sulla rampa per prendere la A24, non si incroci più con il flusso di auto che escono dalla A24 per andare a San Giovanni. Si potrebbe ovviare al problema facendo defluire tale traffico nella parte sottostante (rispetto a quello diretto a San Giovanni) indirizzandolo alla prima uscita verso il Verano e Porta Maggiore per poi farlo tornare indietro e imboccare infine la A24.

B. intervento prioritario: Interconnessione tra la metro B1 e la FR1 (Monterotondo-Fiumicino) alla Stazione Nomentana. La metro B1 passa sotto la Stazione Nomentana per cui è fondamentale realizzare una interconnessione tra metro e ferro (così come si dovrebbe realizzare tra la metro A Ponte Lungo e la Stazione Tuscolana) anche semplicemente mediante scale mobili e tapis roulant.

C. intervento prioritario: I parcheggi di scambio Annibaliano, Tiburtina, Conca d'Oro sono fondamentali per lasciare l'auto e prendere la metro.

Gruppo 3

Comitato Cordoli Viale Eritrea

A. intervento prioritario: Nuovo intervento – realizzare una corsia preferenziale lungo Corso Trieste fino alla Nomentana (attualmente solo segnata con la striscia gialla continua) mediante installazione di cordoli così come è stato già fatto lungo Viale Eritrea e Viale Libia (attualmente la corsia preferenziale presente – striscia gialla continua - viene utilizzata per parcheggiare). Prolungamento dei cordoli anche in Piazza Sant'Emerenziana (davanti al bar Romoli) per impedire alle auto di mettersi in doppia fila non consentendo lo scorrimento lungo la corsia preferenziale attualmente senza cordoli.

B. intervento prioritario: Nuovo intervento – ridisegnare l'incrocio tra Corso Trieste e Corso Gorizia che è troppo piccolo e non c'è una rotonda per cui si crea una fila di automobili che non riesce a defluire.

C. intervento prioritario: Nuovo intervento – in piazza Annibaliano ci sono tre flussi di auto che si incrociano per cui quando si arriva da viale Eritrea in piazza Annibaliano il traffico non riesce a defluire a causa della seconda fila di auto in sosta, della presenza della fermata dell'autobus, della possibilità di girare a sinistra subito dopo la fermata del bus per tornare indietro su Corso Trieste.

Gruppo 4

Riccardo Pagano (Metro Per Roma)

A. intervento prioritario: Unificazione della Metro B con la Roma – Lido che andrebbe potenziata e adeguata diventando Metro E - M2-03

B. intervento prioritario: Potenziamento e adeguamento della linea ferroviaria Roma Nord a Flaminio e trasformazione in Metro F anche mediante la realizzazione di un capolinea a Piazzale Flaminio (che è in fase di realizzazione ma attualmente fermo) – M2-04

C. intervento prioritario: Nuovo intervento – realizzazione della Metro D secondo le previsioni di PRG. Spostare tale intervento dallo Scenario Tendenziale allo Scenario di Piano

Attualmente a Roma, all'interno del GRA sono presenti tre linee di metropolitana ovvero la linea A, la B con lo sfioccamento della B1, la linea C. La rete quindi è insufficiente per una città come Roma; non è capillare e non è in grado di assecondare tutte le necessità di trasporto che ha una grande città. In ogni caso sono presenti anche delle ferrovie concesse che, pur avendo dei sistemi diversi rispetto ad una metropolitana tradizionale, hanno una banchina rialzata e utilizzano treni di tipo metropolitano (caso Roma-Lido e Roma-Nord). Per cui è fondamentale trasformare queste due ferrovie concesse, Roma-Lido e Roma-Nord, in servizi di tipo metropolitano con la linea E e la linea F. In tal modo si avrebbe una linea metropolitana più capillare, infatti la linea B, grazie alla linea E, arriverà al GRA e la linea F arriverà a piazza Euclide e a Valle Giulia. La realizzazione, infine, della Linea D, prevista dal PRG e penetrante nel centro storico di Roma, intercetterebbe la linea B e la linea A e arriverebbe a piazza Vescovio, piazza Verbano, piazza Fiume, piazza di Spagna, via del Corso, piazza Venezia, piazza Sonnino, piazza Mastai, piazza Ippolito Nievo, Trastevere.

Gruppo 5

Vincenzo Angeli

A. intervento prioritario: Collegamento tranviario Piazza Vittorio – Largo Corrado Ricci - M2-13; attualmente tale tracciato è previsto lungo via dello Statuto, via Giovanni Lanza, via Cavour ed è un percorso che dovrebbe connettere la direttrice est-ovest del TPL che parte da Centocelle/Prenestina e arriva fino a Monteverde (attuali tram 5, 3 e 8) passando per Piazza Venezia-Fori Imperiali. Al momento questa connessione prevede un collegamento tranviario da Piazza Vittorio a Largo Corrado Ricci ma i cittadini non sono favorevoli perché questo tratto è servitissimo dalla metro A – B – C per cui ci sarebbe una inutile sovrapposizione di trasporto pubblico che verrebbe effettuato anche su strade di ampiezza ridotta. Se proprio bisogna realizzarlo per connettere la direttrice tranviaria est-ovest si potrebbe pensare ad un percorso alternativo, non passante per Via Giovanni Lanza che è caratterizzata da moltissimi monumenti medievali e palazzi Umbertini e con molti resti di un mitreo, un ipogeo e altri resti di carattere archeologico. Esiste infatti un percorso alternativo che partendo da Largo Preneste e arrivando a Piazza Vittorio potrebbe proseguire per via Napoleone III (già sono presenti i binari del tram) e via Farini per arrivare poi a via Cavour fino a Largo Corrado Ricci.

B. intervento prioritario: I due collegamenti tranviari Termini-Piazza Risorgimento – M2-15 e Largo Tassoni-Cornelia– M2-16 (che sarebbero il vecchio tracciato della TVA Termini, Vaticano, Aurelia), passando per Piazza Venezia e lambendo Largo Argentina, potrebbero intercettare la linea del Tram 8 in modo tale da creare un collegamento fino a Monteverde e al Casaleto.

L'incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi I - II

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: NO. 1. PERCORSO TRADIZIONALE PIAZZA VITTORIO - LAGO CAPOCCIA PER SCARICARE RIFIUTI CON FINALITÀ NUTRIZIONALE E CULTURALE
 Intervento B - seconda priorità: STRADA PIAZZA VITTORIO - LAGO CAPOCCIA PER SCARICARE RIFIUTI CON FINALITÀ NUTRIZIONALE E CULTURALE
 Intervento C - terza priorità: ...

Intervento PUMS numero
 Intervento PUMS numero
 Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore)
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...)
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento	indice di efficacia	indice di efficacia	indice di efficacia	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento A prima priorità	non efficace <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 più efficace	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	non efficace <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 0	<input checked="" type="checkbox"/> 1	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	non efficace <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 più efficace	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Handwritten notes in the table:
 Intervento A: NO. 1. PERCORSO TRADIZIONALE PIAZZA VITTORIO - LAGO CAPOCCIA PER SCARICARE RIFIUTI CON FINALITÀ NUTRIZIONALE E CULTURALE
 Intervento B: STRADA PIAZZA VITTORIO - LAGO CAPOCCIA PER SCARICARE RIFIUTI CON FINALITÀ NUTRIZIONALE E CULTURALE
 Intervento C: ...

LPUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi I - II

SCGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: METRO E - Unificazione con Roma B della Ferrovia

Intervento B - seconda priorità: METRO F - Completamento capolinea Passetto nel sottopassaggio

Intervento C - terza priorità: METRO D

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore)
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...)
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

indice di efficacia 0 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

La metropolitana romana da sola è sostenibile se non basta. occorre migliorare l'uso e B per ottenere un nuovo servizio metropolitano nel centro che colleghi l'area sud con nuove soste

Intervento B seconda priorità

indice di efficacia 0 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

È importante coinvolgere le parti nella gestione

Intervento C terza priorità

indice di efficacia 0 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi I - II

SCEGLI TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: NUOVO INTERVENTO: ESTENSIONE A CORRIDO TORRESTE CORSIA REFERENZIALE FINO A VOTRATANA Intervento PUMS numero

Intervento B - seconda priorità: PRO LUNGARENTO CORRIDO ROSSARITA' MAROCIO SANTA EPIFANIA, VIA MAMMI, BAR. ROLFELI, KER. Intervento PUMS numero

Intervento C - terza priorità: ANNOVERARE ZONA CAIACO E SCARICHO Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore)
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...)
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

indice di efficacia 0 5

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

QUALITÀ DELLA VITA PUBBLICI E EMISSIONI, VIABILITÀ, TRASPORTI

Intervento B seconda priorità

indice di efficacia 0 5

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Intervento C terza priorità

indice di efficacia 0 5

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

Il Campo

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi I - II

SEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIÙ RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: INTERCAMPIONE SOSTITUIRE AZIENDA - CURSA IN VALLETTA ORIENTALE A B C Numero intervento PUMS
 Intervento B - seconda priorità: MARABO A DISTENZA VERBA B I E TRA (TRAM CAR) ALLA STAZ. NAZIONALE CON PARRICELLE A B C Numero intervento PUMS
 Intervento C - terza priorità: ALTADEGGI SBI STABILIZI (PARRICELLE, TRONTOVA, CURSA DI VIOVA E-CE) A B C Numero intervento PUMS

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dal trasporto e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	Indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione formando eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	Indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione formando eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	Indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione formando eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

*Si' MARABO I RISULTATI SUIE CONFERENZE URBANISTICHE
DI TRATTI I MUNICIPI, PARRICELLE DORA CIVITA
PARRICELLE MARINO - CIVITA E SOSTE
DA RITORRE PER RITORRE*

✓

ROMA



IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi I - II

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: VIA XX SETTEMBRE LGO S. SUGANNA FINO A VIA NAZIONALE Intervento PUMS numero C220

Intervento B - seconda priorità: TRAM PIAZZA VITTORIO LGO CORRIDO PICCI Intervento PUMS numero A213

Intervento C - terza priorità: CICLABILE EHANUELE FILIBERTO VIA VENETO Intervento PUMS numero C221

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e dal rumore)
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...)
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico moltiplicando il sistema di informazione per l'uso dei servizi
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	indice di efficacia	Intervento B seconda priorità	indice di efficacia	Intervento C terza priorità	indice di efficacia
	0 <input type="checkbox"/> non efficace		0 <input type="checkbox"/> non efficace		0 <input type="checkbox"/> non efficace
	5 <input type="checkbox"/> più efficace		5 <input checked="" type="checkbox"/> più efficace		5 <input checked="" type="checkbox"/> più efficace
Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa		Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa		Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa	

INTEGRANDOLO CON UN PERCORSO CICLABILE (BIKELANE O CORSA CICLABILE, PISTA CICLABILE) DAL PIAZZALE DI PORTA PIA PER VIALE DEL POLICLINICO CHE ARRIVA POLO UNIVERSITARIO "LA SAPIENZA" O POLICLINICO "UHERBERTO I"

RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE (ARREDO URBANO, VERDE ORIZZONTALE) E L'IMPLEMENTAZIONE PARCHEGGI DA LGO S. MARTINO AI MONTI, SUL TRATTO DI VIA CAVOUR PREVEDERE ALLARGAMENTO MARCIAPIEDE E IMPLEMENTARE VERDE VERTICALE.

MIGLIORAMENTO ARREDO URBANO CON REALIZZAZIONE DI UNA BIKE SQUARE CON PARCHEGGIO CUSTODITO A PIAZZA VITTORIO (COLLEGAMENTO NETRO A) E PARCHEGGIO A PIAZZA VITTORIO A STAZIONE TERMINI (HUB NETWORKS, BUSTRAY)

* DA PIAZZA VITTORIO A VIA TORINO QUALE TRATTA E PREVISTA ?

20 Maggio 2019

Terzo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi I-II nello Scout Center, Largo dello Scouting, 1 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 18 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione alla giornata di partecipazione da parte dell'Assessore alla Mobilità del Municipio II, Gian Paolo Giovannelli che informa della presenza in sala della Presidente della Commissione Lavori Pubblici del Municipio, Valentina Caracciolo.

A seguire l'arch. Mariangela Meola di Risorse per Roma, spiega che l'incontro di oggi ha come obiettivo finale verificare e condividere i risultati degli incontri precedenti per avere un riscontro dai cittadini che porti all'approvazione del Documento della Partecipazione che è il documento che accompagnerà tutto l'iter approvativo del PUMS. Spiega che tutto ciò che è stato indicato negli incontri precedenti è stato riportato graficamente sulle tavole tematiche del Piano o - qualora non fosse stato graficizzabile - su delle tabelle. Invita così i cittadini ad avvicinarsi alle tavole e verificare che tutto ciò che è emerso negli incontri precedenti sia stato riportato correttamente.

Ricorda che le osservazioni riportate nelle tavole sono quelle riferite al 1° e 2° incontro; quelle che arriveranno via mail fino al 20 maggio faranno parte ugualmente del Documento della Partecipazione ma in un capitolo a parte.

A seguire i cittadini studiano le tavole assistiti dal personale dell'Agenzia della Mobilità e di Risorse per Roma: vengono chieste alcune delucidazioni e fatte nuove osservazioni; di seguito si torna in plenaria.

Dopo aver preso visione degli elaborati, l'arch. Mariangela Meola chiede ai presenti se qualcuno vuole fare osservazioni o integrazioni assicurando che queste saranno parte sostanziale del Documento della Partecipazione che verrà allegato alla delibera del PUMS.

Sandro Calmanti, Salvaiciclisti, dichiara di trovare straordinario il fatto di avere un Piano su cui ragionare e ricorda che il giorno precedente, sulla e mail del portale PUMS, la loro Associazione ha inviato un documento con delle osservazioni. Invece oggi -poiché l'incontro odierno riguarda i Municipi I e II - vuole parlare di un intervento chiamato "tangenziale delle biciclette" già indicato nella fase iniziale di ascolto: è un percorso il cui tracciato parte da Piazza del Popolo – Colosseo – Manzoni – Tiburtina – Porta Pia – incrocia la Nomentana e arriva a Villa Borghese e che in parte è già esistente; le parti mancanti sono incluse sia nello scenario di Riferimento che nello scenario di Piano ma per loro è molto importante che questo tracciato sia una priorità nello scenario di Piano poiché connette diversi settori importanti della città (Università, Policlinico, ecc.) e incentiva la rigenerazione urbana attraverso il recupero di aree "disordinate" nel territorio soprattutto del II Municipio.

Marina di Giacomo, Cittadinanza Attiva, ricorda che l'Associazione ha già presentato un Documento negli incontri precedenti ma non trova riscontro sul Piano per quanto riguarda la questione dei cordoli nella corsia preferenziale di viale Libia e viale Eritrea che, a suo avviso, restringono la strada e rendono difficile il carico/scarico merci e l'accessibilità delle persone disabili. Sottopone inoltre il tema del *revamping* dei 60 minibus elettrici che considera un'operazione fallimentare.

Danilo Paganelli, abitante dell'Esquilino da 30 anni, considera come i cordoli di via Emanuela Filiberto siano stati una scelta sbagliata poiché hanno riversato il traffico sulle vie limitrofe. Per quanto riguarda il tram su via Giovanni Lanza fa presente la propria contrarietà: crede sia un'opera costosa e non misurata ai veri bisogni del territorio; considera inoltre che è un'opera che va a incidere su un'area archeologica di grande valore, le cui vibrazioni risultanti dal passaggio del tram danneggerebbero dei palazzi di oltre 150 anni e che andrebbe a togliere un numero considerevole di posti auto (350 da Piazza Vittorio - Largo Visconti); in definitiva un'opera dannosa e poco utile per la popolazione in una zona già ampiamente servita dal trasporto pubblico, anche in considerazione dei tempi incerti dell'Amministrazione nella realizzazione di opere pubbliche.

Vincenzo Angeli, Comitato Monti Alta, ribadisce la contrarietà alla linea tram Piazza Vittorio – Largo Corrado Ricci attraverso via dello Statuto, via Giovanni Lanza e infine via Cavour. Destabilizza numerosi siti archeologici soprattutto nei tre punti critici di questo percorso: Piazza Vittorio – via dello Statuto e via Giovanni Lanza. Quest'ultima è uno scrigno che racchiude tesori archeologici della Roma Imperiale (Mitreo, Ipogeo, Villa Romana, ecc.) e dell'epoca medievale (Torre di Capoccia, Torre dei Graziani) già comunque sottoposti a vibrazioni enormi che verranno ulteriormente incrementate oltremodo con il passaggio dei *jumbotram*. Propone un'alternativa a questo tracciato attraverso via Napoleone III e via Farini che con 80 metri di binari arriverebbe a via Cavour, a suo avviso già compromessa dal passaggio della metropolitana. Esorta l'Amministrazione a tener conto del numero e della qualità delle motivazioni contrarie dei residenti e degli operatori economici che negli ultimi 6-7 mesi si sono già espressi in tre diversi incontri. Ricorda che in altre due occasioni istituzionali il Presidente della Commissione Mobilità, Enrico Stefano, è stato già informato di questo dissenso e rilascia agli atti un verbale della Commissione Cultura dove è presente il parere contrario dei tecnici della Sovrintendenza Capitolina.

Alessandra Grasso, Salvaiciclisti, ribatte che a suo avviso l'errore è stato togliere il tram a suo tempo negli anni 60.

A questo punto si innesca un dibattito tra un gruppo di cittadini favorevoli alla linea tranviaria e quelli sfavorevoli.

Vincenzo Angeli, ribadisce la proposta del percorso alternativo illustrato anteriormente: via Napoleone III - via Farini - via Cavour costruendo 80 metri di binari su strade più larghe e zone di minor pregio archeologico.

Stefano Casini, Salvaiciclisti, fa presente che secondo lui si sta parlando di un falso storico poiché quella linea tranviaria fino agli anni 60 esisteva su via Giovanni Lanza e che è lo stesso quartiere Esquilino che nasce grazie al tram.

Danilo Paganelli argomenta che i palazzi dell'Esquilino ormai hanno 50 anni in più e sono più fragili rispetto alle vibrazioni.

Stefano Lazzeri, sostiene che la linea tranviaria così come pianificata va a sovrapporsi a delle stazioni già esistenti afferenti ad altre linee di trasporto pubblico (Piazza Vittorio, Piazza San Martino ai Monti, Stazione Cavour, via dei Fori) mentre l'altro tracciato alternativo va a incidere su un ambito territoriale meno servito. Si chiede se è opportuno impiegare fondi pubblici su questo tracciato così come progettato.

Giuseppe Teano, Ciclabile Nomentana, vuole tornare sulla “qualità delle motivazioni” come concetto relativo che potrebbe non coincidere per tutti, ritiene che l’intervento prospettato potrebbe dare molti vantaggi in una zona che secondo lui non è così ampiamente servita e che, tra l’altro, questa linea tramviaria c’era già. Sostiene che tale linea per il volume di passeggeri che potrà trasportare sarà in ogni caso un evidente vantaggio sulla circolazione automobilistica attuale. Ritiene che la qualità delle motivazioni sia una formula “tartufesca” per occultare il reale scopo di queste diatribe: la perdita di parcheggio. Sottolinea la necessità di prendere atto della situazione attuale, che è finita un’epoca e che non si può più avere il parcheggio sotto casa; la stessa cosa avviene sul tema della “ciclabile Nomentana”, non capisce come mai ci si possa contrapporre a un’opera di così evidente vantaggio solo perché esiste un’oggettiva perdita di parcheggi. Ribadisce ancora che ormai le auto non hanno più il predominio della sede stradale e che una qualsiasi infrastruttura che sottragga spazio alle auto a favore di ciclabilità e pedonalità va a favore di tutti i cittadini e non solo dei ciclisti.

Riccardo Pagano, Metro per Roma, non ha nulla da eccepire in quanto tutte le proposte sono state inserite. Si occupa di metropolitane, argomento complesso e difficile da affrontare che suscita un acceso dibattito per le cifre di cui si parla e vuole discutere di questo argomento tramviario. Capisce le argomentazioni degli abitanti del centro storico, in quanto nel centro storico la mobilità è sempre considerata “di arrivo”, di raggiungimento e non come mobilità interna. Per questo crea degli stress per il centro storico; si rende conto che per un abitante dell’Esquilino il tram di via Cavour è fine a se stesso; la considera un’infrastruttura con ricadute più negative che positive per gli abitanti dell’Esquilino, più positive per chi abita sulla parte esterna della linea, più negative per chi abita nella parte interne. A suo parere la tramvia Cavour è comunque un errore se rimane così, se si ferma a via Cavour. Sottolinea la necessità che venga inserita in un criterio di rete con la tramvia dei Fori Imperiali senza la quale la tramvia di via Cavour perde di significato. Ribadisce che il progetto del tram di via Cavour e del tram di via dei Fori Imperiali non possono viaggiare separati ma devono essere considerati un unico intervento. A tal fine chiede che si ragioni in un’ottica sistematica nell’ambito della rete tramviaria e non per interventi separati, in modo analogo ai ragionamenti che si fanno per la metropolitana dove esiste invece una visione per sistema.

Per quanto riguarda l’armamento, sostiene che se il problema sono le vibrazioni, vanno risolte ad esempio con un armamento flottante; se il problema è l’assenza di parcheggi, bisogna ragionare sulla funzionalità della strada.

Segue breve scambio di opinioni sul tema delle vibrazioni e sulle preoccupazioni del signor Danilo Paganelli per i beni storico-archeologici dell’area; Riccardo Pagano ricorda che sotto i Fori attualmente si stanno scavando due gallerie di 6,5 metri di diametro e che, scegliendo le giuste modalità, il tram non potrà arrecare danni.

Riccardo Pagano sottolinea che bisogna affrontare le necessità di tutti; ritiene che tutti questi servizi devono poter essere utili anche a chi abita in centro altrimenti si riducono ad essere solo sistemi di adduzione verso il centro storico.

Vincenzo Angeli vuole sottolineare che, a parte la qualità delle motivazioni, se è possibile realizzare un percorso alternativo per evitare sollecitazioni in aree a rischio, è meglio. Il tram è sicuramente un’opera meritoria, ma incide sull’intensità del traffico e interessa aree molto servite (esistono già delle fermate Metro Cavour e Colosseo nella zona dei Fori e in futuro ci sarà la Metro C nei pressi di largo Corrado Ricci e la metro a Piazza Venezia). Chiede perché sia necessario creare un ulteriore collegamento Monteverde - Centocelle dato che esiste già il tram n. 8 che arriva a Piazza Venezia e poi la metropolitana.

Sandro Calmanti vuole integrare il suo intervento e parlare della tangenziale delle biciclette; ricorda che è in corso le giornate “Via Libera”, che sono un vero laboratorio di sperimentazione di questo anello. Per questo si augura che l’intervento sulla tangenziale delle biciclette diventi una priorità. Abita a viale Eritrea ed è molto soddisfatto dell’inserimento dei cordoli, che, delimitando le corsie per il trasporto pubblico e regolarizzando il traffico, incentivano e facilitano anche l’uso della bicicletta.

Stefano Casini, Salvaiciclisti. Per quanto riguarda il tema del tram come “doppione” sostiene che basterebbe guardare una qualsiasi mappa di un’altra città, con linee tranviarie, metrotanvie parallele, sovrapposte e metropolitane pesanti; sottolinea che per dare l’alternativa alla mobilità, bisogna considerare oltre agli aspetti negativi (vibrazioni, impatto etc..) che il tram è un mezzo di trasporto “a livello”, quindi molto più accessibile delle metropolitane (che hanno scale mobili, non sempre hanno ascensori...) è inoltre molto più confortevole e sicuro ed ha un costo diverso (ha un investimento iniziale, ma è senza dubbio quello che da migliori performances economiche).

Anna Maria Ceci. Parla dei bus elettrici e sostiene che al momento esiste un problema non risolvibile per un contenzioso con i produttori, anche se sono riusciti a ripristinare il 119. Racconta che dove non c’è la metropolitana, a nord del secondo Municipio, sono presenti il tram n. 3 e il tram n. 19 che utilizza regolarmente. Ma sottolinea la necessità di creare dei luoghi in cui le fermate di questi due tram si colleghino con gli altri sistemi di trasporto, in particolare degli autobus, per evitare di fare troppa strada per trovare collegamenti con la rete del trasporto pubblico. Chiede di nuovo il prolungamento del tram n.3 fino a Piazzale delle Belle Arti, dove, per esempio potrebbe avvenire lo scambio con altri mezzi di trasporto su gomma.

L’arch. M. Meola chiede, dopo aver premesso che tutto quello di cui si è parlato verrà integrato nel Documento della Partecipazione, se si può procedere e ritenere condiviso il Documento stesso.

Il presidente di Commissione Valentina Caracciolo Ringrazia l’arch. Meola, i tecnici di Risorse per Roma e dell’Agenzia per la Mobilità; è soddisfatta di come si sono svolti gli incontri sia dal lato tecnico che dal punto di vista del dibattito con i cittadini e con le categorie.

Giuseppe Teano chiede le tempistiche sul proseguo dell’iter.

L’arch. Meola spiega che in breve tempo si chiuderà il Documento della Partecipazione mentre in parallelo si lavora con l’Agenzia della Mobilità per la revisione del PUMS sulla base di quanto emerso in questi incontri; a metà giugno il PUMS dovrebbe essere approvato di nuovo in Giunta, come revisionato dall’Agenzia della Mobilità. Dopodiché il PUMS e il Documento della Partecipazione verranno trasmessi ai Municipi che faranno le loro osservazioni; a quel punto PUMS, Documento della Partecipazione e la Delibera passeranno alle Commissioni Consiliari che a loro volta faranno modifiche se necessarie e finalmente entro il 4 agosto il provvedimento dovrebbe essere adottato in Assemblea Capitolina. L’arch. Meola spiega infine che questo, non è il punto di arrivo definitivo in quanto il Piano proseguirà il suo iter in Regione, ma l’adozione rimane il passaggio necessario per chiedere i Finanziamenti al Ministero.

Giuseppe Teano chiede infine se dopo questa fase sarà possibile ancora fare osservazioni; l’arch. Meola risponde che dopo l’adozione il piano viene pubblicato di nuovo (dopo il 4 agosto) e qui sarà possibile fare ancora osservazioni.

L’incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

4.2 Ambito territoriale Municipi III – IV - XV

 <p>PUMS Piano Urbano della Mobilità Sostenibile</p>	<p>INCONTRI PARTECIPATIVI <i>Primo incontro</i></p>
<p>REPORT MUNICIPI III – IV – XV</p>	

28 Marzo 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi III, IV e XV presso il Centro Culturale Gabriella Ferri in via Gabriele Galantara,7.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 35 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione dell'Assessore all'Urbanistica, Patrimonio e Mobilità del Municipio IV Andrea Mariotti. Seguono i saluti del Presidente del Municipio IV Roberta Della Casa, che saluta e ringrazia i partecipanti all'incontro, l'Assessore all'Ambiente, Decoro Urbano e Dissesto Idrogeologico Pasquale Annunziata del XV Municipio e l'Assessore all'Urbanistica del Municipio III Stefano Sampaolo. Il presidente infine spiega l'importanza del percorso per la città di Roma e ringrazia tutti gli Uffici e le aziende partecipate che hanno partecipato alla stesura del piano.

L'ing. Stefano Brinchi Presidente e A.D. di Roma Servizi per la Mobilità illustra il PUMS specificando che si tratta di una bozza di Piano, vale a dire un documento aperto e modificabile con osservazioni ulteriori, spiega inoltre come si colloca il PUMS rispetto al PRG e al PGTU, in un orizzonte temporale di medio periodo, come un piano in cui si incardinano tutti gli interventi che riguardano le infrastrutture e non l'ottimizzazione dell'attuale (fermata o capolinea autobus, regolamento impianto semaforico, o la rivisitazione di uno schema di circolazione etc ...) di cui si occupa il PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e non il PUMS. Spiega come dopo la prima fase di consultazione siano state rimandate tutte le proposte relative ad interventi "minori" al PGTU per concentrarsi sulle proposte di carattere specificatamente strategico. Il PRG invece definisce gli obiettivi a lungo termine della città, che il PUMS può incorporare per avviare le progettazioni. È uno scenario che definisce le opere di mobilità che poi verranno progettate e finanziate. Spiega brevemente come si svolgeranno i prossimi due incontri e lascia la parola all'Assessore alla Mobilità Linda Meleo.

L'Assessore alla Mobilità Linda Meleo inquadra il piano nel suo complesso e il percorso partecipativo, spiega brevemente le tematiche e la vision del piano, sottolineando come per l'Amministrazione sia importante la programmazione nel lungo periodo oltre a quella dell'ordinario, al fine di poter fornire una prospettiva per la città. Dopodiché l'Assessore Andrea Mariotti ricorda a tutti i partecipanti le date dei prossimi due incontri:

- l'11 aprile alle ore 17,00 presso la sede del Municipio III a piazza Sempione 15.
- il 9 maggio alle ore 17,00 presso la sede del Municipio XV a via Flaminia 872.

Riprende la parola l'ing. Stefano Brinchi che prosegue sottolineando che la fase di ascolto (18 settembre 2017 fino a fine febbraio 2018) è stata una fase fondamentale per far esprimere i cittadini, che dovevano manifestare un'esigenza di spostamento, non disegnare un tracciato nè scegliere la tecnologia che è invece compito degli uffici tecnici. Dopo questa fase di ascolto si è passati ad una fase di scelta - in base a parametri - che ha portato a questa bozza di Piano che si sta sottoponendo ora di nuovo ai cittadini.

Prosegue quindi entrando nel vivo della bozza di Piano, spiegando quanto è stato elaborato e le scelte che sono state effettuate al livello generale, articolandole nelle diverse tematiche approfondite nel Piano e soffermandosi su alcuni interventi specifici dell'ambito territoriale interessato.

Si apre quindi il dibattito con i partecipanti.

- Mario Novelli, Consigliere Municipio III, chiede informazioni sulle tempistiche di realizzazione del ponte ciclopedonale che dovrebbe collegare via Sacco Pastore con la metropolitana; chiede inoltre informazioni riguardo la zona 30, che problematiche ha la sua realizzazione.

- Federico Scaroni, Gruppo Salviamo la Metro C, sono interessati ad alcune tematiche:

Metrotranvia Saxa Rubra – Laurentina e il prolungamento della Metro B1 verso Porte di Roma; ricorda che la classifica finale delle proposte progettuali del PUMS vedeva nei primi 10 posti quasi esclusivamente linee metropolitane. La metro B1 era al 5° posto (poi slittata al 7° posto) e la proposta si chiamava proprio metro B1 Jonio-Bufalotta. All'8° posto si trovava la proposta denominata la metrotranvia Saxa - Rubra Laurentina. Richiama l'importanza di quanto detto dalla Sindaca Raggi nel settembre 2017: la Sindaca ribadiva il ruolo dei cittadini riguardo il nuovo Piano del trasporto pubblico e l'importanza delle proposte dei cittadini, tanto che i cittadini hanno votato proposte. Richiama le linee guida del PUMS (cap. 5 pag. 27) sempre sottolineando che il portale del PUMS aveva consentito ai cittadini di proporre interventi relativi alla rete di trasporto (tra cui tramvie, bus vie, metropolitane etc ...) e che chiusa la fase di consultazione si doveva esprimere le preferenza alle "opere" individuate, quindi non esigenze.

Sottolinea quindi se non si prendono in considerazione le proposte dei cittadini la partecipazione cambia valore così come, a suo parere, anche assumere la presenza delle invariante faceva perdere di importanza alcune proposte dei cittadini.

Ritorna infine sulla linea Saxa-Rubra-Laurentina sottolineandone la forte necessità data da flussi importanti da nord (III municipio- viadotto dei presidenti- fino a sud) e chiede che si tratti di metrotranvia (caratterizzata da una velocità più alta nei tratti di città a minore densità abitativa) in quanto il tracciato previsto dal PUMS Ponte Mammolo - Eur ha effettivamente molti tratti in aree libere. Chiedono quindi che si realizzi qualcosa di analogo al trenino Roma Giardinetti, per avere questo sistema di metrotranvia Saxa-Rubra-Laurentina che possa quindi lavorare sinergicamente con la Roma Giardinetti ed eventualmente con la metro leggera delle Torri.

Infine per la metro B1 chiedono di verificare se sia possibile fare un confronto con il people mover con l'analisi costi benefici che non ritengono fattibile e ritengono invece che la metro B1 debba proseguire come metro per essere efficiente e secondo il tracciato originario della B1 che passava per Monte Cervialto, Serpentara, Porte di Roma ed eventualmente con un parcheggio di scambio oltre il GRA.



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Primo incontro

REPORT

MUNICIPI III – IV – XV

Infine esprime la sua perplessità nello scenario a lungo termine che prevede che la metro D si fermerà a Jonio e che la B1 sarà dirottata fino a Ugo Ojetti.

- Sergio Marocuori, parla di appalti e di parcheggi per disabili e, dato che si tratta di un argomento non inerente al PUMS, risponde l'Assessore Mariotti e viene invitato a parlarne in altra sede.
- Pericle Eolo Bellofatto, cittadino IV Municipio, chiede informazioni riguardo i lavori su via Tiburtina e sulle piste ciclabili presenti nel Municipio in quanto spesso interrotte su strada e non collegate fra di loro. Chiede quindi informazioni sul sistema fognario in quanto crede sia troppo in superficie rispetto al livello stradale e teme debba essere rifatto. Vuole infine sapere se è prevista una ciclabile sulla via Tiburtina con conseguente riduzione del marciapiede. Parla poi di problemi legati al carico/scarico merci in quanto spesso grandi tir bloccano le strade a lungo. Infine parla di alcuni problemi legati alla sicurezza: il problema dei semafori sulla via Tiburtina altezza via Cave di Pietralata, il problema delle strisce dei disabili e delle strisce pedonali di attraversamento su viabilità importanti.
- Massimo Di Bucci, Comitato di Quartiere Casal Monastero, chiede informazioni sulle tempistiche relative alla realizzazione delle opere del PUMS e chiede, dato che si tratta di opere nel lungo periodo, perché non si sia pensato ad un prolungamento della metro B che colleghi Torraccia e Casal Monastero; infine chiede che si prolunghi su via Tiburtina la ciclabile prevista tra Torraccia e Casal Monastero. Chiede poi torrette elettriche del car sharing (elettrico, tipo Share'ngo) a Casal Monastero
- la sig.ra Anna Maria Milluzzi chiede che venga realizzato un semaforo su via Tiburtina
- Chiara Milanese, cittadina del IV Municipio, parla di via dei Cereali - strada privata - in cui manca la rete fognante dal 2011 hanno fatto richiesta allaccio in fogna e non hanno ancora avuto nessun risultato. Si tratta ancora di un quesito fuori tema e l'Assessore Mariotti la invita a rivolgersi all'ufficio tecnico.
- Giuliano Gustinetti, cittadino IV Municipio, ha alcuni quesiti da porre. Innanzitutto chiede a che area sono riferite le percentuali di miglioramento viste nel Piano e chiede dove si affrontano i problemi di livello minore non affrontati nel PUMS. A livello di logica di sistema e di sicurezza affronta poi il tema dei "sensi unici" che ridurrebbero le carreggiate per i mezzi privati ma permetterebbero, oltre a fluidificare i flussi, di sviluppare la mobilità urbana sostenibile per i pedoni, i ciclisti e per tutte le altre modalità di mobilità sostenibile. Altri due temi importanti: impossibilità di attraversare a piedi i due Municipi (IV e II) sia per la presenza delle due barriere infrastrutturali del ponte Lanciani e del ponte Monti Tiburtini sia per la presenza dell'Aniene che però ha un tratto di ponte (di proprietà Acea) che permetterebbe di collegare i due versanti.
-
-

- Luca Belloro chiede se l'infrastruttura presente sul PRG tra Ponte Mammolo e Porte di Roma verrà realizzato (è contrario); infine chiede se esiste un piano per la riduzione delle emissioni e se c'è una programmazione per la dismissione delle auto più inquinanti.
- Stefano Sampaolo, Assessore del Municipio III, parla della complessità del tema della mobilità nella città di Roma e della complessità del PUMS. Uno dei temi è che si insegue una dinamica apparentemente insostenibile; le previsioni demografiche dicono che Roma è stabile ma l'urbanizzazione, considerando il censimento del 1991, è stata dirompente a parità di popolazione. Il dato del 49% è relativo a una media tra situazioni molto diversificate perché c'è una parte di Roma che ha la possibilità di scegliere come spostarsi quasi paragonabile ad altre città europee, ma più ci spostiamo fuori dalla città compatta più ci si trova di fronte a due scelte: o utilizzare solo trasporto pubblico con fattore tempo lunghissimo ma spendere poco o, al contrario, utilizzare quasi esclusivo l'automobile (70-80%). Le dinamiche future inoltre ci dicono che la città crescerà poco e sostanzialmente in periferia; per spostare questa percentuale, come si prefigge il PUMS, possiamo o migliorare la qualità di coloro che non possono scegliere e che prendono il TPL per forza e qui bisogna lavorare sulla qualità oppure "catturare" l'utenza del mezzo privato, soprattutto su ciclomotore, offrendo quella possibilità di scelta, che non sarà l'abbandono del mezzo privato che ritiene pura utopia a Roma, ma agire in termini di intermodalità in modo razionale.

Sostiene la necessità di un'intelligente messa a sistema di quanto c'è già come il "ferro ferroviario" per realizzare quell'effetto rete che manca, e che non offre alternative; in questo senso anche la ciclabilità oggi non è più legata al tempo libero ma piuttosto "al primo o l'ultimo miglio della giornata" in sinergia col TPL, con la gomma ma anche col ferro.

Sottolinea infine l'importanza di tenere conto di altri fattori esterni che agiranno sul comportamento, fattori di limitazione derivanti da politiche sovraordinate, (cambiamenti climatici) da fattori tecnologici (auto elettriche e sistemi intelligenti), ma anche grazie a fattori culturali (boom car sharing, bike sharing fra i giovani..).

Infine indica due importanti fenomeni sociali che influiranno sul sistema della mobilità e di cui sarà necessario tenere conto negli scenari tendenziali: l'invecchiamento della popolazione e l'aumento delle persone che vivono da sole. Per questo il PUMS deve essere uno strumento flessibile in grado di adattarsi.

- Pasquale Annunziata Assessore XV Municipio, chiede cosa è previsto nel Municipio XV perché ritiene che il Piano si sia concentrato solo sulla ferrovia Roma Nord. Chiede cosa prevede il PUMS nella periferia di Roma Nord.

- Giuseppe Arsi, cittadino IV Municipio, chiede se la mobilità progettata nell'ambito SDO è conforme al PUMS. Vuole capire se verrà realizzata la strada da largo Camesena a via dei Monti delle Cave di Pietralata.
- Stefano Casini, Salvaiciclisti Roma, fa presente che in questi Municipi (III IV e XV) vi sono importanti problemi di barriere fisiche che vanno dal GRA alla tangenziale; in generale chiede, dato che verrà aggiornato il codice della strada, se verrà istituito il doppio senso ciclabile e l'utilizzo delle corsie preferenziali. Inoltre chiede di pensare agli assi di penetrazione ciclabile dall'hinterland sulla lunga percorrenza e si riferisce all'asse Salaria, Cassia, Trionfale e asse Tiburtina che a suo parere potrebbero funzionare. Infine riguardo al tema del trasporto su ferro chiede di spingere su infrastrutture di tipo tramviario nord-sud riutilizzando infrastrutture esistenti come il viadotto dei presidenti, passando da via S. Nazario, Città Giardino, Ponte Acea, Ospedale Pertini, Centralità Pietralata fino a la zona di Tor de' Schiavi.
- Gianni Ottaviano, Capogruppo di Fratelli d'Italia del IV Municipio, chiede in che direzione va il Piano, sostenendo che la mobilità non possa più inseguire né l'edificazione né le dinamiche commerciali e chiede invece se è in grado di dettare parametri per "ri-accentrare Roma" cercando spazi nel centro della città per ricucire e servire efficientemente la città. Chiede inoltre, riguardo la ZTL, se il piano prevede "bonus" per i Municipi ed infine chiede se è prevista priorità assoluta per quelle stazioni metropolitane attualmente prive di parcheggi

L'Assessore A. Mariotti chiude l'incontro alle ore 20,30 dando appuntamento all'11 aprile 2019 presso la sede del Municipio III.

11 Aprile 2019

Secondo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi III, IV e XV nella Sala Consiliare del Municipio III in largo Sempione 15 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 26 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con l'intervento da parte del Presidente del III Municipio Giovanni Caudo, che ricorda le difficoltà generali di accesso al territorio poiché confinante con i due fiumi Tevere e Aniene, accesso che avviene solo attraverso tre ponti: Salario, Nomentano e delle Valli e ricorda a sua volta come i flussi comincino anche a cambiare non sempre verso il centro della città.

Fa riferimento alle diverse tematiche su cui il Municipio ha collaborato con l'Agenzia in questi mesi, nello specifico all'integrazione del sistema ferroviario con gli altri sistemi di superficie, tema molto importante in questo territorio dovuto alla presenza di tre stazioni di accesso al servizio su ferro regionale che permette la mobilità "contro radiale" nella città.

Un altro tema di collaborazione con l'Agenzia è l'accordo raggiunto con RFI e Regione Lazio riguarda la riapertura della stazione di Val d'Ala.

Per ultimo espone la questione rimasta ancora in sospeso con l'Agenzia che è il prolungamento della linea B1 oltre Jonio. il più possibile prossimo al Raccordo, senza cambiare sistema infrastrutturale e fino a un parcheggio di scambio dove poter lasciare la macchina arrivando da fuori.

L'ing. Brinchi, A.D. di Roma Servizi per la Mobilità espone sinteticamente i contenuti della bozza di PUMS.

L'arch. Mariangela Meola e l'arch. Claudia Sabina Giordano di Risorse per Roma illustrano le modalità di svolgimento della giornata di partecipazione.

Di seguito i cittadini studiano le tavole e si dividono in gruppi per compilare le schede dell'esercizio della giornata finito il quale si torna in plenaria:

Gruppo 1

Mario Novelli (consigliere Municipio III)

A. intervento prioritario: Ritengono strategico il prolungamento della metro B1 oltre le due fermate previste dal PUMS

B. intervento prioritario: Chiedono il collegamento di via della Bufalotta (da via Cesare Zavattini a via Elsa de Giorgi) al quartiere Porte di Roma

C. intervento prioritario: Realizzazione del ponte ciclopedonale di collegamento tra il quartiere Sacco Pastore alla fermata metro Conca d'Oro (B1)

Gruppo 2

Carmine Perrone (Comitato Ponte Milvio - Municipio XV)

A. intervento prioritario: Prolungamento della linea C (oltre Clodio verso Farnesina – Vigna Clara – Cassia); il Comitato chiede che la metro C si fermi a Piazza Venezia (dato che il PUMS prevede il tram piazza Venezia - piazza Risorgimento). Chiede anche uno sfiocamento a Ottaviano dove esiste già una derivazione di 2 binari ed esiste una galleria a Clodio; si potrebbe quindi proseguire questa galleria e arrivare poi a Farnesina, Vigna Clara e Cassia. Quest'ipotesi prevederebbe l'eliminazione del Tram della Musica a parere loro poco utile.



B. intervento prioritario: Prolungamento del tram n.2 da piazza Mancini a Stadio – Ponte Milvio; questo intervento potrebbe collegare Vigna Clara a piazzale Flaminio, passando per Ponte Milvio, via Flaminia e uscendo poi su Corso Francia.

C. intervento prioritario: Tram Ponte Mammolo - Saxa Rubra che collegerebbe molti quartieri popolosi di Roma nord (Talenti, Monte Sacro...)

Gruppo 3

Marcello Perrotta (Salvaiciclisti e Ass.ne Ti meriti tempo)

A. intervento prioritario: Prolungamento della metro B1 da Jonio - Talenti fino ad attestarsi a Porte di Roma anche fino a Tor S. Giovanni – Bufalotta - Cinquina, quartieri molto popolosi; in questo modo raccoglierebbe l'utenza della Nomentana, di Mentana e Monterotondo; inoltre non concordano con la tecnologia a fune in quanto, a loro parere, è un sistema poco efficiente che interrompe il collegamento, lo rallenta e, soprattutto, non sostituirebbe l'uso del mezzo privato.

B. intervento prioritario: Collegamento ciclabile sul Ponte delle Valli. Propongono di realizzarlo su uno dei 2 marciapiedi del ponte; in particolare quello di sinistra (andando verso il centro) ha un ingresso su un piccolo parco giochi dove c'è un tratto di pista ciclabile che porta a Prati Fiscali. Si collegherebbe così Prati Fiscali - Ponte delle Valli - Stazione Nomentana e la futura ciclabile Nomentana.

C. intervento prioritario: Questione dell' "Ultimo miglio", cioè la possibilità di raggiungere una stazione della metropolitana in bicicletta e non con un mezzo privato. A tal fine chiedono spazi custoditi (bike parking) per lasciare la bicicletta in sicurezza ed ipotizzano l'utilizzo di alcuni spazi ex commerciali in disuso presenti in zona Jonio e Conca d'oro per fare bike parking, anche coinvolgendo Associazioni e Cooperative sociali per gestirne la custodia.

Gruppo 4

Alessandro Bianchi e Federico Scaroni (Salviamo la metro C) e l'architetto **Francesco Santarsia**

A. intervento prioritario: L'Associazione chiede di inserire la metro D nello scenario di piano per collegare via metropolitana la zona di Talenti

B. intervento prioritario: Tangenziale nord Ponte Mammolo – Fidene – Ospedale S. Andrea che ritengono che possa essere migliorata inserendola in un unico sistema di metro tranvia o metro leggera che permetta di raggiungere alte velocità nelle zone a minore densità abitativa e avere stazioni più ravvicinate nelle tratte più densamente popolate e passare in viadotto o galleria dove necessario e poi in superficie come un tram normale nelle altre tratte (sembra un tram ma non funziona sempre come un tram, vedi Granada). Chiedono venga implementata la Saxa Rubra Laurentina o la Sant'Andrea Laurentina tipo metrotranvia al posto delle tre tratte previste; ritengono ci sia un'eccessiva rottura di carico che non sposterà passeggeri. Eliminando invece le rotture di carico diventerebbe competitiva e alternativa alle metropolitane. Quindi un sistema tangenziale ad alta capacità che si connetta alla rete metropolitana.

C. intervento prioritario: Il sistema a fune (people mover) Jonio - Porta di Roma non è ritenuto ideale, sia per i tempi di trasporto che per i costi; rimane piuttosto simile a un servizio come quello degli autobus a fronte di costi elevati. Chiedono invece che la tratta sia in metropolitana, molto più attrattiva anche per recarsi al centro commerciale.

Sulla questione della Metro C chiedono si inserisca la fermata “Clodio” nello scenario di piano e possibilmente anche la tratta T1 fino a Farnesina se non Grottarossa.

Gruppo 5

Livio Lanni e Marco Bonivento (Bike4city) - Salvaiciclisti e Comitato di Quartiere Casal Bertone

A. intervento prioritario: Ciclabile su via di Portonaccio

B. intervento prioritario: Isola ambientale o zona 30 su Casal Bertone e largo Beltramelli (area stazione tiburtina); l'intervento creerebbe non solo un'isola verde vivibile ma diventerebbe una zona di transito sicura per chi si sposta da Nomentana, Tiburtina da Prenestina verso il centro. Chiaramente l'area soffre della barriera della ferrovia e superarla in bicicletta è molto pericoloso, così come è pericoloso attraversare la strada vicino alle scuole. Viene inoltre specificato che questo tratto di ciclabile (via di Portonaccio) collegherebbe la futura ciclabile Nomentana con quello della Tiburtina – Prenestina-Casilina fino a Tuscolana.

C. intervento prioritario: viene richiesta la riprogettazione dello svincolo sull'A24 per fluidificare il traffico.

Gruppo 6

Marco Borrello, Matteo Zocchi (consigliere municipio 3), **Giorgia Zampetti e Stefano Casini** (Salvaiciclisti Roma)

A. intervento prioritario: Prolungamento della metro B1 fino al centro commerciale Porte di Roma con la stessa tecnologia della metropolitana, sia per renderlo accessibile dal centro sia per drenare il traffico con la possibilità di utilizzare il parcheggio del Centro Commerciale come parcheggio di scambio; ipotizzano l'accessibilità da via Conti - via Vigne Nuove. Chiedono si possa utilizzare la ciclabile anche in ore notturne e che si possa comunque fare bici + metro. Lo ritengono migliore del people mover.

B. intervento prioritario: C2.14 Dorsale ciclabile su via di Prati Fiscali – Jonio – Ogetti, soprattutto mettendo in sicurezza la ciclabile nell'immissione sulla Salaria

C. intervento prioritario: C2.33 L'Asse ciclabile via Conti – via Vigne nuove; chiedono che la ciclabile passi sul Ponte delle Valli (altro collegamento pericoloso verso il centro); in particolare la parte centrale di via Conti è stata chiusa al traffico per la presenza di radici e quel tratto si potrebbe già da subito utilizzare, opportunamente sistemato come pista ciclabile vera e propria. Un' altra deviazione da considerare è un collegamento previsto dal PRU dietro Vigne Nuove da largo F.lli Lumiere a via Zavattini - Antamoro (est-ovest); si tratta di soli 500 mt ma molto utili perché evitano il passaggio negli svincoli vicino Porte di Roma.

Alla fine chiede di prendere la parola Davide Campanella dell'Associazione “Ti meriti tempo” (gruppo 3) per fare alcune specifiche:



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Secondo incontro

REPORT

MUNICIPI III - IV - XV

- Viene sottolineato che il prolungamento della metro B1, nella loro richiesta, non dovrebbe passare per via Conti per arrivare a Porte di Roma, ma dovrebbe passare invece in zone molto popolate come Tufello, Talenti, quindi Bufalotta e poi tornare verso Porte di Roma.

Una cittadina dello stesso gruppo sottolinea che questo prolungamento della metro da Jonio è necessario, in quanto nella zona di Talenti c'è moltissimo traffico (proveniente dal GRA, da Monterotondo, Guidonia, Marco Simone o da Casal Boccone) di mezzi privati che arrivano nell'area di Talenti, parcheggiano o proseguono fino a Jonio o Conca d'Oro per poi andare a prendere la metropolitana.

Prende a questo punto la parola Federico Scarone (gruppo 4) per far presente che è prevista la linea D fino a Talenti (e quindi non servirebbe l'ulteriore prolungamento della B1) come diceva Davide Campanella. E sottolinea che bisognerebbe inserirla nello scenario di piano.

L'incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIÙ RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: **LIMEA D.P.R.G. (TENDENZIALE), DA INSERIRE NELLE SCENARIE PIÙ PRIVATE**
 Intervento B - seconda priorità: **TASSAZIONE VEICOLI, PAVIMENTAZIONE, FIDUCIA - ORIZZONTALE, S.M.A. RUMBA - AGRICOLTURA**
 Intervento C - terza priorità: **SI SOSTENGA IL FUNG. IONIO - BUCALONIA E/O RISTRUTTURAZIONE B1**

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentabilità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la pedonalità su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità
 indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
 Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
COLLEGA IL QUARTIERE ALENTO CON LA RETE METROPOLITANA

Intervento B seconda priorità
 indice di efficacia 0 1 2 3 5
 Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
COLLEGA, CON LA RETE URBANA ESISTENTE, CON LE AZIENDE DI CARICO

Intervento C terza priorità
 indice di efficacia 0 1 2 3 5
 Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
EVITARE IL TRAFFICO PRIVATO A ELIMINARE LE ROTTE CARICHE INCENTIVARE LO SCAMBIO TRA PRIVATO E PUBBLICO ALLE POSTE DELLA CITTÀ



IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi III - IV - XV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIÙ RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: PROLUNGAMENTO DEL TRAIFFICO METRO B1
 Intervento B - seconda priorità: ALLACCIAMENTO TRAIFFICO METRO B1 AL QUARTIERE S. ANTONIO
 Intervento C - terza priorità: PROTEZIONE CIVILE PERICOLOSO QUARTIERE S. ANTONIO

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A - prima priorità
 indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
 non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo una ipotesi migliorativa e/o alternativa

PROLUNGAMENTO FINO SETTEGGIANI, OLTRE IL RACCORDO

Intervento B - seconda priorità
 indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
 non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

PROGETTO GIÀ PRESENTATO NEGLI ANNI PASSATI, CHE ALLEGGERISCE LA VIABILITÀ IN UN QUARTIERE FORTEMENTE PENALIZZATO DA:
1. ACCESSO E USCITA ACQUA
2. QUARTIERE DI PORTA DI ROMA
3. SEDE DEI FORNOVI

Intervento C - terza priorità
 indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
 non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

UN INTERO QUARTIERE POPOLOSO ACCERBERE FACILMENTE ALLA FERMIATA METRO B1 CONCA D'ORO



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi III - IV - XV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIÙ RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: NUOVA INFRASTRUTTURA PAVIMENTAZIONE STRADA DI CALCE 31 NOTTE FINE A. 2024. 2024 Intervento PUMS numero NUOVA

Intervento B - seconda priorità: C2-34 CICLHUB PIANI FIELDS - TORO ORTI Intervento PUMS numero C2-34

Intervento C - terza priorità: CICLHUB IN CO.NT. PAVIMENTAZIONE PAVI - E VIA ZAVATTI - DUBBIO Intervento PUMS numero C2-33

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Indice di efficacia 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

IL PAVIMENTAZIONE DELLA STRADA PIÙ EFFICACE È PIÙ EFFICACE PERCHÉ PERMETTE DI AVERE PIÙ SPAZIO ALLE AUTO (SICUREZZA) PER SERVIRE IL MACRO TERRITORIO CC PERCHÉ DI BASSO IMPATTO AMBIENTALE

DETERMINAZIONE DI SPAZIO E PAVIMENTAZIONE BICI - STRADA (SICUREZZA) RIMANDE AL PAVI E TORO.

Intervento B seconda priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Indice di efficacia 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

PAVIMENTAZIONE STRADA TORO PROTEGGE SOLO SERVIZI PERI-FIELDS - MA PER CHÈ IL TERRITORIO È COLTO E UTILIZZANDO LO SPAZIO ESISTENTE.

Intervento C terza priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Indice di efficacia 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

UNO È LA ROMA IMMERSA NEI SERVIZI PERI-FIELDS PERCHÉ IL CICLO PAVIMENTAZIONE DI BASSO IMPATTO NA VIA VIGORIS NUOVA A VIA ZAVATTI - DUBBIO.

ROMA





PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi: III - IV - XV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: *TRATTAMENTO CANTIERI RISTRUTTURAZIONE* Intervento PUMS numero *C37*

Intervento B - seconda priorità: *1. SOSTA AFFASINATA (CANTIERI 30)* Intervento PUMS numero *P29*

Intervento C - terza priorità: *SOSTA ALTA - TIBURTINA* Intervento PUMS numero *V205*

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dal trasporto e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

indice di efficacia non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Intervento B seconda priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

indice di efficacia non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Intervento C terza priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

indice di efficacia non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

VALUTAZIONE ALL'USO PIU' BENE RIVOTE FAVORISCE LA REALIZZAZIONE DI UNA RETE CICLABILE PER PERMETTERE DI COLLEGARE I TRE AREE TOCCATE DALL'INTERVENTO - TIBURTINA - BERTINOTTINA FINO AD ARRIVARE ALLA TOGGIATE ATTRAVERSO UN ALTRO CA CASINIA. QUINDI SOSTENIBILE UN NUOVO ACCESSO CICLABILE URBANO (NOTTEFORNATO - APTIA)

MIGLIORARE VIVIBILITA' DEGLI SPAZI URBANI DEL QUARTIERE OGGI ASSAI BUIO PER GRAZIE URBANO GLI ISTRUZIONI SECONDE !!!

VA RINDETTO IN SOGGERO EAUDE DI INCONTRI PARTI

UNA SOSTENIBILE MOBILITA' IN UNO DEI PUNTI DI INCONTRO POPOLARE



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi III - IV - XV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

- Intervento A - prima priorità: **STOCCARE A OTTAVIA METRO E PER LINEA METRO E FERRIVIA - CASSIA** Intervento PUMS numero **1204**
- Intervento B - seconda priorità: **PROLUNGARE IL TRAM N. 2 DA MARSIANI A STADIO - F. MILVIO - VIGILANZA** Intervento PUMS numero **10220**
- Intervento C - terza priorità: **CONTINUARE A SVILUPPARE IL TRAM - SAN ROBERTO - BOCCACCIA** Intervento PUMS numero **1014**

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | |
|---|---|---|---|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| | | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| | | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| | | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| | | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| | | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	Indice di efficacia 0 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	Indice di efficacia 0 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	Indice di efficacia 0 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

COLLECAMENTO SU FERRO E RAIL CON TRAFFICO VEICOLI MOLTO INTENSO - SOSTI TUO E IL PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METRO E CHE ALTO ALTE CUDIO-MILVIO - DIRETTORCE CASSIA IN QUANTO SI RITENE CHE METRO E FERRO A P. VENEZIA SOSTITUISSE SE SI REALIZZAVA IL TRAM - VENEZIA - RISSORSEMENTO

COLLECAMENTO CON STAZIONE VIGNA-CARRA - ABBEUS FERRARIANO DI PROSSIMA APERTURA (SI SPERA) - ELETTA DIFFICOLTA' DI PASSAGGIO SU PONTE MILVIO E VIA FLAVIA, HA REALIZZABILE A TUTTO DI ELIMINARE PARTE DELLE AUTO IN SOSTA.

COLLECAMENTO DEL ROBOCBI QUATTIERI DI S. CARLO - NOBILITAZIONE - TABERGI - MONTESACRO CON LINEA RAP. ROMA-NORD



ROMA

RISORSE

09 Maggio 2019

Terzo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi III-IV- XV nella Sala Consiliare del Municipio XV – via Flaminia, 872 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 10 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, è cominciato con una breve introduzione del presidente del Municipio XV, Stefano Simonelli che rammenta l'importanza di questi momenti di collaborazione tra l'Amministrazione e la cittadinanza e infine ringrazia i presenti.

A seguire l'ing. Stefano Brinchi, Amministratore Delegato dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità illustra le ipotesi di prolungamento della metro B1 da Jonio fino ad un parcheggio di scambio, sia di trasporto pubblico (ferro - gomma) che privato, situato oltre il GRA. Per questo prolungamento l'Agenzia ha ipotizzato tre diversi tracciati alternativi i quali vengono illustrati nel dettaglio in termini di chilometri di tracciato, stazioni previste e numero di abitanti serviti dalla linea metropolitana.

Il cittadino Rodolfo Bosi della VAS (Associazione Verde Ambiente e Società) chiede chiarimenti riguardo l'iter procedurale, in particolare sulla procedura VAS (Valutazione Ambientale Strategica) che sta seguendo l'Amministrazione.

Dopo aver risposto sui passaggi procedurali che si stanno facendo e si faranno, l'arch. Mariangela Meola spiega che l'incontro di oggi ha come obiettivo finale condividere e verificare i risultati degli incontri precedenti per avere un riscontro dai cittadini che porti all'approvazione del Documento della Partecipazione che è il documento che accompagnerà tutto l'iter approvativo del PUMS. Spiega che tutto ciò che è stato indicato negli incontri precedenti è stato riportato graficamente sulle tavole tematiche del Piano o - qualora non fosse stato graficizzabile - su delle tabelle. Invita così i cittadini ad avvicinarsi alle tavole e verificare che tutto ciò che è emerso negli incontri precedenti sia stato riportato correttamente.

Ricorda che le osservazioni riportate nelle tavole sono quelle riferite al 1° e 2° incontro; quelle che arriveranno via mail fino al 15 maggio faranno parte ugualmente del Documento della Partecipazione ma in un capitolo a parte.

L'ing. Brinchi ricorda a sua volta che le più di 4.800 osservazioni ricevute nel settembre del 2017 nella fase precedente di consultazione on line sul portale del PUMS sono state tutte valutate e che quelle accolte hanno contribuito alla redazione della bozza di PUMS approvata lo scorso 18 marzo.

Il cittadino Rodolfo Bosi ricorda che a fine procedimento era stata pubblicata una graduatoria in base alle preferenze ricevute dalle proposte che a suo avviso non riportava correttamente i risultati.

L'ing. Brinchi spiega che nella presentazione dei risultati della consultazione on line tenutasi a Tor Vergata a maggio del 2018 c'era stato per errore uno scambio di tabelle tra due graduatorie: una riferita a fine gennaio 2018 (chiusura del periodo di ricevimento di proposte) e un'altra riferita a fine febbraio (chiusura delle votazioni on line). Ricorda però che appena scoperto il disguido era stata pubblicata la graduatoria definitiva e corretta. Di seguito fa una breve illustrazione del legame a doppio filo che esiste tra il PGTU e il PUMS.

A seguire i cittadini studiano le tavole assistiti dal personale dell'Agenzia della Mobilità e di Risorse per Roma: vengono chieste alcune delucidazioni e fatte nuove osservazioni; di seguito si torna in plenaria.

Dopo aver preso visione degli elaborati, l'arch. Mariangela Meola chiede ai presenti se qualcuno vuole fare osservazioni o integrazioni assicurando che queste saranno parte sostanziale del Documento della Partecipazione che verrà allegato alla delibera del PUMS.

Carmine Perrone, vuole aggiungere una proposta e cioè quella di inserire la linea del tram Saxa-Rubra - Ponte Mammolo che considera molto importante, in quanto collega la Roma nord alla metro B passando per quartieri popolosissimi. Ritiene inoltre fondamentale il prolungamento all'ospedale Sant'Andrea per renderlo più accessibile in quanto è ora difficilmente raggiungibile.

Rispetto all'incontro precedente, ritira la proposta relativa allo sfioccamiento a Ottaviano della metro C.

Viene confermata la presenza sul Documento della partecipazione del collegamento tra Saxa Rubra a Roma nord e all'ospedale di San Pietro.

Rodolfo Bosi, in rappresentanza dell'Associazione ambientalista Ambiente e Società, ripropone il bike sharing finanziato dalla pubblicità a flusso libero. Ritiene che possa funzionare meglio rispetto al modello utilizzato ora dall'Amministrazione che ha uno scenario temporale di tre anni e si ferma dentro il GRA impedendone, di fatto, l'utilizzo per chi abita fuori il raccordo. Vorrebbe togliere le ciclo stazioni e inserire le "stazioni fantasma". Ribadisce la validità del brevetto di due ragazzi baresi per cui viene applicato un BIT su biciclette private per conteggiare i chilometri: i commercianti convenzionati, sulla base dei chilometri effettuati pagano in soldi o in merci.

Federico Scaroni, Associazione Salviamo la Metro C, come Associazione sono contenti per aver visto il lavoro svolto bene. Ribadiscono l'importanza della linea B1 in una qualsiasi delle tre soluzioni proposte.

Anche la metro D è stata riportata nella documentazione della partecipazione e auspicano che venga inserita nello scenario di piano del PUMS.

Per la linea C viene proposto di inserire uno scambio tra l'anello ferroviario e via dei Giuochi Istmici. Potrebbe essere un'alternativa all'attestamento verso Vigna Clara della metro C.

Riguardo la Saxa Rubra - Laurentina si dichiarano felici che, nella rappresentazione delle proposte, sia stato considerato un unico tracciato per l'intera lunghezza della linea. Si dichiarano soddisfatti anche per il prolungamento fino all'ospedale Sant'Andrea.

Rodolfo Bosi, segnala che la proposta del prolungamento fino all'ospedale Sant'Andrea, visto che ricade all'interno del Parco di Veio, dovrà passare in sotterranea o avrà il veto dell'Ente Parco.

Riccardo Pagano, Metro per Roma, richiede sistemi di ampliamento del bacino della Roma, Civita Castellana, Viterbo (metro F) per rendere maggiormente accessibile la stazione Acqua Cetosa.

Sul prolungamento della metro C sottolinea la necessità di un approfondimento sul progetto per evitare confusioni tra le varie proposte (sfioccamiento verso Giustiniana - Tor di Quinto e Farnesina - Grotta Rossa) Riguardo la connessione della Roma Lido - tracciato della metro B, chiede che sia rappresentato più precisamente.

Infine si complimenta per l'interlocuzione che si sta avendo tra Associazioni e Amministrazione: interlocuzione che sta portando alcuni buoni risultati.

Stefano Sampaolo, Assessore all'Urbanistica e Mobilità del III Municipio, apprezza le proposte di prolungamento della metro C e la scelta di inserire parcheggi di scambio all'altezza del GRA per diminuire il traffico veicolare all'interno della città.

REPORT

MUNICIPI III-IV-XV

Si associa ai complimenti per il metodo partecipativo e sottolinea come abbia “scoperto” che a Roma ci sia un grande interesse per la mobilità, molti appassionati e molti esperti con capacità di proposte e di visione ed un grande desiderio di sviluppare la mobilità sostenibile.

Ringrazia Risorse per Roma, l’Agenzia per la Mobilità e tutti i partecipanti.

L’arch. Meola chiede se ci sono altre integrazioni.

Rodolfo Bosi, chiede se il tracciato della metro C è quello già pensato da Roma Metropolitane nel progetto precedente ritenendo che, se così fosse, non sia un buon tracciato.

L’ing. Brinchi risponde che si ripartirà da quel tracciato per riprogettare il prolungamento.

Continua brevemente la discussione sul progetto.

L’arch Meola, considerati esaurite le proposte di integrazione dà per approvato il Documento della Partecipazione per l’ambito territoriale ricadente nei Municipi III, IV e XV.

L’Assessore all’ Ambiente, Arredo urbano e Aree Verdi, Trasporti e Mobilità del Municipio XV, Pasquale Annunziata, ringrazia per il lavoro svolto.

L’incontro si è concluso alle ore 19,00 circa.

4.3 Ambito territoriale Municipi V – VI – VII



INCONTRI PARTECIPATIVI *Primo incontro*

REPORT

MUNICIPI V - VI - VII

18 Marzo 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi V, VI e VII nella Sala Rossa del Municipio VII - Piazza di Cinecittà 11 ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 35 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione della Presidente del VII Municipio Monica Lozzi.

Enrico Stefàno, Presidente della Commissione Mobilità del Comune di Roma, introduce l'argomento della riunione spiegando l'iter amministrativo in atto per la redazione del PUMS. Il Piano, infatti, ha visto, in una fase iniziale, un processo di ascolto dei cittadini svoltosi on line e che è stato importante per la prima stesura dello Scenario di PUMS. La fase attuale di partecipazione, invece, avrà un carattere sia di illustrazione dello Scenario di Piano, sia di coinvolgimento dei cittadini per raccogliere ulteriori suggerimenti da integrare alla stesura del Piano stesso.

L'ing. Alessandro Fuschiotto di Roma Servizi per la Mobilità illustra il PUMS nel suo complesso, spiegando quanto è stato elaborato e le scelte che sono state effettuate al livello generale, articolandole nelle diverse tematiche approfondite nel Piano.

Il Presidente della Commissione Mobilità, Enrico Stefàno, riprende la parola per tirare le fila della discussione, specificare ulteriori dettagli e dare la parola ai cittadini per domande e spiegazioni ulteriori sul PUMS.

- Antonio Muzzone, Commissione Ambiente e Mobilità Municipio VI e dipendente ATAC, ha posto dei quesiti relativi alle tecnologie che verranno impiegate a seguito dell'ampliamento della rete del ferro prevista dal PUMS. Ha chiesto, inoltre, informazioni su un possibile e auspicabile coordinamento con le Ferrovie e la Regione nell'ottica dello sviluppo della rete del ferro.

- Stefano Rinaldi, Presidente Commissione Lavori Pubblici Municipio VII, ha chiesto delucidazioni sugli interventi di adeguamento funzionale delle linee metropolitane, sulle misure intermodali che saranno prese in considerazione, su quelle di regolazione della domanda di mobilità e di utilizzo delle tecnologie ITS.

- Ing. Walter Angori, libero professionista, ha chiesto spiegazioni sul processo di ascolto che si andrà a svolgere in considerazione del percorso partecipativo effettuato in passato sul portale del PUMS. A tale proposito ha chiesto anche di rendere pubbliche le proposte fatte dai cittadini, evidenziando quelle che sono state accolte e quelle che sono state respinte.

- Massimiliano Guarnieri, Comitato di Quartiere Villaggio Appio, ha chiesto delucidazioni sia sulla necessità di realizzare il quadruplicamento della linea ferroviaria Ciampino – Capannelle - Casilina sia sulla rete delle piste ciclabili.

REPORT

MUNICIPI V - VI - VII

- Alessandro Bianchi ha posto domande sul collegamento Saxa Rubra – Laurentina previsto in parte con un collegamento filoviario fino a Ponte Mammolo, in parte con un collegamento tranviario da Ponte Mammolo-Laurentina con conseguente rottura di carico.

- Carlo Campanella, Associazione Salvaiciclisti, ha manifestato perplessità sulla necessità di realizzare la Stazione di piazza Zama (che è in una zona centrale della città) mostrando, al contrario l'importanza di realizzare la Stazione di Villa Senni che darebbe la possibilità agli abitanti delle zone più periferiche di utilizzare la ferrovia evitando di arrivare con il mezzo privato al nodo di scambio di Anagnina. Chiede anche di poter vedere quali sono le piste ciclabili previste dallo Scenario di PUMS e soprattutto la loro tempistica realizzativa.

- Paola Perfetti, Assessore alla Mobilità del Municipio V, ha posto quesiti sulla realizzazione e sulla tempistica della tranvia Ponte Mammolo-Subaugusta.

- Roberto Pagnoni, Comitato di Quartiere Pigneto Prenestino, è favorevole alla realizzazione del PUMS ma, trattandosi di un piano da attuare in dieci anni, ha chiesto la realizzazione immediata di qualche intervento.

- Renato Borgognoni sottolinea la mancanza di una cabina di regia, di un sistema di gestione unico (come le grandi capitali europee di Parigi, Londra, Berlino).

- Luca Delli Santi chiede se è prevista la trasformazione in tranvia dell'attuale Ferrovia Roma – Giardinetti; chiede inoltre informazioni sul coordinamento con la Regione, sulla tempistica e se è verrà prolungata fino a Tor Vergata.

- Danilo Lanzetta, Comitato di Quartiere Nuova Tor Vergata, chiede dettagli sull'ipotesi di prolungamento della metro A da Anagnina – Policlinico di Tor Vergata -Torre Angela collegando, in tal modo, le due linee di metropolitana.

Dopo ogni intervento il Presidente Enrico Stefàno e l'ing. Fuschiotto hanno risposto alle domande del pubblico.

L'incontro si è concluso alle ore 20,00

16 Aprile 2019

Secondo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi V, VI e VII nella Sala Consiliare del Municipio VI in Via Duilio Cambellotti ,11 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 22 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con un breve intervento di presentazione da parte del Presidente della Commissione Ambiente e Mobilità del VI municipio Fabrizio Tassi.

A seguire l'ing. Fabio Nussio di Roma Servizi per la Mobilità illustra brevemente la proposta di Piano.

Di seguito l'arch. Mariangela Meola e l'arch. Claudia Sabina Giordano di Risorse per Roma illustrano le modalità di svolgimento della giornata di partecipazione.

Di seguito i cittadini studiano le tavole e si dividono in gruppi per compilare le schede dell'esercizio della giornata finito il quale si torna in plenaria:

Gruppo 1

Maurizio Russo

A. intervento prioritario: Sistema a fune Anagnina linea A-Tor Vergata-Torre Angela linea C - M2-11: dovrebbe essere allungato fino a Tor Bella Monaca che necessita di maggiori servizi di mobilità vista la quantità di persone che vi abitano. Inoltre, dovendo allungare la linea Giardinetti Termini fino al Policlinico di Tor Vergata M2-20, sarebbe molto più efficace che, al posto del sistema a fune M2-11 da Anagnina a Torre Angela, fosse previsto un collegamento in tram o in metropolitana realizzando così un sistema in continuità con la linea Giardinetti Termini.

B. intervento prioritario: Intensificare le corse dei treni della FL6 tra Colle Mattia - Tor Vergata - Termini trasformando la ferrovia FL6 in un servizio metropolitano; questo darebbe una soluzione ai problemi di mobilità dell'area perché si arriverebbe a Termini in 20 minuti. Il problema è che c'è un treno ogni ora per cui non è utilizzabile nelle ore mattutine e pomeridiane.

C. intervento prioritario: Pista ciclabile "Diamoci una Tor Bella Mano" – C2-30 richiesta di prolungamento della ciclabile prevista, in altri quartieri del VI Municipio come Borghesiana e Finocchio, per assicurare una maggiore capillarità.

Gruppo 2

Marco Bonivento (In rappresentanza della Comunità del Bangladesh che vive al Pigneto e frequenta la Scuola Pisacane)

A. intervento prioritario: Nuovo intervento –Pista ciclabile da via Roberto Malatesta a via di Tor Pignattara passando per via dell'Acqua Bullicante così da creare sia un collegamento in sicurezza che connette la scuola elementare Pisacane, l'Ospedale Vannini, la scuola media e il Parco Sangalli sia per creare un collegamento tra Portonaccio (dove già esiste una ciclabile) e la Tiburtina fino ad Arco di Travertino sulla linea A della metropolitana e quindi alla via Appia.

B. intervento prioritario: Isole ambientali di Pigneto, Villa Certosa e Tor Pignattara – P2-01, P2-10, P2-65 sono fondamentali perché favoriscono lo scambio, l'aggregazione e i rapporti di vicinato.

C. intervento prioritario: Prolungamento della metro C fino a Giardinetti – M2-20 per favorire gli spostamenti casa-lavoro.

Gruppo 3

Carlo Campanella (Associazione Salvaciclisti Roma)

A. intervento prioritario: Nuovo intervento per la realizzazione della Stazione di Villa Senni sulla FL4, al confine con il limite comunale, che consentirebbe di fermare il traffico veicolare proveniente dai Castelli prima del GRA e arrivare comodamente a Termini con il mezzo pubblico. Non fare, al contrario, la Stazione di Zama che è un quartiere centrale e molto servito dal TPL ma soprattutto molto vicino alla Stazione Tuscolana.

Riconsiderare la tariffazione dei biglietti sulle FL in considerazione del fatto che coloro che prendono il treno a Colle Mattia pagano un biglietto come quello della linea metro, mentre coloro che prendono il servizio a Ciampino pagano una tariffa regionale/maggiore trattandosi di una zona non appartenente al Comune di Roma.

B. intervento prioritario: Pista ciclabile su via Tuscolana fino ad Anagnina – C2-31 e Pista ciclabile su via Casilina fino al GRA – C2-39 richiesta di prolungamento delle piste ciclabili sulle consolari oltre il GRA, in zone densamente abitate ma molto pericolose per i ciclisti.

C. intervento prioritario: Isola ambientale di Morena – P2-26: intervento molto apprezzato.

Gruppo 4

Alessandro Bianchi, Leonardo e Antonio (Associazione Salviamo la Metro C)

A. intervento prioritario: Prolungamento della linea C della metro da Colosseo a Clodio - M2-01: è fondamentale inserire nello scenario di piano non solo la tratta T2 della metropolitana (da Venezia a Clodio) ma anche la tratta T1 fino all'anello ferroviario nord per realizzarle contemporaneamente.

B. intervento prioritario: Sistema a fune Anagnina linea A-Tor Vergata-Torre Angela linea C - M2-11: viene richiesto che non venga realizzato un people mover/sistema a fune ma piuttosto un unico sistema di metrotranvia da Termini ad Anagnina senza rottura di carico a Tor Vergata.

C. intervento prioritario: Tangenziale tranviaria est Subaugusta-Togliatti-Ponte Mammolo - M2-14: viene richiesto che si prosegua questo collegamento tranviario fino a Saxa Rubra piuttosto che fare il corridoio tangenziale nord M2-24 da Ponte Mammolo al Sant'Andrea senza alcuna rottura di carico.



Gruppo 5

Leonardo Di Rocco (Comitato Di Quartiere Nuova Ponte Di Nona)

A. intervento prioritario: Nuovo intervento – collegare la metro B da Rebibbia fino alla metro C di Pantano e fino alla FL6 arrivando così fino a Settecamini, Ponte di Nona, Borghesiana, Tor Vergata.

Realizzare delle linee metro o ferro o tram o filobus che siano collegate tra di loro in modo da realizzare un sistema che sia ridondante per cui se una linea ha un problema o un guasto il cittadino può scegliere un altro sistema per spostarsi senza l'uso dell'auto privata. La funzione degli autobus deve essere quella di collegare le suddette linee direttrici metro-ferro-tram.

B. intervento prioritario: Nuovo intervento - collegare la metro C con Torre Angela e fino alla FL4 arrivando così fino alla Stazione di Ciampino e a Termini.

Realizzare delle linee di TPL che collegano la periferia agli Ospedali senza rotture di carico.

C. intervento prioritario: Richiesta di servizi e-bike e car sharing fino alle zone periferiche della città.

D. intervento prioritario: Pista ciclabile da Porta Maggiore a Gabi – C2-69 richiesta di far passare questa pista ciclabile all'interno dei parchi presenti nella zona di Ponte di Nona con l'illuminazione che si accende quando passa il ciclista sulla pista.

Gruppo 6

Nicoletta Bua

A. intervento prioritario: Nuovo intervento – realizzare un collegamento che dalla stazione della metro C Torre Angela arriva a Tor Vergata

B. intervento prioritario: Isola ambientale di Degas – P2-61: molto ben vista perché capace di collegare con la mobilità pedonale sia l'Università di Tor Vergata con gli spazi verdi presenti e con la zona di Fontana Candida; in questa area è prevista anche la pista ciclabile.

L'incontro si è concluso alle ore 19,30 circa

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi V - VI - VII

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc....)

Intervento A - prima priorità: IL SISTEMA A TRAVE SAREBBE MEGLIO TRAMUVALLO O METROPOLITANO SINO A TORRECASTELLANA Intervento PUMS numero M2-11

Intervento B - seconda priorità: INTENSIFICARE LE COLLE DEI TRAM (AURELIO LOGGIAS KRUSTI) COLLE KRISTITA - TERMINI Intervento PUMS numero FL6

Intervento C - terza priorità: IL PROGETTO CICLISTICO "DIAKOCI UNA TORRECASTELLANA" SAREBBE DA PREDISPORRE IN A.T.T.A. QUANTO PIU' VELOCITA' DEL VEHICULO Intervento PUMS numero C8-30

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (pammini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | | |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

HOLO IHO KHTNITE COLLEGAMI ALCA KETNO AVAGUINA SAREBBE PIU' EFFICACE SE SU ROSTAIA (TRAM O METROPOLITANA)

Intervento B seconda priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

IN DO KHTUTI SI VA DA COLLE KRISTITA A TERMINI. TRAMUVALLO IN SERVIZIO DI METROPOLITANA, AURELIANO LE COLLE SAREBBE LA SOLUZIONE PER IL DOBENI DI MOBILITA' DEL VI KHTNIZIPIO

Intervento C terza priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

I PERCORSI CICLABILI NUT VI KHTNIZIPIO NON ESISTONO. TOCCA AURELIANO I KH DI PERCO ALLENZA PARTENO DA AURELIO DI "DIKOCI UNA TORRECASTELLANA"

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi V - VI - VII

SCGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc....)

Intervento A - prima priorità: (NON PROGETTATA) CREARE CORSA CICLABILE DA VIA ROMARIO MARIANI A VIA ROMA

Intervento B - seconda priorità: MOBILITÀ PEDONALE DA 10-10-65

Intervento C - terza priorità: PROLUNGAMENTO TUTTO C FINO A GIARDINETTI

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | | |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	Indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	Indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	Indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

RAFFORZIAMENTE DELLA CITTÀ

IN quel tratto di strada è avvenuto un ottimo intervento di pedonalizzazione. La comunità BIVIGARESE con molti bambini, queste famiglie non fanno ne hai ne ardo, attraverso i mezzi pubblici in particolare la linea delle auto si nota quel tratto di strada avrebbe un numero di meterele per autobus e in particolare sarebbe un autobus a ciclo motore. Da rafforzare in quel tratto e a ciclo motore. I OSPEDALE I medio a poco SAN GALLI, sinonima una delle da rafforzare e Rete Fido. Quel territorio LE SALE ARRIENTALI o HORIC. PAVANRE FAVORISCE L'ACQUEAZIONE e CREA OTTIMISMO.

LE COMUNITÀ AFRICANE ~~si sono dislocate~~ LUNGO LA CASILINA X CUI FAVORIRE I LORO SPOSTAMENTI CASALANORE etc.

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi V - VI - VII

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIÙ RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: Realizzazione Fermata/Statione A Lilla Servizi su FL4

Intervento B - seconda priorità: Ciclabili Estiva GrA

Intervento C - terza priorità: Sola Abbigliamento A Centroni Torona P2-26

Intervento PUMS numero

Intervento PUMS numero

Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | | |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

NEL PCTU ULTIMO APPROVATO C'È LA FERMATA/STAZIONE A LILLA SERVIZI SU FL4 MA NON C'È NEI PUMS. LA FERMATA/STAZIONE A LILLA SERVIZI È FERMATA/STAZIONE PIÙ PERICOLOSA E "CICLISTI".

Intervento B seconda priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

PURTANTO LE CICLABILI PREESISTE OLTRE IL GNA IN QUELLE CUNIE ALTAMENTE ABITATE SULLE CONSOLIANI (AMMINISTRAZIONE TOSCANA CASIRIPA) SICURAMENTE PIÙ PERICOLOSE E "CICLISTI".

Intervento C terza priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

L'ISOLA ABIGLIAMENTO A CENTRONI È UN'OTTIMA SCELTA. IL QUARTIERE SI PRESTA A MOLTE SOLUZIONI MA SOPRATTUTTO LO RICHIEDE DOPO IL DILUVIO DI CEMENTO ARCIATO. PARTICOLARE RIGUARDO VA DATO AL FRONTO SCUOLA E LA SICUREZZA DEI PIÙ PICCOLI. PER IL INTERVENTI SEMPRE E LA MODERNIZZAZIONE DELLA VELOCITÀ SU TUTTO IL QUARTIERE. VEDI PROPOSTA AL PUMS. "CENTRONI A 30 KM/H"



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

IV Gruppo

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi V - VI - VII

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: MINERARE NELLO SCENARIO DI PIANO OLITRE LA TRATTATA, ANCHE LA TI DELLA METRO (FINO ALL'ANELLO) *

Intervento B - seconda priorità: METROTRAVVIA TERMINI - TOR VERGATA - ANAGNINA (NO PEOPLE HOVER) *

Intervento C - terza priorità: METROTRAVVIA SAXA RUBRA - LAURENTINA (NO SPERZATINO)

Intervento PUMS numero
H2-14

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (anziani, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità
indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

NON CI SONO ALTERNATIVE ALLA METRO C I LA TRATTATA DEVE ESSERE TESSA IN CANTIERE CONTINUAMENTE ALTA, ATRIMENTI NON SFINISCE MAI.

Intervento B seconda priorità
indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

FORNIRE UN COLLEGAMENTO PIU' RAPIDO RISPETTO AL SISTEMA A FUNE, EVITANDO UN INGIUSTIFICABILE ROTURA DI CARICO I

Intervento C terza priorità
indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

NO SPERZATINO I

ROMA



LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi V - VI - VII

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIÙ "RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: **MOBILITÀ VEICOLARE** **PA-61 VIA DEGAS MILLEGGIAIA BRACCIALENNI SANDRIS**

Intervento B - seconda priorità: **PA-61 VIA DEGAS MILLEGGIAIA BRACCIALENNI SANDRIS**

Intervento C - terza priorità: **PA-61 VIA DEGAS MILLEGGIAIA BRACCIALENNI SANDRIS**

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | | | | | |
|---|--|---|--|---|--|---|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | | |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ, RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

LA MOBILITÀ VEICOLARE IN VITA DONA BEN COLLETTA CON TORRELLANA
CON SINTESSA GLI SPAZI DELL'UNIVERSITÀ DA TORRELLANA CON
TANTISSIMI SPAZI VERDI E COLLETTA ANCHE ALLE PISTE CICLABILI

14 Maggio 2019

Terzo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi V-VI-VII nella Casa della Cultura, via Casilina, 665 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 45 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con un atto dimostrativo da parte di un gruppo di cittadini che hanno portato fin dietro al palco uno striscione raffigurante l'autobus 81 -linea bus parzialmente soppressa dopo l'apertura della linea C- in richiesta del ripristino della linea.

Di seguito il Presidente del Municipio V, Giovanni Bocuzzi, dichiara la sua solidarietà all'iniziativa di richiesta del ripristino della linea 81 e presenta brevemente la giornata odierna, ringraziando il personale di Risorse per Roma e dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità e presentando l'Assessore alla Mobilità del Municipio V Paola Perfetti. Per quanto riguarda la linea 81 informa i cittadini che l'Assessorato sta facendo il possibile per far tornare il capolinea del bus 81 a Piazza Roberto Malatesta.

Per quanto riguarda il vallo ferroviario informa che il tavolo tecnico gli ha comunicato che a brevissimo Acea dovrà fare gli interventi necessari sui sottoservizi in modo da far ripartire il cantiere, fase durante la quale è prevista una inversione di marcia (all'inglese) su via Casilina fino alla Circonvallazione e la cui comunicazione avverrà a suo tempo verso l'estate. Infine resta a disposizione dei cittadini fino alla fine dell'incontro e passa la parola a Risorse per Roma. Comunica che Enrico Stefano dovrebbe arrivare intorno alle 18.15 e ringrazia i cittadini per la loro presenza.

L'Assessore Paola Perfetti fa una breve illustrazione del Piano e della giornata di partecipazione.

A seguire l'arch. Mariangela Meola di Risorse per Roma spiega che l'incontro di oggi ha come obiettivo finale condividere e verificare i risultati degli incontri precedenti per avere un riscontro dai cittadini che porti all'approvazione del Documento della Partecipazione che è il documento che accompagnerà tutto l'iter approvativo del PUMS. Spiega che tutto ciò che è stato indicato negli incontri precedenti è stato riportato graficamente sulle tavole tematiche del Piano o - qualora non fosse stato graficizzabile - su delle tabelle. Invita così i cittadini ad avvicinarsi alle tavole e verificare che tutto ciò che è emerso negli incontri precedenti sia stato riportato correttamente.

Ricorda che le osservazioni riportate nelle tavole sono quelle riferite al 1° e 2° incontro; quelle che arriveranno via mail fino al 15 maggio faranno parte ugualmente del Documento della Partecipazione ma in un capitolo a parte.

A seguire i cittadini studiano le tavole assistiti dal personale dell'Agenzia della Mobilità e di Risorse per Roma: vengono chieste alcune delucidazioni e fatte nuove osservazioni; di seguito si torna in plenaria.

Dopo aver preso visione degli elaborati, l'arch. Mariangela Meola chiede ai presenti se qualcuno vuole fare osservazioni o integrazioni assicurando che queste saranno parte sostanziale del Documento della Partecipazione che verrà allegato alla delibera del PUMS.

Carlo Campanella, Salvaciclisti, ringrazia e dichiara di ritrovare nelle tavole le proposte che ha fatto nei precedenti incontri. Aggiunge una proposta che riguarda la ciclabilità delle vie consolari (Anagnina, Tuscolana) nei tratti esterni al GRA, dove non c'è una linea metropolitana: in attesa che vengano realizzate le piste ciclabili previste dal Piano si potrebbe pensare di poter introdurre la bicicletta sull'autobus.



Silvio Bruno, propone di spostare il capolinea del treno Roma-Giardinetti sotto il ponte di Santa Bibiana per prolungarlo lungo via Pretoriano fino alla stazione di Castro Pretorio per servire l'Università, i Ministeri e tutti gli altri uffici e servizi che ci sono in quella zona della città. Si potrebbe anche studiare l'ipotesi di prolungare la linea fino a Stazione Termini.

Adriano Infante, studente di Tor Vergata, propone un collegamento "a triangolo" ciclabile che colleghi le tre Università romane attraverso i parchi: Tor Vergata – Anagnina – Parco degli Acquadotti - Mandrione – Pigneto – San Lorenzo – Roma 1, La Sapienza; più un collegamento ciclabile Anagnina – Tor Vergata che invierà via e-mail.

Un cittadino chiede delucidazioni sull'autobus per arrivare a Tor Vergata che potrebbe essere quello che porta a Torre Maura ma non riesce a scavalcare la Casilina per arrivare a Tor Vergata (linea 556) e lui ha visto nel Piano che si prevede il prolungamento di questo autobus.

L'ing. Fuschiotto spiega che le linee degli autobus non sono tema da PUMS.

L'arch. Meola chiede se si può ritenere condiviso il Documento di Partecipazione una volta che saranno riportate le integrazioni indicate in questa giornata.

Un cittadino chiede se il Piano ha affrontato l'argomento dell'utilizzo di mezzi di micromobilità (piccoli scooter elettrici, monopattini, etc) come strumento per affrontare gli spostamenti in città che in media sono di 8 km.

L'ing. Fuschiotto risponde che il Piano non scende a questa scala di dettaglio e che il quadro legislativo che regola questi mezzi è finora soltanto una proposta di legge, quindi non ancora definitivo; si dovrà aspettare a cosa verranno assimilati se alle biciclette o ai pedoni.

L'arch Meola, considerati esaurite le proposte di integrazione, dà per approvato il Documento della Partecipazione per l'ambito territoriale ricadente nei Municipi V,VI e VII.

Il Presidente Bocuzzi ringrazia per la partecipazione dei cittadini e comunica che il Presidente Stefano alla fine non potrà raggiungere la seduta di partecipazione poiché bloccato in Campidoglio dagli impegni come Presidente dell'Assemblea Capitolina.

L'incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

4.4 Ambito territoriale Municipi VIII – IX



INCONTRI PARTECIPATIVI *Primo incontro*

REPORT

MUNICIPI VIII - IX

29 Marzo 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi VIII, IX nella Sala Consiliare del Municipio VIII - via Benedetto Croce n. 50 ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 29 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione dell'Assessore ai Trasporti e alla Mobilità del Municipio VIII Michele Centorrino, che ricorda che il processo partecipativo sarà composto di tre tappe. Presenta poi gli altri rappresentanti amministrativi e tecnici presenti al tavolo: l'Assessore all'Urbanistica di Roma Capitale Luca Montuori, l'Assessore alle Politiche della Mobilità del Municipio IX Alessandro Drago, l'Assessore all'Urbanistica e rigenerazione urbana del Municipio VIII Patrizia Ricci e l'ing. Alessandro Fuschiotto di Roma Servizi per la Mobilità.

L'Assessore Montuori chiarisce il perché della sua presenza nella presentazione di un piano sulla mobilità: la mobilità per lui è un dato che struttura le strategie di sviluppo urbano della città giacché i nuovi modi e tempi di spostamento delle persone impongono nuovi spazi urbani. Spiega che il Piano è un lavoro corposo nel quale si definiscono le strategie e le invarianti che in maniera armonica compongono il sistema integrato delle diverse modalità di spostamento urbano. Ricorda che il Piano ha avuto finora un processo complesso e articolato di redazione anche con una prima consultazione on line e che sarà oggetto di ulteriori emendamenti fino all'adozione finale da parte dell'Assemblea Capitolina entro agosto che permetterà la richiesta di finanziamenti al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

L'Assessore Centorrino riprende brevemente la parola per enfatizzare l'importanza strategica del Piano nel dare una risposta alternativa alla mobilità tradizionale in particolare attraverso ciclovie e linee di connessione TPL elettrici e non.

L'ing. Fuschiotto di Roma Servizi per la Mobilità illustra in modo approfondito il PUMS nel suo complesso. Ricorda che il PUMS serve per chiedere i finanziamenti per le nuove opere infrastrutturali il che sta già avvenendo attraverso le 6 opere di cui sono state presentate le istanze di finanziamento. Il Piano come si presenta oggi riporta già i risultati di due processi di ascolto precedenti ma è ancora un documento aperto al quale poter fare altre osservazioni. Prosegue la spiegazione di quanto è stato elaborato e delle scelte che sono state effettuate al livello generale, articolandole nelle diverse tematiche sviluppate dal Piano e soffermandosi su alcuni interventi specifici dell'ambito territoriale interessato.

L'Assessore Montuori prende la parola per ricordare che è stato sottoscritto un verbale d'intesa tra Roma Capitale e Rfi sull'anello ferroviario e la riqualificazione di alcune stazioni con le conseguenti ricadute sugli spazi urbani circostanti.

Prende la parola l'Assessore alle Politiche della Mobilità del Municipio IX Alessandro Drago che sottolinea come il Piano colmi un divario rispetto ad altre capitali europee per quanto riguarda la mobilità sostenibile, tema per il quale la Giunta municipale ha da tempo dedicato alcune

iniziative. Ritiene che la partecipazione della cittadinanza possa dare un valore aggiunto in più per cui invita tutti a partecipare.

L'Assessore Montuori ricorda che gli impegni presi da questo Piano sono iscritti nella cornice del C40, una rete internazionale di città che si propongono di influenzare le politiche dei governi nazionali con l'obiettivo di rendere le città più sostenibili e più vivibili. E' di conseguenza un Piano che pur essendo soltanto un primo passo sul quale ragionare nel futuro, pone Roma a un livello internazionale di discussione.

Interviene l'Assessore Patrizia Ricci con la promessa di approfondire il Piano per poter esprimersi in merito al meglio e indica qualche problema che comincia a farsi sentire nel territorio del municipio VIII per quanto riguarda gli afflussi turistici e pendolari. Ricorda infine il prossimo appuntamento.

Di seguito cominciano gli interventi dei cittadini:

- Carmelo Cantaro, fa un appello per cui a fronte di tutte le cose giuste che prevede il Piano - ma per le quali servirebbe tanto tempo - ci sarebbe bisogno di un intervento parallelo che riguardi dei singoli interventi più piccoli ma più diffusi sul territorio come per esempio sulle ciclabili o l'accessibilità ai marciapiedi.

L'arch. Mariangela Meola ricorda che sul portale del PUMS si può scaricare il modulo su cui riportare le proprie osservazioni.

- Gemma Beato, si associa all'intervento precedente sull'opportunità di concentrarsi su problematiche più concrete sui territori e di seguito denuncia le carenze sulla frequenza e il tracciato delle corse e sul numero di fermate del TPL nell'area di Ardeatina – Grotta Perfetta - via della Fotografia.
- Francesco Ciani, CdQ Grotta Perfetta denuncia che a suo parere il Piano non tiene conto delle condizioni al contorno: invecchiamento della popolazione, pendolarismo, l'invasione di suolo pubblico delle macchine. Sottolinea di seguito le problematiche sui tempi lunghi delle procedure amministrative e tecniche che caratterizzano la realizzazione degli interventi in questa città mentre nel Piano non trova affrontate delle problematiche locali; in questo senso chiede se c'è un piano per step per passare dalla situazione attuale, A, a quella prevista dal piano, B.
- Paola Angellucci, Presidente Commissione Lavori Pubblici e Mobilità del Municipio VIII, rimarca l'importanza di coordinare le politiche che vengono dall'Amministrazione centrale in un ingranaggio collettivo: alcuni lavori (come per esempio la ciclabile Grotta Perfetta) si fanno per iniziativa dei Dipartimenti centrali senza la conoscenza del Municipio: in tal modo i lavori rischiano di essere fatti senza le indicazioni più precise dell'Amministrazione Municipale. Lo stesso succede sulla frequenza delle linee del TPL che hanno delle necessità più articolate lungo la giornata ma che difficilmente arrivano ai tavoli decisionali e di razionalizzazione dell'ATAC; questi problemi di coordinamento potrebbero migliorare con dei tavoli congiunti.
- Roberto Pallottini, si chiede in quale modo si può dare risposte immediate alle problematiche più urgenti con una visione che però deve rimanere strategica. Crede che nel

Piano manchi un coordinamento tra la mobilità e la pianificazione urbanistica: fa riferimento ai TOD (Transit Oriented Development) e ritiene che bisognerebbe dare più enfasi nel percorso attuativo in modo da monitorare le reali esigenze della città, variabili nel tempo, e invita per ultimo sulla possibilità di ripensare al PUMS in termini di piano strategico per la città nel suo complesso.

- Roberto Sannino indica che in questo quadrante di città sembra non siano previsti interventi infrastrutturali per affrontare l'attuale traffico pendolare e gli interventi urbanistici in corso.
- Carla Canale sottopone la questione delle previsioni del Piano in funzione dei vari interventi urbanistici che si stanno sviluppando nel quadrante, quale potrebbe essere per esempio un eventuale prolungamento della metro B oltre Laurentina.
- Antonino Minciullo sollecita un intervento a livello di nodi scambio per tutto il quadrante e a sud della Laurentina per tentare di mitigare la congestione del traffico che si verifica al quartiere Dalmata, poiché lui crede che senza questi interventi il filobus previsto da Tor pagnotta non risolverà il problema.
- Dario Stelitano, Salvaciclisti, chiede cosa si intenda fare nel periodo tra lo stato attuale e quello di piano, poiché ci sono tanti problemi quotidiani per la mancanza di sicurezza stradale. Riprende la questione della ciclabile su via di Grotta Perfetta il cui rifacimento non ha coinvolto né il Municipio né Salvaciclisti: in tal modo, a fine lavori, la pista ciclabile riporta gli stessi problemi che aveva prima dei lavori i quali sono stati realizzati con un tipo di asfalto a loro avviso non adeguato; quindi fa un invito generale a coinvolgere Associazioni e Municipio qualora si rifacciano i lavori. Infine, per far diventare l'uso del trasporto pubblico più appetibile, invita i tecnici a rivedere il sistema dei semafori sulle vie preferenziali per tram e autobus.
- Francesca Gioia, chiede le motivazioni per cui sul Piano non si trova la proposta di Metrovia che nella consultazione on line era stato il progetto più votato.
- Patrizia Vanni, fa presente che con il progetto del filobus si è ristretta la strada Laurentina verso il quartiere Giuliano Dalmata il quale rischia di rimanere isolato. Fa un appello a tenere in considerazione le situazioni reali di partenza dei territori prima di realizzare i progetti.
- Maria Grazia Guerrazzi, fa delle considerazioni sull'accessibilità al trasporto pubblico delle persone non normodotate e denuncia la situazione delle rotonde che vengono occupate da macchine parcheggiate; considera che i tempi del Piano siano troppo lunghi e fa un appello per fare degli interventi più piccoli ma più urgenti nell'immediato.

Dopo tutti gli interventi l'Assessore Montuori e l'ing. Fuschiotto hanno risposto alle domande.

L'incontro si è concluso alle ore 19,20.

18 Aprile 2019

Secondo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi VIII e IX nella Sala Consiliare del Municipio IX in Largo Peter Benenson, alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 12 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con il benvenuto da parte del Presidente del Consiglio del Municipio IX, Marco Cerisola.

L'ing Fuschiotto, Roma Servizi per la Mobilità, espone sinteticamente i contenuti della bozza di PUMS.

L'Assessora all'Urbanistica e rigenerazione urbana, Lavori Pubblici del Municipio VIII, Patrizia Ricci, pur sottolineando l'importanza delle sette opere per le quali sono già stati chiesti i finanziamenti, chiede se si può avere contezza sugli interventi con orizzonte temporale a tre anni per capire se è possibile realizzare opere che rispondano ai desiderata dei cittadini e in grado di migliorare, per esempio la viabilità dei territori dei due Municipi. Pone poi l'accento sulle ciclabili che dovrebbero assumere l'aspetto di reti capillari e che sono opere realizzabili nel breve periodo.

Di seguito, dopo una breve risposta dell'ing. Fuschiotto, l'arch. Mariangela Meola e l'arch. Claudia Sabina Giordano di Risorse per Roma illustrano le modalità di svolgimento della giornata di partecipazione.

Di seguito i cittadini studiano le tavole e si dividono in gruppi per compilare le schede dell'esercizio della giornata finito il quale si torna in plenaria:

Gruppo 1

Giancarlo Broggio (Municipio IX)

A. intervento prioritario: Il gruppo ritiene il prolungamento di via Kobler inutile e dannoso, per la mobilità e l'ambiente, in particolare per il Fosso della Cecchignola. Ricorda che la cancellazione questo intervento è stato già oggetto di petizioni e di una mozione del Consiglio municipale, e del Consiglio comunale

B. intervento prioritario: Isola ambientale Fonte Meravigliosa: intervento molto apprezzato anche perché tutela sicurezza e salute pubblica.

C. intervento prioritario: Prolungamento della metro B fino al GRA con parcheggio di scambio: è ritenuto un intervento necessario per eliminare l'afflusso di traffico e ridurre l'inquinamento dell'aria.

Gruppo 2

Silvia Notarangelo (Municipio IX)

Alessandra Grasso (Salvaciclisti)

A. intervento prioritario: Potenziamento nodo di scambio Stazione del Divino Amore (M1 -03): la riapertura della stazione (linea FL 07 e FL 08) ed un parcheggio di scambio permetterebbe ai cittadini della periferia di raggiungere il centro con i mezzi pubblici, decongestionando così l'Ardeatina e la Laurentina. La stazione già esiste e basterebbe riaprirla.

B. intervento prioritario: Collegamento ciclopedonale Marconi Garbatella (attraverso apertura di un varco nelle aree della centrale Montemartini, Acea, Enel): In generale l'Associazione

vorrebbe una rete cittadina che consenta di attraversare Roma: tale rete è l'intervento più rapido ed economico che il Comune potrebbe permettersi perché non si può aspettare 10 anni per vedere una metropolitana. a tal proposito viene proposto l'anello di "VIALIBERA" che è il più battuto dai ciclisti. Venendo al tema del Municipio, in attesa della ciclabile vera e propria, vorrebbero aprire nel più breve tempo possibile una varco per ciclisti nell'area della centrale Montemartini per consentire il collegamento tra quartieri molto popolosi (Piazza dei Navigatori, Garbatella, etc) tra loro e con poli attrattivi come Roma 3 o la Nuova Accademia di Belle Arti (NABA) su via Ostiense o un nuovo coworking accanto a Montemartini. Fa presente poi il NABA non ha una rastrelliera per bici.

C. intervento prioritario: Corridoio ciclopedonale tra Torrino Sud Mezzocamino (Piazza Cina) e il centro direzionale di Tor Pagnotta che incentiverebbe molte persone a lasciare la macchina a casa. C'è già una strada realizzata ma ancora chiusa che potrebbe essere utilizzata. Questi interventi potrebbero essere utili anche per il trasporto delle merci con CARGO BIKE.

L'incontro si è concluso alle ore 19,00 circa.

I L'PUMS, TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi: VIII - IX

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: V1-03 POTENZIAMENTO NODO DI SCAMBIO DI ROTTA (STAZIONE DIVINO AMORE) Intervento PUMS numero V1-03

Intervento B - seconda priorità: C2-7b COLLEGAMENTO STAZIONI GABBATELLA (ARABE UN'ARCO DIRITTI MONTENAPARTINI) A GEA (STAZIONE DIVINO AMORE) Intervento PUMS numero C2-7b

Intervento C - terza priorità: CORRIDOIO CICLOPEDONANTE FRA TORREINO SUD (PIAZZA CINA) - VIA ACCIAIA RETROSTAZIONE - LAURENTI Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

1 Potenzializzare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro **2** Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare **3** Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti **4** Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) **5** Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) **6** Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano **7** Potenzializzare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati **8** Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta **9** Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi **10** Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano **11** Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento	Indice di efficacia	Motiva la tua valutazione fornendo una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento A prima priorità	0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input checked="" type="checkbox"/>	Motiva la tua valutazione fornendo una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input checked="" type="checkbox"/>	Motiva la tua valutazione fornendo una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input checked="" type="checkbox"/>	Motiva la tua valutazione fornendo una ipotesi migliorativa e/o alternativa

LA STAZIONE DI DIVINO AMORE È LA STAZIONE DEL DIVINO AMORE (LINEA FL-01 FL-08) CHE RAPPRESENTA IL NODO DI SCAMBIO DI ROTTA PER IL TRAFFICO PUBBLICO. IL NODO DI SCAMBIO DI ROTTA È IL NODO DI SCAMBIO DI ROTTA PER IL TRAFFICO PUBBLICO. IL NODO DI SCAMBIO DI ROTTA È IL NODO DI SCAMBIO DI ROTTA PER IL TRAFFICO PUBBLICO.

decongestione del traffico tra quartieri molto popolari (Piazza dei Navigatori - Gabbatella - Marconi) Basterebbe aprire un casello, nell'ottica della ciclabilità. Penso in zona di Università - NABA - Secret Garden

Corridoio fondamentale o collegamento Torino - Mezzocammino con il centro direzionale di Tor Pignattola

16 Maggio 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi VIII, IX nella Sala Consiliare del Municipio VIII - via Benedetto Croce n. 50, ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 16 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione dell'Assessore ai Trasporti e alla Mobilità del Municipio VIII Michele Centorrino, che dà il benvenuto ai cittadini e presenta gli Assessori e i tecnici che saranno presenti a questo terzo e ultimo incontro del processo partecipativo nel territorio dei Municipi VIII e IX.

L'Assessore alle Politiche della Mobilità del Municipio IX Alessandro Drago ringrazia i presenti, Risorse per Roma, Agenzia della Mobilità e l'VIII Municipio e si augura che questo Piano possa andare avanti per allineare la città di Roma alle altre città europee in termini di progettazione e pianificazione sostenibile della mobilità.

L'arch. Mariangela Meola di Risorse per Roma spiega che l'incontro di oggi ha come obiettivo la verifica e la successiva condivisione dei risultati degli incontri precedenti per arrivare all'"approvazione" del Documento della Partecipazione che è il documento che accompagnerà tutto l'iter approvativo del PUMS. Spiega che tutto ciò che è stato indicato negli incontri precedenti è stato riportato graficamente sulle tavole tematiche del Piano o - qualora non fosse stato graficizzabile - su delle tabelle. Invita così i cittadini ad avvicinarsi alle tavole e verificare che tutto ciò che è emerso negli incontri precedenti sia stato riportato correttamente.

Ricorda che le osservazioni riportate nelle tavole sono quelle riferite al 1° e 2° incontro; quelle che arriveranno via mail faranno ugualmente parte del Documento della Partecipazione ma in un capitolo a parte.

A seguire i cittadini studiano le tavole assistiti dal personale dell'Agenzia della Mobilità e di Risorse per Roma: vengono chieste alcune delucidazioni e fatte nuove osservazioni; di seguito si torna in plenaria.

Dopo aver preso visione degli elaborati, l'arch. Mariangela Meola chiede ai presenti se qualcuno vuole fare osservazioni o integrazioni assicurando che queste saranno parte sostanziale del Documento della Partecipazione che verrà allegato alla delibera del PUMS; poiché nessun cittadino fa altre osservazioni dà per "approvato" il Documento della Partecipazione per l'ambito territoriale ricadente nei Municipi VIII e IX.

L'Assessore Centorrino augura il suo "in bocca al lupo" a questo primo PUMS ricordando quanto sarà importante per finanziare opere fondamentali per la città, e infine ringrazia e saluta i presenti.

L'incontro si è concluso alle ore 18,30 circa.

4.5 Ambito territoriale Municipi X – XI



INCONTRI PARTECIPATIVI *Primo incontro*

REPORT

MUNICIPI X - XI

25 Marzo 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi X, XI nella Sala Consiliare del Municipio XI - via Marino Mazzacurati n. 75 ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 21 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione dell'Assessore alle Politiche del Patrimonio – Mobilità dell' XI Municipio Stefano Lucidi.

L'ing. Vito Velardi, dell'Assessorato alla Città in Movimento di Roma Capitale, illustra sinteticamente il Piano e le sue fasi di redazione, indicando che si tratta di una prima proposta di PUMS, redatta in base a delle linee guida europee e necessaria alla richiesta di finanziamenti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Spiega, inoltre, che questa ulteriore fase di partecipazione sarà utile al fine di sistematizzare e integrare questa prima proposta di Piano.

L'ing. Stefano Brinchi Presidente e A.D. di Roma Servizi per la Mobilità illustra il PUMS nel suo complesso, spiegando quanto è stato elaborato e le scelte che sono state effettuate al livello generale, articolandole nelle diverse tematiche approfondite nel Piano e soffermandosi su alcuni interventi specifici dell'ambito territoriale interessato.

Si apre quindi il dibattito con i partecipanti.

- Elio Bovati, Comitato di Quartiere "Magliana-Arvalia", chiede informazioni sul progetto dell'allargamento di via della Magliana e della sistemazione del sottopasso di via Luigi Dasti, nodo importantissimo del quadrante, di transito tra via della Magliana e l'area di Parco de Medici sede di varie società multinazionali.
Chiede poi se e quando il Ponte dei Congressi verrà realizzato e informazioni sulla realizzazione dei parcheggi di scambio di Magliana e Muratella.
- Giovanna Romeo, vicepresidente del "Comitato di Quartiere Portuense - Vigna Pia", chiede della ZTL relativa all'area di Trastevere e si esprime contraria al progetto del piazzale della Stazione di Trastevere, attuale punto di scambio mezzo privato – treno, senza prevedere nel piano un parcheggio alternativo. Chiede inoltre se il PUMS, in generale, preveda parcheggi. Esprime infine la sua contrarietà sulla preferenziale prevista su via Portuense, che non risolverebbe il problema per intero e sostiene invece l'ipotesi di ampliamento di via Portuense stessa, nella tratta dopo il sottopasso della ferrovia.
- Pierangelo Sozzi, chiede per quale motivo non sia previsto un nuovo parcheggio di scambio a Magliana anche alla luce del progetto dello Stadio della Roma.
- Andrea Bozzi, Consigliere del Municipio X, chiede informazioni sul Ponte di Dragona e sulla ciclabilità prevista nel X Municipio.



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Primo incontro

REPORT

MUNICIPI X - XI

- Tiziana Mastropietro, cittadina, si associa alle critiche già riportate sui collegamenti con Parco dei Medici; di seguito illustra le difficoltà dei cittadini per accedere alle fermate del TPL (ferrovia e autobus) in sicurezza sia per mancanza di marciapiedi che per luoghi sicuri di attesa, in particolare su via della Magliana; fa anche presente la mancanza di collegamenti autobus tra le diverse aree del territorio, in particolare tra Muratella e via Portuense, dove si trovano la maggior parte dei complessi scolastici.
- Federico Chicca, cittadino, chiede delucidazioni sulla presenza dei progetti di viale Marconi e della metro D nella redazione del Piano: in particolare se si trovano nello scenario di Riferimento o in quello di Piano, e i tempi di realizzazione conseguenti.
- Claudio Bollini, Assessore Politiche Lavori Pubblici, Urbanistica e Mobilità del Municipio X, pone l'attenzione sulla necessità di realizzare dei corridoi della mobilità sulla Cristoforo Colombo e sul collegamento Ostia – Isola Sacra e chiede delle delucidazioni sia sulle tecnologie di trasporto sia sui tempi di realizzazione previsti in entrambi i casi.
- Elio Magnano, critica il fatto di aver scelto come tempo di riferimento del Piano un periodo di 10 anni e fa delle considerazioni sulle possibilità di ampliamento della via del Mare.
- Paolo Roberto, cittadino, chiede delucidazioni sulle previsioni riguardanti la linea FL1, in particolare sulle fermate previste nel Piano, sulla frequenza delle corse e sulle condizioni di accessibilità, sicurezza e confort di alcune delle stazioni. Infine chiede se è previsto il sottopasso da Stazione Trastevere alla Polizia di Stato su via Portuense per evitare via Orti di Cesare.

Dopo ogni intervento l'ing. Brinchi e l'Assessore Lucidi hanno risposto alle domande del pubblico, facendo particolare enfasi sul fatto che nei prossimi 10 anni ogni opera riguardante la mobilità per essere finanziata, progettata e realizzata dovrà necessariamente essere presente nel Piano PUMS.

L'incontro si è concluso alle ore 19,30 dandosi appuntamento all'8 aprile 2019 presso il Teatro del lido di Ostia.

08 Aprile 2019

Secondo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi X, XI nel Teatro del Lido di Ostia – via delle Sirene 22 alle ore 18.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 42 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con l'introduzione dell'arch. Mariangela Meola di Risorse per Roma che ha spiegato brevemente la struttura della seconda giornata di partecipazione nei municipi X e XI.

L'ing. Alessandro Fuschiotto, di Roma Servizi per la Mobilità illustra brevemente la proposta di Piano.

L'arch. Mariangela Meola e l'arch. Claudia Sabina Giordano di Risorse per Roma illustrano le modalità di svolgimento della giornata di partecipazione.

A partire da questo momento i cittadini cominciano a studiare le tavole e si dividono in gruppi per compilare le schede dell'esercizio della giornata finito il quale si torna in plenaria:

Gruppo 1

Cittadini del X Municipio che vogliono utilizzare il territorio in modo alternativo:

A. intervento prioritario: Isole Ambientali, in particolare agli interventi P2.27, P2.04, P2.05 e P2.58, a cui hanno dato livello di efficacia 5, perché potrebbero contribuire a migliorare la situazione del X Municipio, a decongestionare il traffico, sia passante che di accesso. Migliorerebbero il traffico veicolare, l'inquinamento, la qualità della vita.

B. intervento prioritario: Sviluppo piste ciclabili in particolare gli interventi C2.64, C2.65, C2.66 e C2.51, che si integrano agli interventi delle isole ambientali (A)

C. intervento prioritario: Trasporto pubblico in particolare gli interventi M2.03, M2.27, M2.05 e M2.28.: intervento ritenuto molto efficace.

Gruppo 2

Giuseppe Innocenzi (Comitato di Quartiere Magliana)

A. intervento prioritario: Funivia Villa Bonelli - Magliana. Su questo progetto a cui hanno dato il massimo dei voti, esprimono dissenso sulla modalità di realizzazione. Da tempo lo considerano collegato ad un più ampio piano di risanamento urbanistico, in quanto la zona, oltre ad essere carente di verde e servizi sociali, lo è anche di esercizi commerciali, per questo ritengono importante la valorizzazione dell'area. A tale scopo chiedono si riveda il tracciato della funivia (con attestamento nell'area dell'ex Scuola 8 Marzo di via dell'Impruneta, attualmente occupata) in modo che con una percorrenza massima di 800 mt si possa arrivare alla funivia e quindi all'altra parte del Tevere.

B. intervento prioritario: Ampliamento FL1. Intervento ritenuto molto efficace

C. intervento prioritario: Pista Ciclabile Roma – Fiumicino. Intervento ritenuto molto efficace



Gruppo 3

Marco D'Anzieri (cittadino di Acilia)

- A. intervento prioritario:** Asse ciclabile sulla sponda sinistra del Tevere per collegare Ostia direttamente a Roma, permetterebbe di sfruttare l'argine e far godere l'ambito fluviale del Tevere
- B. intervento prioritario:** Asse ciclabile C2.66 che va dall'Infernetto a Dragona; viene richiesto che venga prolungato fino al Tevere e quindi fino a Fiumicino.
- C. intervento prioritario:** TPL – Asse C2.66 - lo stesso asse precedente (B)- viene richiesto che si possa trasformare in asse per i mezzi pubblici, per collegare Infernetto, Acilia, Casal Palocco, Dragona e Dragoncello dove il collegamento è completamente assente.

Gruppo 4

Antonio Mortai (cittadino di Ostia membro della "Consulta cittadina per la sicurezza stradale, mobilità dolce e sostenibilità") insieme all' Associazione Salvaciclisti.

- A. intervento prioritario:** Percorsi ciclabili soprattutto di collegamento Roma-Ostia sia per esigenze quotidiane di spostamento casa lavoro, sia per esigenze turistico ricreative
- B. intervento prioritario:** Pista ciclabile Lungomare Toscanelli C2.64 – si ritiene che la pista dovrebbe proseguire sulla litoranea, fino al villaggio Tognazzi, in modo che si possa scendere alla fermata "Colombo" della Roma Lido e si possano raggiungere i "cancelli" in bicicletta.
- C. intervento prioritario:** Pista ciclabile Roma - Fiumicino C2.63. Intervento ritenuto molto utile.

Tutte le loro proposte sottendono l'adeguamento e il potenziamento della Roma Lido, senza limitazioni d'orario per portare le biciclette e con uno spazio ad esse dedicato.

Infine parla della necessità di sicurezza sul Lungomare, che attualmente è come un'arteria autostradale. Propongono invece una passeggiata elegante sul lungomare Toscanelli, togliendo una strada e inserendo arredo urbano e illuminazione. Hanno calcolato l'inserimento di mercatini una volta al mese (con circa 500 stand ipotizza un guadagno di circa 2MLN l'anno con queste attività).

Gruppo 5

Walter Angori (presidente dell'Ass.ne Roma mobilità Roma) con altri colleghi e cittadini del X Municipio formando un gruppo allargato:

- A. intervento prioritario:** Sottopasso Acilia - Colombo con priorità 5
- B. intervento prioritario:** Sottopasso Colombo – Wolf Ferrari con priorità 5
- C. intervento prioritario:** Parcheggio di scambio Acilia Sud – con alta priorità.
- D. intervento prioritario:** Parcheggio di scambio via Capo due Rami - Ostia Antica anche qui priorità 5. Viene richiesto un attestamento delle linee COTRAL (che attualmente collega Ostia Lido a Fiumicino con una fermata prima degli scavi); in questo modo potrebbe servire anche l'utenza da Ostia Antica.

Il “gruppo allargato” infine sostiene il progetto della monorotaia su corridoio Colombo, già pensato per il trasporto pubblico ma bisogna decidere la modalità. Si ritiene preferibile la monorotaia in quanto più adeguata ai flussi, migliore per sicurezza, per impatto ambientale e per i costi ridotti rispetto a quelli delle metropolitane.

Gruppo 6

Alemanno Barsocchi (esponente della Federazione italiana amici della bicicletta). Premette che il X Municipio presenta forti problemi di isolamento dovuti alla presenza del Tevere, del ponte della Scafa e del GRA che “isolano” quindi Ostia dalla città. Si tratta di un problema che richiede soluzioni come lo scambio tra mezzi.

Si ritiene che Acilia Sud sia una stazione di grande centralità (la Federazione ha presentato il progetto sull’“asse mare” che aveva raggiunto un’ottava posizione di gradimento; ma la loro proposta è stata riportata solo parzialmente: dalla stazione di Acilia Sud fino all’Infernetto).

A. intervento prioritario: Intervento C2.66 - un’asse di collegamento ciclabile Roma-Fiumicino fino al mare, anche valutando l’attraversamento della tenuta presidenziale. Inoltre è necessario realizzare un attraversamento ciclo-pedonale all’altezza della stazione verso Dragona. Il proseguimento verso il Tevere sarebbe un attraversamento “ambientale” in quanto tra Dragoncello e Dragona è presente un’area verde che costeggia parte della ciclabile di Dragoncello dove era già previsto un attraversamento; ipotizzano quindi un asse che attraversa tutti i quartieri del X Municipio, collegandosi con altre ciclabili (via dei Pescatori, via Cristoforo Colombo, Dragoncello..) che arrivi fino all’XI Municipio. Inoltre alla Stazione di Acilia sud hanno ipotizzato, invece del parcheggio per auto, una bici-stazione.

B. intervento prioritario: Asse C2.65 – per il collegamento Ostia - Ostia Antica. Si ritiene che vada evitato l’incrocio su Ostia Antica; a tal fine si fa presente che:

- esiste già un sottopasso accanto alla Stazione di Ostia Antica, ora inutilizzato e ostruito, che va ripristinato;
- l’attuale sovrappasso verso gli scavi andrebbe reso accessibile anche da Ostia Antica;
- che la ciclabile esistente su via di Castel Fusano, che arriva a 200 mt dalla stazione, sarebbe dovuta arrivare al Borgo di Ostia.

C. intervento prioritario: Asse di collegamento ferroviario su rotaia C. Colombo: Acilia sud - stazione Fiera di Roma (FCO-Orte) è considerato un intervento ad alta priorità.

L’incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi X - XI

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc....)

Intervento A - prima priorità: **C251 BORSALE COLOMBO VIA LAURENTINA OSTIA S16A C263** numero intervento PUMS **C251**
 Intervento B - seconda priorità: **FORTINZIANA ED ADEGUAMENTO LINEA FERROVIARIA ROMA-LIVO E TRASFORMAZIONE IN METROE** numero intervento PUMS **A403**
 Intervento C - terza priorità: **P244 LUNGOMARE DI OSTIA P204** numero intervento PUMS **P227**

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentilità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dal trasporto e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul Traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Necessità urgente per esigenze quotidiane e turistico ricreative

Intervento B seconda priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Aumentare la frequenza dei treni e non limitare il trasporto bici sui treni (no orari)

Intervento C terza priorità

indice di efficacia 0 1 2 3 4 5

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Rendere fruibile il lungomare alla mobilità dolce (pedoni ciclisti)



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS - TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi: X - XI

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc....)

Intervento A - prima priorità: *1. AP. L. 4 - 2. 4. 6 3. Se Att. 4.5* *Acilia S. B.*

Intervento B - seconda priorità: *SOTTOPASSO* *Acilia/Colonna*

Intervento C - terza priorità: *SETO PASSO* *Colonna/WOLF FERRARE'*

Intervento PUMS numero
Intervento PUMS numero
Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | |
|---|--|---|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità
indice di efficacia 0 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

pute h' roads con New Logo

Intervento B seconda priorità
indice di efficacia 0 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

input le valenze

Intervento C terza priorità
indice di efficacia 0 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

input le valenze

ROMA



LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi X - XI

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIÙ RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: PROGETTO DI FIDIVIA VILLA BONELLI - HAGUANA - EURVALLINA Intervento PUMS numero 12-08
 Intervento B - seconda priorità: APPIANTAMENTO BINARIO FL1 Intervento PUMS numero 12-08
 Intervento C - terza priorità: CICLABILE ROMA - FIUMICINO Intervento PUMS numero 12-63

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input checked="" type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input checked="" type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> A |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input checked="" type="checkbox"/> A | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input checked="" type="checkbox"/> C | <input type="checkbox"/> A |
| 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input checked="" type="checkbox"/> A | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input checked="" type="checkbox"/> A | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> C |
| 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> C |
| 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A | <input type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |
| 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A | <input checked="" type="checkbox"/> B | <input type="checkbox"/> C |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	indice di efficacia 0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	indice di efficacia 0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	indice di efficacia 0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

IL PROGETTO VA OGNE PERCHÉ UNISCE 2 SISTEMI VIARI IMPORTANTI, ELEVANDO IL TRAFFICO PRIVATO SU VIABOTTO DELLA HAGUANA. LA REALIZZAZIONE DEL PROGETTO NON INCONTRA L'ESISTENZA DEI CANTIERI RICORDO LA HANDICAP DELLA PEDONATA - SULL'ARCA DEL TRAFFICO O NELLE VICinanze. SERVIREBBE PER LA RIQUALIFICAZIONE DI UN'AREA ABANDONATA.

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi: X - XI

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: SOLE ARBILITATELI P2-2F / P2-04 / P2-05 / P2-08 Intervento PUMS numero

Intervento B - seconda priorità: SVILUPPO BI SISTEMI BI MOBILITA' CICLISTICA ~~08~~ C2-64 / C2-65 / C2-66 / C2-51 Intervento PUMS numero

Intervento C - terza priorità: NETE BI TRASPORTO PUBBLICO H2-03 / M2-2F / H2-05 / H2-2F / H2-28 Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità
indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

LE PROPOSTE POTREBBERO RISPONDERE EFFICACEMENTE ALLE ESIGENZE DI CONDUZIONE DEI PAESI DEL TERRITORIO ATTUALMENTE QUASI E IPERGOUSTO DAL TRAFFICO VEICOLARE. CIO' VALORETEREBBE TALI UOMI CICLIDRAMANDARE L'ACCESIBILITA', LA FORTITUDINE E LA QUALITA' DELLA VITA RISPONDOndo VEROSIMILMENTE AD INCONTRATO ACUSTICO, ATMOSFERICO, CIO' RINDURREDO ANCHE I COSTI DELLA SALUTE DEI CITTADINI.

QUESTA SECONDA PRIORITA' SI INTEGRERA CON GLI INTERVENTI "A" E VA A COMPLETARE L'OBIETTIVO BI MIGLIORAMENTO DELLA VIVIBILITA' DEL TERRITORIO E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE ADIMENTANDO LE PARZIOBI DI TERRITORIO TRUOBILI CON MEZZI ALTERNATIVI ALL'AUTOMOBILE.

Intervento B seconda priorità
indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Intervento C terza priorità
indice di efficacia 0 1 2 3 4 5
non efficace più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

ROMA





PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

I L PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi X - XI

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: ~~STRATE AMPLIAMENTO TERRENE~~ IN EVASIONE CICLABILE e MOBILITA' SOSTENIBILE. Per TERRE ARBORICOLE e COLLETTORIE. ZONIFICAZIONE
Intervento B - seconda priorità: ~~SANCRASSO OSTIA ANTICA~~ IN COLLABORAZIONE STRA FERRATA E SOSTENIBILE PER IL TRAFFICO SOSTENIBILE
Intervento C - terza priorità: ~~COLLETTORIE SU FERRO~~ DA COLLABORARE A FERRO ALTERNATIVE

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera, e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

Indice di efficacia 0 non efficace Y piu efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

LA GG. PIAZZA DI S. ANTONIO CICLABILE FINO ALLA STAZ. ACILIN-SUD. PIAZZA SOVRANASSO CICLABILE CON DIREZIONE E RISSERVATO FINA AL FUTURO PONTO DEL TERZO E/O CHIANTI

Intervento B seconda priorità

Indice di efficacia 0 non efficace Y piu efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

PIAZZA SOSTANASSO TERRE ARBORICOLE e SOVRANASSO TERRE ARBORICOLE. OSTIA ANTICA e SOVRANASSO TERRE ARBORICOLE. COLLABORAZIONE STRA FERRATA E SOSTENIBILE PER IL TRAFFICO SOSTENIBILE

Intervento C terza priorità

Indice di efficacia 0 non efficace Y piu efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

COLLETTORIE SU FERRO PIANIFICAZIONE ACILIN-SUD - FERRATA SOSTENIBILE (FS)

SI ALLERGO
DOE 1,1 e 1,2
BOITE OPERAZIONE PIAZZA SOSTANASSO
AVENDO GIA' OTTENUTO DPOOL. CON F. MOBILITA' SOSTENIBILE
PIAZZA SOSTANASSO TERRE ARBORICOLE

ROMA



ROMA

RESORSE

13 Maggio 2019

Terzo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi X-XI nel Teatro del Lido di Ostia, via delle Sirene, 22 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 21 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, è cominciato con una breve introduzione dell'Assessore alla Mobilità del Municipio X, Claudio Bollini che ricorda che il Piano dovrà essere approvato entro il 4 agosto per far partire le prime sette opere invariabili di cui si sono già chiesti i finanziamenti e a seguire altri interventi approvati nel Piano.

L'arch. Mariangela Meola di Risorse per Roma spiega che l'incontro di oggi ha come obiettivo la verifica e la successiva condivisione dei risultati degli incontri precedenti per arrivare all'"approvazione" del Documento della Partecipazione che è il documento che accompagnerà tutto l'iter approvativo del PUMS. Spiega che tutto ciò che è stato indicato negli incontri precedenti è stato riportato graficamente sulle tavole tematiche del Piano o - qualora non fosse stato graficizzabile - su delle tabelle. Invita così i cittadini ad avvicinarsi alle tavole e verificare che tutto ciò che è emerso negli incontri precedenti sia stato riportato correttamente.

Ricorda che le osservazioni riportate nelle tavole sono quelle riferite al 1° e 2° incontro; quelle che arriveranno via mail fino al 15 maggio faranno ugualmente parte del Documento della Partecipazione ma in un capitolo a parte.

A seguire i cittadini studiano le tavole assistiti dal personale dell'Agenzia della Mobilità e di Risorse per Roma: vengono chieste alcune delucidazioni e fatte nuove osservazioni; di seguito si torna in plenaria.

Dopo aver preso visione degli elaborati, l'arch. Mariangela Meola chiede ai presenti se qualcuno vuole fare osservazioni o integrazioni assicurando che queste saranno parte sostanziale del Documento della Partecipazione che verrà allegato alla delibera del PUMS.

Eduardo Valente, CdQ Ostia Nord, chiede delucidazioni su come arrivare da via delle Baleniere ad Ostia Antica; gli viene risposto che nel Piano c'è una pista ciclabile C2-65 che potrebbe permettere quel percorso, il cui tracciato finale sarà definito in una ulteriore fase di progettazione.

L'ing. Alessandro Fuschiotto di Agenzia Roma Servizi per la Mobilità specifica che le piste ciclabili presenti nella bozza di Piano provengono dal Piano Quadro della Ciclabilità e dalle proposte dei cittadini.

Michelangelo Calcopietro, CdQ Pineta di Ostia, sottolinea come Ostia sia una città divisa in due che va unificata attraverso la messa in sotterranea della ferrovia: il tracciato in superficie potrebbe diventare un viale verde ciclopedonale; questa modalità ciclopedonale basata su piste ciclabili e mezzi elettrici di trasporto pubblico dovrebbe a sua volta essere allargata il più possibile a tutto il centro della città, incluso il lungomare una volta abbattuto il lungo muro ed eliminato il traffico.

Roberto Donzelli, Associazione Tecnica del Trasporto Pubblico, dopo aver richiesto delucidazioni sulla doppia colorazione che trova in alcuni interventi sulle tavole delle osservazioni, segnala che come Associazione, nella prima fase di ascolto, avevano proposto due varianti come prolungamento del TVA attraverso una linea tranviaria sul Lungotevere per evitare il passaggio delle macchine.

L'ing. Fuschiotto spiega che lo scenario di Piano del PUMS ha un arco temporale di 10 anni mentre lo scenario tendenziale del PUMS riporta le proposte del Piano Regolatore, più qualche integrazione, che sono

interventi più a lungo termine; ed è in questo contesto di Piano Regolatore che si trova il sistema di trasporto pubblico lungo il Tevere.

Alessandra Portone, Associazione Insieme per la Curtis Diaconis, vuole fare una osservazione sulla pista ciclabile presente nel Piano, C2- 66, che ricalca parzialmente una loro proposta presentata on line e denominata Mare-Tevere. Il percorso ha molti punti di forza: sfrutta un percorso ciclopedonale esistente sull'argine del canale Palocco e riconnette una rete a forte valenza ambientale (Pineta Ostia, Riserva Naturale Statale del Litorale Romano e aree agricole) e a forte valenza archeologica; consente anche una mobilità alternativa a quella tradizionale che si concentra sulla via Colombo, Ostiense, via del Mare; potrebbe sviluppare attività di contorno che servono come volano economico; le opere infrastrutturali più importanti sono già contenute nel PRU Acilia Dragona (la stazione Acilia Sud e il ponte di collegamento tra la stazione e la parte nord di Acilia). L'osservazione che fa è che il percorso ciclabile C2- 66 andrebbe prolungato sia fino ai cancelli (così come già indicato dalla FIAB) sia fino a Capocotta. Segnala che nel PUMS non ha trovato la stazione di Acilia Sud, né il parcheggio a questa associato, né la presenza di un sovrappasso ciclopedonale di collegamento.

L'arch. Giordano fa presente che nella tavola della rete viaria si trova il nodo di scambio associato alla stazione Acilia.

L'ing. Fuschiotto indica che nella tavola della ciclabilità sarà aggiunta l'osservazione riguardo la necessità di risolvere l'attraversamento ciclopedonale e invita i presenti a verificare che le osservazioni fatte nei precedenti incontri siano riportate tutte correttamente, così come è stato fatto per la pista ciclabile della riva sinistra del Tevere che aveva un tracciato più lungo rispetto a quello riportato sulla tavola.

Alessandra Portone vuole aggiungere che nella Relazione Generale del Piano di Gestione in via di attuazione c'è un paragrafo che riguarda le piste ciclabili chiamate "le vie della riserva"; queste piste sono 4 e sono collegate alle "Porte della riserva"; la sua Associazione ha presentato delle osservazioni e la proposta di aggiunta di una nuova via, questa dorsale ciclabile, anch'essa dotata di una porta della riserva (l'hub della stazione) che spera venga accolta.

Elio Bovati, presidente del Comitato di Quartiere Magliana - Arvalia, XI Municipio. Porta una pagina di un quotidiano del 2007 e fa notare che già un articolo di allora segnalava la necessità di allargamento di via della Magliana e del sottopasso di via Luigi Dasti. Segnala che ha guardato gli elaborati ed è soddisfatto di ritrovare evidenziati gli interventi che il Comitato aveva segnalato; aggiunge inoltre la proposta per l'utilizzo di una strada alternativa, via di Vigna Girelli, che va da via delle Vigne al Trullo. Nel quartiere le strade sono molto strette, a doppio senso di marcia e senza marciapiedi (via Monte delle Capre, via Castiglione della Pescaia, via di Vigna Girelli). Segnala quindi la necessità di collegare via delle Vigne al Trullo in modo adeguato perché sono le uniche strade per arrivare ai servizi della zona.

Stefano Lucidi, Ex Assessore alla mobilità del Municipio XI- Parla oggi come semplice cittadino, non vuole fare proposte specifiche ma suggerisce un'attività di carattere amministrativo: crede sia fondamentale la collaborazione tra i Dipartimenti soprattutto tra il Dipartimento Mobilità e il Dipartimento Urbanistica; fa l'esempio del tracciato nominato dal sig. Bovati, fondamentale per la viabilità del Trullo, inserito tra le opere pubbliche (è la numero 1) da realizzare nel quadrante Magliana - Corviale. La città ha bisogno di tantissime opere ed è necessaria questa collaborazione tra i Dipartimenti per accelerare l'iter di approvazione delle opere a scomputo che sono spesso rappresentate da opere viarie.

Alemanno Barsocchi fa presente che il territorio del X Municipio è una sorta di isola che ne racchiude altre comprese tra la via del Mare – la via Ostiense e la Ferrovia, la via Cristoforo Colombo e infine il Tevere; il X Municipio soffre quindi di una condizione di isolamento che porta a utilizzare prevalentemente il mezzo privato; se lo scopo del PUMS è promuovere l'uso di mezzi alternativi al mezzo proprio è necessario partire da qui, da questo isolamento. Non si può prescindere dal capire che questo territorio ha necessità di attraversamenti per superare le barriere, bisogna fare in modo che i cavalcavia siano funzionali anche per il passaggio delle sedie a rotelle, dei passeggini etc. Le stazioni devono essere nodi passanti, devono essere nodi e percorsi funzionali al territorio, alla nuova urbanizzazione che ruota intorno. Ormai la ferrovia non è più "di Ostia", in quanto attualmente Ostia è solo una piccola parte del X Municipio. Per quanto riguarda poi l'asse Fiera-Mare (Tevere-Mare), bisogna pensare anche all'attraversamento, alla stazione, alla bici stazione, al collegamento con Casal Palocco, al collegamento con il mare, al collegamento con la pista sull'argine destro (che vale 100 km di pista!) ma è necessario poterci arrivare.

L'arch. Mariangela Meola dopo aver chiesto se ci sono ulteriori integrazioni, chiede l'attenzione per capire se, questi documenti, una volta integrati con quanto emerso, sono soddisfacenti. L'architetto Meola spiega che questa documentazione costituirà il Documento della Partecipazione che accompagnerà l'iter attuativo, e per questo chiede se l'assemblea "approva" il lavoro fin qui svolto.

Una cittadina domanda come può dare la sua approvazione dato che al momento manca l'integrazione della pista sull'argine sinistro. A questa domanda l'architetto Meola sottolinea proprio che ci saranno le integrazioni fin qui emerse.

Prende la parola l'Assessore Claudio Bollini del X Municipio dicendo che a breve incontrerà l'Assessore L. Meleo e parlerà del percorso Pasolini, in quanto il progetto esiste e verrà riproposto quando ci saranno i finanziamenti da parte della Regione. Inoltre relativamente alla Tirrenica, chiederà ad una sua collega della Regione se il X Municipio è interessato e da che cosa. Promette di aggiornare con le notizie che riceverà sia la pagina facebook sia il sito del Municipio X.

Un altro cittadino chiede di poter visionare le integrazioni prima di votare e l'arch. Meola sottolinea che non è possibile, ma che è tutto registrato e ripreso e che verrà tutto reso pubblico quanto prima sul portale del PUMS. Il cittadino sottolinea di essere d'accordo col documento ma chiede che vi vengano riportate le integrazioni emerse durante l'incontro.

Massimiliano Maiorana, Associazione a Ruota Libera, vuole fare un'integrazione relativamente alla pista ciclabile sul Lungomare; fa notare che venendo dalla Pineta di Castel Fusano è necessario un cavalcavia o un ponte sul canale per facilitare l'attraversamento, all'altezza di viale Mediterraneo, e arrivare al Lungomare Lutazio Catulo, soprattutto nel periodo estivo.

Un Cittadino chiede ancora cosa si sta approvando all'arch. Meola. L'architetto Meola ricorda che negli incontri precedenti sono state fatte proposte e osservazioni che sono state graficizzate negli elaborati e riportati nelle tabelle quelli non graficizzabili. Lo scopo di questo terzo incontro è di verificare il lavoro svolto da Risorse per Roma e dall'Agenzia della Mobilità. Per questo è stata data la possibilità di visionare gli elaborati e far notare eventuali errori e/o dimenticanze di cui è stata prontamente presa nota. Il documento della Partecipazione verrà quindi integrato e accompagnerà poi tutto l'iter approvativo del PUMS.

Il cittadino sottolinea ancora che non deve andare in Consiglio Comunale un documento “approvato dal X e XI municipio”; l’arch. Meola e l’ing. Fuschiotto spiegano che non si tratta di una approvazione come avviene in Assemblée Capitolina ma che l’incontro è sostanzialmente un momento di condivisione, in cui si verifica la coerenza degli elaborati alle proposte fatte.

Andrea Fiorini, Comitato Cittadino accessibilità del Municipio X, si occupano della promozione dell’abbattimento delle barriere architettoniche; vuole porre l’attenzione sull’allestimento delle spiagge con gli ausili per i disabili, chiede ad esempio che vengano montate delle pedane idonee e non in legno in quanto la sedia a rotelle elettrica (di 180 kg) non può passarci sopra e così diventano esse stesse una barriera architettonica. Chiede inoltre come Comitato di accessibilità alle spiagge, di poter partecipare ai processi di informazione, partecipazione e trasformazione del territorio municipale come diretti interessati, come prevede il regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana, all’art. 2 e 3. Infine, anche lui si sofferma sulla fine di viale Mediterraneo dove c’è una pista ciclabile già esistente che dovrebbe collegarsi alla pista ciclabile prevista della quale l’arch. Claudia Sabina Giordano ha già preso nota.

Raffaele Presta, riconosce il lavoro fatto, soprattutto l’importanza che i cittadini partecipino. Vuole parlare della Roma-Lido che è sempre considerata il treno di collegamento Roma - Ostia, chiede invece che si consideri “metro di superficie” e non più un treno, che non colleghi solo Roma con Ostia ma il quartiere. Da Ostia ad Acilia ci si dovrebbe poter muovere con la metropolitana. La Roma Lido deve essere a tutti gli effetti una metropolitana e come tale deve avere scale mobili, ascensori, una carrozza adibita al trasporto delle biciclette etc. Invita quindi, nella chiusura di questo lavoro, a pensare alla Roma - Lido come ad una metropolitana che porta “in centro” e non “a Roma”.

Antonio Mortai, Consulta Cittadina della Sicurezza Stradale, chiede se si possono fare delle osservazioni sulla Roma – Lido. La Consulta ha già presentato questa osservazione all’Assessore L. Meleo nell’ultimo incontro con le Associazioni, in quanto ha partecipato all’iniziativa “Via libera” da Ostia a Roma; in quella occasione 7 persone hanno preso il treno, hanno cercato una stazione a livello per entrare con la bicicletta, e infine trovato la carrozza per le biciclette; la carrozza non era sufficiente a contenere tutte le biciclette; hanno avuto quindi tutta una serie di difficoltà e chiede per questo che si adibisca sempre una carrozza per le biciclette e non ad orari stabiliti e che la Roma Lido sia dotata di tutti gli accessori necessari, come ad esempio le canaline per portare le biciclette.

L’arch. Mariangela Meola, considerati esaurite le proposte di integrazione dà per “approvato” il Documento della Partecipazione per l’ambito territoriale ricadente nei Municipi X e XI.

Chiude l’incontro l’Assessore Claudio Bollini che ringrazia e promette di aggiornare i cittadini attraverso la sua pagina e il sito del Municipio.

L’incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

4.6 Ambito territoriale Municipi XII – XIII – XIV



INCONTRI PARTECIPATIVI *Primo incontro*

REPORT

MUNICIPI XII – XIII - XIV

26 Marzo 2019

Incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi XI, XIII e XIV nella Sala Consiliare del Municipio XIII - via Aurelia n. 470 ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 47 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, si è aperto con una breve introduzione dell'Assessore alle Politiche dell'Ambiente, del Decoro Urbano, Mobilità e Trasporti del XIII Municipio Emanuele Penna.

In seguito l'Assessore all'Urbanistica di Roma Capitale, Luca Montuori, illustra il Piano specificando che è uno strumento tecnico redatto dagli Uffici grazie anche alla prima fase di partecipazione on line.

Ora, con l'avvio della seconda fase di partecipazione, il Piano potrà essere ulteriormente integrato con l'obiettivo finale di approvare uno strumento tecnico che risulti in armonia con le modalità utilizzate cittadini per i loro spostamenti dentro la città.

Il Piano è a sua volta un lavoro impostato congiuntamente dai due Assessorati: Urbanistica e Città in Movimento di Roma Capitale poiché le trasformazioni urbane e la mobilità urbana devono far parte di una stessa visione in quanto sono dati importanti di democrazia e di senso civico. In questo senso, interventi volti alla realizzazione di infrastrutture di mobilità sono spesso occasione per realizzare una progettazione integrata di spazi pubblici di relazione.

L'Assessore infine ringrazia e invita i presenti a partecipare in questo processo.

L'ing. Fabio Nussio di Roma Servizi per la Mobilità illustra il PUMS nel suo complesso, ricordando che è un documento con un orizzonte temporale di 10 anni da monitorare ed eventualmente modificare ogni due anni, integrato con la progettazione urbanistica e con la partecipazione cittadina e che ha come fine ultimo far muovere in modo sostenibile le persone nell'area metropolitana privilegiando l'uso del Trasporto pubblico. Ricorda a sua volta che diversamente dai piani precedenti questo è uno strumento obbligatorio per poter richiedere i finanziamenti per la realizzazione di tutte le infrastrutture della mobilità.

Interviene Pietro Calabrese, membro della Commissione Mobilità.

Il Consigliere sottolinea l'importanza di approvare il Piano entro agosto.

Ricorda il ritardo che la città di Roma ha accumulato in questi ultimi 20 anni nell'ammodernamento delle infrastrutture per la mobilità rispetto ad altre città come Milano.

Spiega che il Piano è articolato in tre scenari: riferimento, piano e tendenziale, illustrando le caratteristiche di ognuno e specificando che non sono scenari chiusi ma bensì integrabili nel tempo - attraverso scelte politiche - in base alle eventuali nuove necessità della città.

L'ing. Nussio ricorda che lo scenario tendenziale è consultabile sul portale on line del PUMS.

L'Assessore Montuori ricorda che il Piano è uno strumento sistemico e di conseguenza ogni intervento realizzato riporta benefici all'intero sistema; il Piano a sua volta corrisponde anche a una visione della città poiché gli interventi al suo interno hanno ricadute a forte impatto urbanistico come per esempio la chiusura dell'anello ferroviario.

Di seguito si dà la parola ai partecipanti:

- Andrea Romagnoli, XIV Municipio, parla in generale di tempistiche delle procedure per la approvazione e realizzazione degli interventi, troppo lunghe. A suo parere è meglio sbagliare in tempi brevi ed eventualmente poi correggere.
- Tiziano Quattrini, ciclista, è interessato all'intermodalità delle merci, vuole sapere quali spazi mette a disposizione dei commercianti l'A.C., quando e dove sono collocati. Vorrebbe creare mezzi per veicolare merci velocemente sul territorio. Chiede velocità nelle pratiche.
- Massimo Coronaro, apprezza il PUMS in generale ma non capisce perché si è scelto di non prolungare la metropolitana da Battistini fino al GRA e attrezzare un parcheggio di scambio per scaricare il traffico in entrata a Roma e non considera corretto l'investimento pensato a Casalotti con la funivia.
- Carlo Quintozzi, chiede a che punto è la Stazione Massimina e sottolinea che alla Stazione Aurelia mancano i parcheggi.
- Claudio Mancini, Salvaiciclisti, chiede entro quando si possono fare osservazioni al PUMS, con quali modalità, quando sarà approvato e infine chiede un file gis o kmz dei percorsi ciclabili per poterlo visionare meglio.
- Andrea Sitzia, Presidente Comitato di Quartiere S. Pio V Carpegna, chiede dei lavori su Piazza Pio XI in particolare se è prevista una rotonda che consentirebbe una riduzione di Co2 dato che sono presenti 7/8 semafori e quindi auto ferme.

Suggerisce di affrontare il problema delle salite e delle rampe (pendenze) per i ciclisti come è stato fatto a Montmartre, collocando binari di metallo che consentono di portare le bici a mano.

Chiede poi se sono previste delle corsie rigide a Roma al fine di agevolare il traffico e ridurre la velocità per favorire la sicurezza. Chiede, infine, se il Car Pooling è previsto anche a Roma e se il parcheggio interrato di Cornelia può diventare un parcheggio di scambio.

- Carlo Pacenti, Presidente dell'Associazione Igea, chiede quando sarà messo in esercizio il tratto dell'Anello ferroviario Valle Aurelia - Vigna Clara; chiede un parcheggio di scambio alla Stazione Aurelia per ridurre l'uso del mezzo privato; chiede di aumentare i vagoni sulla FL3 Roma - Viterbo dato che ha banchine da 200 mt. Chiede un'estensione della pista ciclabile che corre sopra l'FL3 sia verso nord che verso sud da Monte Ciocchi per arrivare

direttamente a San Pietro. Infine sottolinea la necessità del rispetto delle norme attraverso sanzioni e fa presente che il perimetro individuato come “fascia verde” non è una fascia concentrica e che invece potrebbe essere più semplice utilizzare come confini relativi alla “mobilità” il Tevere e l’Aniene.

- Alessandra Grasso, Salvaciclisti, chiede informazioni sulla modalità di accettazione o rigetto delle osservazioni sui diversi interventi e la loro conseguente ricaduta sul Piano o sull’iter procedurale.
- Francesca Severi, Comitato di Quartiere “Colle Aurelio”, fa presente i problemi di accessibilità alla Stazione Aurelia che non si trova all’interno del PUMS mentre cresce la popolazione nella zona e sarebbe un importante nodo di scambio. Ricorda l’importanza di realizzare una *road map* con tempi-costi per la realizzazione degli interventi con studi di dettaglio sui bisogni e caratteristiche di ogni bacino di utenza per definire gli interventi in base alle vere necessità. Per ultimo fa delle considerazioni riguardo i progetti di educazione stradale che devono avvenire in condizioni di sicurezza.
- Domenico Aglioti riflette sulla possibilità di poter viaggiare con le biciclette sui treni in condizioni agevolate e chiede se è possibile aggiungere un vagone apposito per le biciclette.
- Michele Schiavone, consigliere XIII Municipio, sottopone la questione sulla possibilità di sostituire le linee metropolitane così onerose sia in termini ambientali, archeologici ed economici nella loro costruzione con sistemi alternativi meno impattanti: funivie o tram. In secondo luogo chiede se è ragionevole sfruttare l’infrastruttura del GRA con sistemi di trasporto diversi (treni, tram o bus).
- Emanuele Mastrangelo, interviene sulla questione della doppia fila e quanto rallenti il passaggio del trasporto pubblico, facendo l’esempio di Via Boccea e riflettendo di seguito sull’opportunità di utilizzare o meno i sistemi automatici come metodo di dissuasione. Infine fa una breve riflessione sulla realizzazione di rotatorie sulla Circonvallazione Cornelia e sui tempi di realizzazione del prolungamento della linea metropolitana.

Dopo i primi interventi l’ing. Nussio, il consigliere Calabrese e l’Assessore Montuori hanno risposto alle domande del pubblico.

Infine ci sono stati altri interventi da parte dei cittadini:

- CdQ Colline delle Muse, interviene sulla questione della viabilità pedonale e nello specifico sulla possibilità di realizzare attraversamenti pedonali rialzati.
- Giovanni Satriano, affronta la questione del prolungamento della linea metropolitana A da Battistini almeno fino a Torrevecchia nell’ottica di creare un *hub* di scambio come quello della Tuscolana.

Dopo questi ultimi interventi il consigliere Calabrese, l’arch. Meola di Risorse per Roma e l’ing. Nussio hanno risposto alle domande del pubblico.

L’incontro si è concluso alle ore 20,30 dandosi appuntamento a martedì 9 aprile 2019 presso la stessa sede.

09 Aprile 2019

Secondo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi XII, XIII e XIV nella Sala Consiliare del municipio XIII – via Aurelia 470 alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 32 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, breve introduzione dell'Assessore alle Politiche dell'Ambiente, del Decoro Urbano, Mobilità e Trasporti del XIII Municipio Emanuele Penna.

L'ing. Fabio Nussio di Roma Servizi per la Mobilità illustra brevemente la proposta del PUMS.

L'arch. Mariangela Meola e l'arch. Claudia Sabina Giordano di Risorse per Roma illustrano le modalità di svolgimento della giornata di partecipazione.

Di seguito i cittadini studiano le tavole e si dividono in gruppi per compilare le schede dell'esercizio della giornata finito il quale si torna in plenaria:

Gruppo 1

Giuseppe Manzi (Associazione Casalotti Libera)

A. intervento prioritario: Funivia Battistini – Casalotti M2-07 è molto importante perché il quadrante nord ovest non è servito dal trasporto pubblico per cui l'Associazione è favorevole alla realizzazione di una funivia che riduca i tempi di percorrenza per arrivare al primo nodo di scambio che è quello di Mattia Battistini (Metro A). Oggi con i mezzi esistenti, si impiega circa 1 ora, 1 ora e trenta per raggiungere la Metro A mentre la funivia consentirebbe di arrivare in 20 minuti, riducendo anche il traffico in entrata a Roma presente sulla via di Boccea (che nonostante sia stata allargata continua ad essere intasatissima). Anche gli studenti ne potrebbero usufruire perché arriverebbero con la funivia in 10 minuti al nodo di via Nazareth/via dell'Acqua Fredda dove sono presenti 4 plessi scolastici. Si spera che la funivia possa entrare dentro Casalotti (e non attestarsi solo all'inizio del quartiere come attualmente previsto) scaricando anche il traffico della borgata spontanea.

B. intervento prioritario: Pista ciclabile da via di Torre Rossa a via della Pisana C2-62 che faciliterebbe gli spostamenti protetti in bicicletta; si auspica che questa pista ciclabile possa essere estesa fino a via di Bravetta.

C. intervento prioritario: Nuovo intervento - Pista ciclabile da via di Torresina alla Stazione di San Filippo Neri passando per il parco di Casal del Marmo.

Gruppo 2

A. intervento prioritario: Nuovo intervento – Parcheggio di scambio alla Stazione Aurelia e la sistemazione della viabilità intorno alla Stazione con realizzazione di una pista ciclabile per raggiungere la stazione in bici; la sistemazione della viabilità permetterebbe anche l'accesso all'Ospedale Aurelia Hospital dalla Stazione. La realizzazione di un parcheggio di scambio decentrato alla Stazione Aurelia potrebbe intercettare tutto il traffico delle zone esterne che devono raggiungere la metro, il centro, la circonvallazione Gianicolense e Trastevere.



B. intervento prioritario: Nuovo intervento – Parcheggio di scambio a via dei Capasso perché in quel punto, se ci fossero delle navette, si potrebbe andare a prendere il Tram 8 per poi andare in centro; in tal modo si eliminerebbe il traffico veicolare su via di Bravetta, via Silvestri e sulla Circonvallazione Gianicolense che è diretto verso il centro. Gli autobus che servono il quadrante e che collegano al tram 8 sono molto carenti.

Sarebbe utilissima una rotonda tra via di Bravetta e via Silvestri perché è un punto sempre congestionato dove insistono 5 plessi scolastici di ogni ordine e grado.

C. intervento prioritario: Nuovo intervento – Ciclabile di raccordo tra Villa Pamphili e la Stazione Trastevere potendo così arrivare fino a Fregene mettendo la bici sul treno.

Gruppo 3

Emanuele Mastrangelo

A. intervento prioritario: Raddoppio di via Pineta Sacchetti da via di Forte Braschi a piazza dei Giureconsulti, C2-16. Questo intervento, ritenuto prioritario, dovrebbe integrarsi con una rotonda all'incrocio di via della Pineta Sacchetti in prossimità di Circonvallazione Cornelia. Questa rotonda potrebbe essere realizzata dove attualmente c'è il capolinea dei bus Cotral.

B. intervento prioritario: Nuovo intervento – ripristino del parcheggio di scambio in via Angelo Emo di 300 posti auto che attualmente è stato tolto per mettere il capolinea degli autobus che stava a Valle Aurelia. Tale parcheggio è importante per lasciare l'auto e prendere il treno verso Viterbo e la metro A. Inoltre si può pensare di migliorare il capolinea di Cipro attualmente sottoutilizzato e a 300 mt da via Angelo Emo, spostando lì il capolinea dei bus di Valle Aurelia.

C. intervento prioritario: Nuovo intervento - lotta alle auto in sosta su via di Boccea e Circonvallazione Cornelia mediante l'impiego di vigili urbani sul territorio.

Gruppo 4

Carlo Pacenti

A. intervento prioritario: Funivia Battistini – Casalotti, M2-07 è importante per ridurre il flusso di macchine che dalla periferia vanno verso il centro ma non sembra coerente la realizzazione di tale funivia con la metro fino a Battistini. Cosa ben diversa sarebbe il prolungamento della metro A fino a Torvecchia, con la realizzazione di un parcheggio di scambio sul GRA, e la prosecuzione verso Casalotti con una funivia.

B. intervento prioritario: Realizzazione Nodo di scambio Massimina, V2-24 è importantissimo ma ancora più importante è la realizzazione di un Nodo di scambio alla Stazione Aurelia – Nuovo intervento – che attualmente non ha capacità di parcheggio per cui non è possibile lasciare la macchina e proseguire verso il centro con il mezzo pubblico/ferro. In ogni caso anche i parcheggi di Montebello e Ipogeo degli Ottavi sono parcheggi piccoli.



C intervento prioritario: Ciclabile Monte Ciocchi Valle Aurelia – Ex Ponte Ferroviario – Viale Vaticano, C2-16, realizzando anche un accesso diretto alle banchine della stazione di Valle Aurelia sia da Monte Ciocchi che dal vecchio Ponte delle Fornaci dismesso. La banchina verso il centro è facilmente collegabile facendo semplicemente una recinzione mentre l'altra è collegabile facendo una rampa adatta anche alle biciclette. Attualmente uscendo dalla stazione ferroviaria si deve percorrere una rampa di scale.

Gruppo 5

A. intervento prioritario: Nuovo intervento – prolungamento della Ciclabile Monte Ciocchi C2-16 con la Stazione Valle Aurelia, sfruttando la vecchia ferrovia per arrivare fino alla Stazione di San Pietro

B. intervento prioritario: Nuovo intervento - collegamento ciclabile tra la pista ciclabile del Gemelli (Monte Ciocchi) sopra la FL3 ricollegandola al Parco del Pineto (all'interno del Parco ci sono già percorsi ciclabili che potrebbero fare da rete) e ricucendola con quella prevista su via Aurelia C2-60 che arriva a Circonvallazione Cornelia.

C. intervento prioritario: Nuovo intervento – piccolo tratto di pista ciclabile esistente lungo via Gregorio XI da collegare con la Stazione Aurelia (eventualmente mediante un sottopasso) da una parte mentre, nell'altra direzione, da proseguire lungo via Gregorio XI e collegare con via di Boccea fino alla C2-61 arrivando così alla Stazione metro Battistini.

Al posto della Funivia di Monte Mario sarebbe più utile una funicolare che parta da piazza Mancini per salire su Ponte Duca d'Aosta riagganciandosi con una fermata alla pista ciclabile di Lungotevere, e poi proseguire con le bici verso la curva sul dello Stadio Olimpico, poi verso la curva nord, Monte Mario, via Edmondo De Amicis, facendo quindi una funicolare nel Parco di Monte Mario. Una tale funicolare collegherebbe velocemente (in 30 min) la zona di Monte Mario con il tram 2 a piazza Mancini e di conseguenza con la metro A a Flaminio.

A conclusione della illustrazione da parte dei gruppi l'arch. Simone Gavino di Risorse per Roma espone, in sintesi, gli interventi proposti fino a quel momento:

Primo gruppo:

- parere favorevole sulla funivia Battistini-Casalotti; preferirebbe un ulteriore prolungamento verso il cuore del quartiere di Casalotti;
- parere favorevole per la pista ciclabile 62;
- individuazione di un nuovo percorso ciclabile che, da Torresina, va verso la stazione san Filippo Neri.

Secondo gruppo:

- richiesta di un parcheggio di scambio alla Stazione Aurelia migliorando anche l'accesso pedonale e adeguando e migliorando anche la viabilità nell'area circostante;
- richiesta di un parcheggio di scambio nei pressi di via dei Capasso e di un autobus che colleghi al tram 8;

REPORT

MUNICIPI XII-XIII-XIV

- richiesta di una rotatoria all'incrocio tra via di Bravetta, via dei Silvetri e via della Consolata, risolvendo anche il tema di accessibilità ai vari plessi scolastici che sono in quel punto;
- Prosecuzione dell'attuale pista ciclabile dal Parco Quattro Venti a Villa Pamphili, sulla Circonvallazione Gianicolense collegandosi fino alla Stazione Trastevere.

Terzo gruppo:

- Favorevole al raddoppio di via della Pineta Sacchetti con una riconfigurazione di Circonvallazione Cornelia-via Domenico Tardini;
- lotta alle auto in sosta vietata/doppia fila lungo via di Boccea;
- carenza di parcheggi in via di Valle Aurelia dovuto alla presenza del Centro Commerciale Aura, allo spostamento del capolinea dei bus in via Angelo Emo con conseguente perdita dei posti auto attualmente presenti.

Quarto gruppo:

- Favorevole al prolungamento della metro A (sempre comunque in una visione di integrazione tra metro –ferro e attestazione delle stazioni ferro e metro al GRA per bloccare l'accesso al centro con l'auto privata);
- Potenziamento del parcheggio di scambio in corrispondenza della Stazione Aurelia; in generale, adeguamento delle dimensioni dei parcheggi di scambi ai flussi reali che arrivano da fuori Roma.
- Favorevole alla realizzazione della pista ciclabile sul Ponte delle Fornaci con la possibilità di accesso in modo agevole alle banchine del treno superando i problemi di dislivello.

Quinto gruppo:

- Favorevole alla realizzazione della pista ciclabile sul Ponte delle Fornaci con la possibilità di accesso in modo agevole alle banchine del treno superando i problemi di dislivello;
- Favorevole al collegamento ciclabile sulla copertura della FL3 con il Parco del Pineto;
- Favorevole al collegamento ciclabile tra la pista esistente su via Gregorio XI con la Stazione Aurelia da una parte e la metro Battistini.

Conclusa la sintesi, un cittadino sottopone la questione del parcheggio di scambio meccanizzato di Cornelia chiuso da 15 anni per una questione di inadeguatezza normativa; l'Assessore Penna risponde che sono in corso delle verifiche in Commissione Mobilità Capitolina per capire la possibilità di riaprirlo anche come parcheggio tradizionale e non meccanizzato.

A seguire l'Assessore alla Mobilità del XIV Municipio Valeria Pulieri risponde a diverse questioni sulle ciclabili discusse durante l'incontro.

Un altro cittadino sottopone la questione della mancanza di progetti di ciclabili in relazione alla sicurezza stradale negli ambiti territoriali di interesse rispetto ad altre parti della città. Gli Assessori Pulieri e Penna rispondono sui tempi e la modalità di progettazione e programmazione degli interventi che condizionano la presenza o meno di questi nel Piano.

Un altro cittadino sottopone la questione dei lunghi tempi di realizzazione anche di piccoli interventi come per esempio gli spostamenti di fermate.

L'ing. Nussio risponde sulla necessità di fare un lavoro di istruttoria anche sui piccoli interventi per permettere di monitorare l'impatto che questi interventi, seppur piccoli, possono avere sull'intero sistema della mobilità.

L'Assessore Pulieri ribadisce lo stesso concetto sulla necessità di fare studi di fattibilità prima di affrontare un intervento sempre nell'ottica di ottenere un beneficio comune anche sul lungo termine.

L'Assessore Penna ricorda che molti di questi interventi piccoli non sono attinenti alla scala del PUMS e che ci sono invece le Commissioni Mobilità municipali aperte al pubblico alle quali possono essere sottoposti questo tipo di richieste.

L'ing. Nussio infine ricorda che il Piano, in questo ambito territoriale, prevede progetti che riguardano la revisione della mobilità nel suo complesso dove possono essere previsti interventi più puntuali e di dettaglio.

L'incontro si è concluso alle ore 19,30 circa.

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi XII - XIII - XIV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: M2-07 Sistemi a Fune Casolari, Balcinchi
Intervento B - seconda priorità: Pista ciclabile Torre Rossa, P. Sora
Intervento C - terza priorità: Collegamenti ciclo-pedonali da Torrione a S. Saba, S. Filippo Neri

Intervento PUMS numero M2-07
Intervento PUMS numero C2-62
Intervento PUMS numero —

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|--|---|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili...) | <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | | |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità

indice di efficacia 0 non efficace 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Riduzione dei tempi di percorso da Casolari e Balcinchi con contemporaneo ridosso del traffico veicolare privato. E' auspicabile il prolungamento della funivia fino all'interno di Casolari

Intervento B seconda priorità

indice di efficacia 0 non efficace 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Garantisce la sicurezza dei ciclisti in un'area di strada molto trafficata e pericolosa, si auspica l'estensione delle ciclabili anche su via di Bravelli

Intervento C terza priorità

indice di efficacia 0 non efficace 5 più efficace

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

Il collegamento non è attualmente presente sul pums quindi se ne auspica la realizzazione; il provvedimento permetterebbe il raggiungimento del sistema F3 alle popolazioni di Torrione.



INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

IL PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREALIN CUI VIVI O LAVORI Municipi XII - XIII - XIV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: PARCHEGGIO DI SCAMBIO STAZIONE AURORA + MOBILITA' (CICLABILE, ECC.)
 Intervento B - seconda priorità: PADETESCIA SCAMBIO CARPESO + MARSA VERSO (18 CAROLINIA)
 Intervento C - terza priorità: CICLABILE STAZIONE TERRESTRE - PER VILLA PANDOLFI - FINO A ~~ARRIVARE STAZIONE~~

Intervento PUMS numero:
 Intervento PUMS numero:
 Intervento PUMS numero:

- I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?**
- | | | | |
|--|--|--|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input checked="" type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input checked="" type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

UN PARCHEGGIO DI SCAMBIO DEDICATO PER RACCOLTARE LA ZONA AURORA - PIGNA - VIGNACCIA VERSO IL CENTRO SENZA METASOS PIGNA - AURORA - KULERA ANTICA - SILVESTRI

SISTEMANDO MOBILITA' E CICLABILI. INTRODURRE NUOVI X CENTRO A (CONSIGLIA BATTISTINI)

PARCHEGGIO DI SCAMBIO ACCENTRATO CON NUOVE VERSO CAROLINA 8 X DEDICAZIONE BIANCA DI SILVESTRI

~~PARCHEGGIO DI SCAMBIO STAZIONE~~

CICLABILE DI CONGIUNZIONI FRA ZONE TRAVO/CENTRO E PERLINE





PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

PICCONI CARLA

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi XII - XIII - XIV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: FUNDA CASALOTTI BATTISTINI
Intervento B - seconda priorità: MUDA DI SCAMBIO MASSIMINA
Intervento C - terza priorità: CICLABILE MANTECIOLICI - VLE VATICANO

Intervento PUMS numero	M207
Intervento PUMS numero	V2-24
Intervento PUMS numero	C2-16

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- | | | | |
|--|--|--|--|
| 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C | 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C |
| 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C | 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C |
| | | 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi | <input type="checkbox"/> A <input checked="" type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C |
| | | 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C |
| | | 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto | <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B <input checked="" type="checkbox"/> C |

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	indice di efficacia non efficace	<input checked="" type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	indice di efficacia non efficace	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input checked="" type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

E' AUSPICABILE RIFLETTERE NELLO SCENARIO DI PRIMO IL PROVAVIMENTO DELLA RETE FIIND A TORREVECCHIA ED AL GRA CON AVVIO PARCHEGGIO DI SCAMBIO PRESSO IL GRA, DA DOVE SI POSSANO ATTESTARE SOLUZIONI ETTOMETRICHE PER LE ZONE LIMITROFE (ES. CASALOTTI).

INTERVENTO INTERESSANTE, MA NECESSARIO DARE PRIORITA' ALLA REALIZZAZIONE DEL PARCHEGGIO DI SCAMBIO DELLA STAZ. AZZURRA ED ALLA SUA ACCESSIBILITA' ALLE AREE CIRCOSTANTI.

E' FONDAMENTALE ACCREMENTARE LA CAPACITA' DEI PARCHEGGI DI SCAMBIO IN MONDO ADTENDORE

DA' CONTINUITA' AL PARCO LINEARE CICLO-PEDONALE VERSO IL CENTRO DELLA CITTA' E SAN PIETRO, IN SEDE DEDICATA.

INOLTRE SI PROPONE DI REALIZZARE UN ACCESSO PEDONALE DIRETTO ALLE BANCHE DELLA STAZIONE VILLE AURELIA DA MANTECIOLICI E DARE PUNTE DELLE FARRUCCI

LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTÀ E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi XII - XIII - XIV

SCGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: PROVVISTA CICLABILITÀ SULLA STRADA E AREA STAZIONALE F.S.S. PIETRA - PASCONDO X PONTE E TUVDEI (N. INTERV. 10)

Intervento B - seconda priorità: COLLEGGIAMENTO TRA GLI ABBENZI TRAVEVERO IL PARCO DEL PINETO E COLLEGGIAMENTO QUINDI CON IL PARCO DI S. MARCELLO (N. INTERV. 11)

Intervento C - terza priorità: COLLEGGIAMENTO DELLA STRADA S. GIOVANNI CON VIA BOCCIA, VERSO METRO BATTISINI (ALBERO V. BENTON)

Intervento PUMS numero
Intervento PUMS numero
Intervento PUMS numero

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la pedonalità su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITÀ RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa o alternativa

QUESTO INTERVENTO HA VALENZA DI INTERVIBILITÀ CON TRASPORTO SU BOTINA, OLTRE AD AUMENTARE LA TUA SICURTÀ E COMODITÀ

Intervento B seconda priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa o alternativa

VALENZA INTERIUDICALE TRA METRO COVENIA A F.S. GENESI IN ALTEGGIA METRO TRAFICO SU PIVETA SACCHETTI

Intervento C terza priorità 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa o alternativa

VALENZA INTERIUDICALE DA VIA AURELIA VERSO METRO BATTISINI

SARA MESSO
RASPANGERO

INCONTRI PARTECIPATIVI
Seconda giornata

LE PUMS: TRE INTERVENTI CHE RITIENI FONDAMENTALI PER LA CITTA' E PER L'AREA IN CUI VIVI O LAVORI

Municipi XII - XIII - XIV

SCEGLI I TRE INTERVENTI, NELLO SCENARIO DI PIANO DEL PUMS, CHE RITIENI PIU' RISOLUTIVI PER LA TUA "ROMA" (per efficacia o per impatto sulla vivibilità o sulla sostenibilità ambientale o sulla socialità o per necessità realizzativa etc...)

Intervento A - prima priorità: **RASSO PIO, PIAZZA SACCHETTI**

Intervento B - seconda priorità: **NUOVO INTERSECCO: SPARTO, VIA AESTO E PIANO PARTEGGI PUBBLICI**

Intervento C - terza priorità: **RETE DI LINEE A TRAMVIA SOTTO SPARTO**

Intervento PUMS numero **4**
Intervento PUMS numero **4**
Intervento PUMS numero **4**
Intervento PUMS numero **4**

I TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO QUALI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS PERSEGUONO?

- 1 Potenziare le reti e le infrastrutture del Trasporto Pubblico su gomma e su ferro A B C
- 2 Fluidificare il traffico urbano riducendo la congestione veicolare A B C
- 3 Ridurre il tasso di incidentalità e migliorare la sicurezza di tutti gli spostamenti A B C
- 4 Ridurre le emissioni inquinanti generate dai trasporti e dannose per la salute (atmosfera e da rumore) A B C
- 5 Migliorare le condizioni di accessibilità per tutti (bambini, anziani, disabili, ...) A B C
- 6 Favorire la mobilità sostenibile e la mobilità pedonale su tutto il territorio urbano A B C
- 7 Potenziare l'accessibilità del Trasporto Pubblico e lo scambio con i mezzi privati A B C
- 8 Favorire un utilizzo più razionale dell'auto privata, degli spazi urbani e della sosta A B C
- 9 Favorire l'uso del trasporto pubblico migliorando il sistema di informazione per l'uso dei servizi A B C
- 10 Promuovere una organizzazione della distribuzione delle merci a minore impatto sul traffico e sull'occupazione del suolo urbano A B C
- 11 Promuovere la ciclabilità urbana, integrandola con le altre modalità di trasporto A B C

VALUTA L'EFFICACIA DEI TRE INTERVENTI CHE HAI SCELTO E MESSO IN ORDINE DI PRIORITA' RISPETTO AGLI OBIETTIVI GENERALI DEL PUMS

Intervento A prima priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input checked="" type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento B seconda priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input checked="" type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa
Intervento C terza priorità	indice di efficacia	<input type="checkbox"/> 0 <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input checked="" type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5	Motiva la tua valutazione fornendo eventualmente una ipotesi migliorativa e/o alternativa

IL RISPETTAMENTO DELLA PIAZZA SACCHETTI HA LA CONSEGUENZA DI CONGESTIONARE TUTTA LA ZONA DI CIRCONVINCINAZIONE CIRCINELLA, VIA M.S. DI LOURDES, VIA STAMPIANI E VALLE AURELIA. TRA L'ALTRO LA PIAZZA SACCHETTI RAPPRESENTA LA VIA DI ACCESSO DAL CENTRO AI QUARTIERI DI TORREVECCHIA, MONTE VINCIO, PIAZZAVALLE ETC. LE CONTESTAZIONI DELLA CONGESTIONE QUOTIDIANA DALLE 16 ALLE 20 DI SERA SONO UN TRAISSO DI INQUINAMENTO ACUSTICO E DELL'ARIA ELEVATISSIMO.

RISPETTANO AREE DI PARCHEGGIO PUBBLICO ZONA VALLE AURELIA IN CUI SI SONO PERSI 200 PARCHEGGI PER CIRCUMSCRIZIONE CANTO CITTADUALE, SENZA OFFERTE ALTERNATIVE. RISPETTANO PARCHEGGIO SPARTO VIA AESTO PER FAVORIRE TOLLICONE SOSTENIBILE SU PENALE F53 E TETTO, EVITANDO TRAFFICO ED EMISSIONI GAS CAUSATE DA NUOVO SUDDESTRANCO INSTAURATO PER AUTOBUS SU VIA AESTO AL FINE DI RAGGIUNGERE NUOVO EUROPA INDUSTRIE. STRANARE CADUTA CIRCOLO.

La rete di linee di tram a Sparto potrebbe essere una soluzione per risolvere il problema di congestione e inquinamento in zona di Valle Aurelia. La rete di tram potrebbe essere una soluzione per risolvere il problema di congestione e inquinamento in zona di Valle Aurelia. La rete di tram potrebbe essere una soluzione per risolvere il problema di congestione e inquinamento in zona di Valle Aurelia.

LA ZONA AURORA HA UNA BUONA COPERTURA DI LINEE E SUFFICIENTE AUA FLUIDITA' CARICATA E TRAFFICO NEVI PERA' ESSI VA CONDIZIONE CON LA NECESSITA' CARICARE DI AGENZI SU STRADA E NON SUO CON

07 Maggio 2019

Terzo incontro con cittadini, Associazioni e Comitati di Quartiere dei Municipi XII, XIII e XIV nella Sala Consiliare del Municipio XIII – via Aurelia 470, alle ore 17.00.

L'incontro, che ha visto la partecipazione di 21 persone anche in rappresentanza di Associazioni e Comitati di Quartiere, è cominciato con una breve introduzione dell'Assessore alle Politiche dell'Ambiente, del Decoro Urbano, Mobilità e Trasporti del XIII Municipio, Emanuele Penna.

La Presidente del Municipio XIII, Giuseppina Castagnetta, ringrazia tutti i cittadini che hanno partecipato e sottolinea l'importanza di questi processi in quanto coinvolgono chi è veramente in grado di dare una visione veritiera della città.

Si dichiara certa che il Documento della Partecipazione sarà la bussola che l'Amministrazione userà nel decidere le future richieste di finanziamento relative alle opere comprese nel PUMS. Di seguito ringrazia, anche a nome degli altri Presidenti di Municipio, il Comune di Roma, gli Assessorati, Risorse per Roma, l'Agenzia per la Mobilità, tutti i cittadini e Comitati e infine gli Assessori municipali, ricordando l'altissimo valore che le istanze arrivate dal territorio hanno nel momento di prendere delle decisioni che rischierebbero di essere inattuabili qualora venissero calate dall'alto.

In chiusura si augura di vedere realizzate, entro fine mandato, alcune delle opere del Piano: nello specifico la cabinovia che riguarda il Municipio XIII in quanto porterebbe benefici alla mobilità di questo territorio, sia perché opera all'insegna della mobilità sostenibile, sia perché alternativa al trasporto su gomma che insiste quasi esclusivamente sull'asse viario di via di Boccea.

Il Presidente Penna ricorda che il Documento della Partecipazione sarà il risultato dell'approvazione delle osservazioni emerse nei due precedenti incontri.

L'ing. Fabio Nussio dell'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità ringrazia i partecipanti ricordando quanto le loro indicazioni date negli incontri precedenti abbiano aiutato l'Agenzia in una riflessione sulle scelte di Piano prese fino ad ora e nel capire se qualcosa può essere migliorata. Fa due precisazioni: la prima è che non tutte le indicazioni arrivate dai cittadini verranno accolte ma che su alcune si sta ragionando e in seconda battuta ricorda ai cittadini di verificare che tutte le osservazioni siano state registrate e recepite così come indicato da loro. Ricorda inoltre che per la funivia sono stati già richiesti i finanziamenti al Ministero ma qualora il Piano non venga approvato entro il 4 agosto questi andranno persi: ciò renderebbe necessario ripresentarsi al seguente bando a settembre 2019; a questo proposito illustra sinteticamente le tempistiche e l'iter necessario per garantire questa approvazione.

L'arch. Mariangela Meola spiega che l'incontro di oggi ha come obiettivo finale condividere e verificare i risultati degli incontri precedenti per avere un riscontro dai cittadini che porti all'approvazione del Documento della Partecipazione che è il documento che accompagnerà tutto l'iter approvativo del PUMS. Spiega che tutto ciò che è stato indicato negli incontri precedenti è stato riportato graficamente sulle tavole tematiche del Piano o - qualora non fosse stato graficizzabile - su delle tabelle. Invita così i cittadini ad avvicinarsi alle tavole e verificare che tutto ciò che è emerso negli incontri precedenti sia stato riportato correttamente.

Il Presidente Penna ricorda che fino al 15 di maggio è possibile ancora proporre delle osservazioni attraverso l'indirizzo mail riportato sul portale del PUMS.

Di seguito i cittadini studiano le tavole assistiti dal personale dell'Agenzia della Mobilità e di Risorse per Roma: vengono chieste alcune delucidazioni e fatte nuove osservazioni; di seguito si torna in plenaria.

Il Consigliere Michele Schiavone fa presente che il Municipio XIII ha trasmesso al Dipartimento Mobilità, che a sua volta ha trasmesso all'Agenzia della Mobilità, due tracciati di piste ciclabili che non ha trovato nelle tavole: il primo è il prolungamento della pista ciclabile già esistente lungo la via Gregorio XI fino ad una fermata della metropolitana (Battistini o Cornelia) e il secondo quello che da Bastogi permetta di arrivare a una fermata metro.

L'arch. Mariangela Meola chiede l'"approvazione" del Documento discusso e, dopo averla ricevuta da parte di tutta l'assemblea, ringrazia i presenti e conclude la seduta.

Il Presidente Penna saluta a nome degli altri Assessori e ricorda ancora l'importanza dei tempi stretti necessari per l'approvazione del Piano e di conseguenza dei finanziamenti indispensabili per cominciare a realizzare alcuni degli interventi del Piano. Di seguito ringrazia Risorse per Roma, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, gli Assessori, i cittadini, i Comitati, Associazioni, Consiglieri e il suo staff Claudia Manucci.

L'Assessore alle Politiche della Mobilità e dei Trasporti del Municipio XII, Alessandro Galletti ringrazia a sua volta i presenti e chi ha partecipato agli incontri precedenti.

L'incontro si è concluso alle ore 19,00 circa.

5. La partecipazione attraverso il portale del PUMS

Un capitolo integrante del Documento di Partecipazione è rappresentato dalle schede e dai documenti che sono pervenuti dai cittadini e dalle Associazioni attraverso la e-mail dedicata, accessibile dal Portale del PUMS oppure consegnati a Risorse durante gli incontri di partecipazione.

Di seguito si allega tale documentazione, suddivisa secondo la seguente classificazione:

- Proposte generali
- Municipi I - II
- Municipi III - IV - XV
- Municipi V - VI – VII
- Municipi VIII - IX
- Municipi VIII - IX
- Municipi X - XI
- Municipi XII - XIII - XIV
- Proposte trasversali a più Ambiti Territoriali

Le schede e i documenti sono identificati con il nome del proponente o, nel caso di anonimato, con il titolo della proposta.

5.1 Proposte generali



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

A fronte, ogni giorno di più, della degradante qualità del servizio di trasporto pubblico, invece di porre in essere immediati rimedi si presenta un LIBRO DEI SOGNI, senza alcuna certezza sui finanziamenti, senza analisi validanti l'intera programmazione e le singole opere, senza priorità. Eppure è assodato che la congestione urbana e l'inquinamento che distruggono la vita quotidiana delle persone e la bellezza della città hanno origine dall'abnorme sviluppo della mobilità privata, e che l'unico effettivo rimedio è il trasporto pubblico. Una chiara scelta politica e culturale in tal senso avrebbe potuto sostenersi sulle esperienze maturate in città, da parte di associazioni, sindacati, centri culturali, studiosi, nonché sulle buone pratiche effettuate in altre capitali tutte orientate alla riduzione della mobilità individuale.

L'iter procedurale scelto non si può in alcun modo definire partecipativo poiché è consistito nella conferma delle scelte delle precedenti Amministrazioni (i punti fermi) senza aggiornarle o riprogettarle secondo quanto richiesto dall'esperienza. Che dire poi della raccolta on line delle più disparate proposte, un processo che ha sollevato critiche per l'assenza di trasparenza e di motivazioni.

i tuoi suggerimenti

La programmazione del sistema della mobilità urbana e di area vasta non c'è. Quale idea ha il Comune della situazione del trasporto pubblico e privato, delle persone e delle merci? Nessuna, se dimentica che la situazione è insostenibile anche per la presenza di un forte pendolarismo. Il sistema di trasporto pubblico è di area vasta o non è! Ciò che vale a maggior ragione per il turismo! Una programmazione che si voglia definire sostenibile deve prendere in esame l'intero sistema della mobilità e coordinare un progetto di mobilità integrata urbana e di area vasta, di intermodalità regionale, realizzare un fondo finanziario comune per orientare i finanziamenti sulle infrastrutture e le attività prioritarie. Una programmazione ben cosciente dell'interdipendenza esistente con i sistemi sociali, ambientali, tecnologici, culturali, turistici. Un'azione di lungo periodo non contrasta con l'immediatezza di importanti azioni, né qui si prefigura un tempo infinito, poiché gran parte della documentazione necessaria esiste. Quello che si chiede è una azione politica consapevole dei propri obiettivi (un servizio pubblico efficiente ed efficace), con una idea chiara sulle trasformazioni della città per orientarle al bene collettivo. Conseguenza di un dibattito pubblico aperto. Poiché si perde più tempo quanto meno si discute pubblicamente.

indice di efficacia

0
non efficace

5
più efficace

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|---|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input checked="" type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

Non c'è più tempo da perdere: è urgente intervenire immediatamente con quanto è possibile fare per alleviare la pena della mobilità, nel mentre il Pums verrà ripensato daccapo come elemento strategico di programmazione. Non vi è necessità di alcuna ricerca ulteriore che dimostri la bontà di interventi quali l'ampliamento delle corsie preferenziali, la loro salvaguardia nelle intersezioni, l'asservimento semaforico, il miglioramento della manutenzione di strade e marciapiedi, la liberazione delle fermate dalla doppia sosta e dalla sosta, l'attenzione alla disabilità, alla sicurezza, ecc. Né, nel medio periodo, deve risultare troppo difficile garantire pedoni e ciclisti, riorganizzare la distribuzione delle merci, cominciare a ricostruire la rete tramviaria di superficie e rinnovare le infrastrutture tecnologiche, riordinare i servizi di linea per evitarne la ridondanza centrale e la scarsità periferica, realizzare le prime isole ambientali ecc. Aspetti, peraltro, in gran parte contenuti negli Atti di programmazione (PGTU) della Amministrazione e ai quali si sarebbe dovuto dare già avvio se non perdurasse la contrarietà a guidare LA RIDUZIONE DEL TRASPORTO SU GOMMA INDIVIDUALE.

Si è cominciato a fare qualcosa sull'accesso dei Pullman turistici, ma il problema del turismo e dell'accesso alla città richiede un polso fermo più forte per interventi più complessi.

i tuoi suggerimenti

Riorganizzazione dell'Azienda di trasporto pubblico.
Esaurito il Referendum che ne chiedeva la privatizzazione e avviato, con la procedura simil fallimentare del concordato preventivo, il tentativo di galleggiamento è caduto il silenzio come se la situazione non perdurasse gravissima. Presto riemergeranno le scadenze del rinnovo dell'affidamento del servizio, del destino delle ferrovie concesse, mentre sempre più drammatiche sono le arretratezze tecnologiche delle attuali metropolitane e del parco vetture. Anche qui non si tratta di attendere che i problemi diventino irreversibili, perché immediati provvedimenti possono essere presi in tema di manutenzione, appalti e subappalti, responsabilità degli amministratori, apertura al controllo e alla stessa programmazione del servizio ai lavoratori e agli utenti.
Da varie parti si era discusso in città, sull'opportunità della trasformazione di Atac da Società per azioni (un impianto sostanzialmente privatistico) in Azienda speciale; è un tema che dovrà diventare centrale per dare gambe al Pums.



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome	<input type="text"/>	cognome	<input type="text"/>
associazione/comitato/altro	<input type="text" value="C.A.L.M.A. - ROMAMOBILITAROMA - COMITATO NO ROMA-LATINA"/>		
municipio di residenza	<input type="text"/>		

Associazione C.A.L.M.A.



partecipazione.pums@rpr-spa.it

Sul testo e sulla procedura fin qui seguita nonché su quella delineata per il prosieguo dell'iter amministrativo il giudizio è fortemente negativo per le seguenti motivazioni:

1.- A fronte ogni giorno di più della degradante qualità del servizio di trasporto pubblico, ben visibile alla stessa Amministrazione e patita quotidianamente dalla popolazione, invece di porre in essere immediati rimedi si presenta un **LIBRO DEI SOGNI**. Si disegna un avvenire radioso fondato, com'è oggi purtroppo costume diffuso, su di un programma molto ampio senza alcuna certezza sui finanziamenti occorrenti, senza analisi dell'intera programmazione e delle singole opere che ne dimostrino la validità, sull'assenza di priorità. Eppure in questi anni e da tempo è ormai scientificamente assodato che la congestione urbana e l'inquinamento che distruggono la vita quotidiana delle persone e la stessa bellezza della città e della sua storia hanno origine dall'abnorme sviluppo della mobilità privata, e che l'unico effettivo rimedio è il trasporto pubblico. È evidentemente una scelta politica e culturale importante quella che dovrebbe compiere un'Amministrazione che volesse cambiare lo stato comatoso in cui versa la città. Avrebbe dalla sua le esperienze che sono maturate nella città, da parte di associazioni, sindacati, centri culturali, studiosi, singoli cittadini, che si sono cimentati nell'individuare alternative, nonché le buone pratiche effettuate in altre capitali e grandi città, tutte orientate alla riduzione della mobilità individuale su gomma.

2.- Non per caso, ed è il secondo rilievo, **l'iter procedurale scelto non si può in alcun modo definire partecipativo** poiché è consistito nella conferma delle scelte immaginate o iniziate dalle precedenti Amministrazioni (i cosiddetti punti fermi) senza che fosse possibile aggiornare quelle scelte ed eventualmente riprogettarle in tutto o in parte secondo quanto richiesto in questi anni da movimenti civici. Un esame pubblico aperto alla riconferma o alla modifica. Che è stato evitato, mentre avrebbe costretto a produrre quelle analisi, attualmente in gran parte mancanti o non conosciute, che ne sostenessero la validità attuale. Che dire poi della raccolta delle più disparate proposte, votate on line, in un processo che non piccole critiche ha sollevato per l'assenza di trasparenza e per l'accoglimento o meno effettuato senza esame pubblico delle motivazioni. Ora si annuncia un secondo itinerario partecipativo sulla Proposta votata dalla Giunta, ma senza che sia definita l'intelaiatura di sistema nella quale valutare i differenti suggerimenti. I quali non possono essere quelli desumibili dai "punti fermi" per la semplicissima ragione che la programmazione passata è da considerare non piccola causa dell'attuale collasso.

3.- **Non c'è più tempo da perdere: è urgente intervenire immediatamente** con quanto è possibile fare per alleviare la pena della mobilità, nel mentre il Pums viene ripensato daccapo come un elemento strategico di programmazione. Ciò non è in contraddizione perché non vi è necessità di alcuna ricerca ulteriore che dimostri la bontà di interventi quali l'ampliamento delle corsie preferenziali, la loro salvaguardia nelle intersezioni, l'asservimento semaforico, il miglioramento della manutenzione di strade e marciapiedi, la liberazione dalla doppia sosta e dalla sosta alle fermate, l'attenzione alla disabilità, alla sicurezza, ecc. Né, nel medio periodo, deve risultare troppo difficile garantire pedoni e ciclisti, riorganizzare la distribuzione delle merci, cominciare a ricostruire la rete tramviaria di superficie, riordinare i servizi di linea per evitarne la ridondanza centrale e la scarsità periferica, realizzare le prime isole ambientali ecc. Aspetti, peraltro, in

gran parte contenuti negli Atti di programmazione (PGTU) della stessa Amministrazione e ai quali si sarebbe dovuto dare già avvio se non perdurasse la contrarietà a guidare **LA RIDUZIONE DEL TRASPORTO SU GOMMA INDIVIDUALE**. Diamo atto che si è cominciato, per esempio sull'accesso dei Pullman turistici, a fare qualcosa, ma il problema del turismo e dell'accesso alla città richiede un polso fermo più forte, perché più argomentato e attento al superamento delle odierne contraddizioni.

4.- Riorganizzazione dell'Azienda di trasporto pubblico. Esaurito il Referendum che ne chiedeva la privatizzazione e avviato, con la procedura simil fallimentare del concordato preventivo, il tentativo di galleggiamento è caduto il silenzio come se la situazione non perdurasse gravissima. Presto riemergeranno le scadenze del rinnovo dell'affidamento del servizio, del destino delle ferrovie concesse, mentre sempre di drammatiche sono le arretratezze tecnologiche delle attuali metropolitane e del parco vetture. Anche qui non si tratta di attendere che i problemi diventino irreversibili, perché immediati provvedimenti possono essere presi in tema di manutenzione, appalti e subappalti, responsabilità degli amministratori, apertura al controllo e alla stessa programmazione del servizio ai lavoratori e agli utenti. Da varie parti si era discusso in città, sull'opportunità della trasformazione di Atac da Società per azioni (un impianto sostanzialmente privatistico) in **Azienda speciale**; è un tema che dovrà diventare centrale per dare gambe al Pums.

5.- La programmazione del sistema della mobilità urbana e di area vasta non c'è. È involontariamente buffo che la Giunta abbia dato mandato al proprio Dipartimento di coordinare l'adozione degli atti conseguenti e successivi per dare attuazione al Piano con la Città Metropolitana e Roma Capitale, dimenticando la Regione. A parte la circostanza che venga così menzionata la Città metropolitana di cui si era persa la memoria, ma la Regione? Quale idea ha il Comune della situazione del trasporto pubblico e privato, delle persone e delle merci? Evidentemente nessuna se dimentica che la situazione è diventata insostenibile anche per la presenza di un così forte pendolarismo. Il sistema di trasporto pubblico è di area vasta o non è! Ciò che vale a maggior ragione proprio per il turismo! È appena il caso qui di ricordare che una programmazione degna di questo nome (soprattutto se si vuol definire sostenibile) deve prendere in esame l'intero sistema della mobilità e coordinare un progetto di mobilità integrata urbana e di area vasta, di intermodalità almeno regionale. Realizzare inoltre un fondo finanziario comune per orientare i finanziamenti sulle infrastrutture e le attività prioritarie. Una programmazione, inoltre, ben cosciente dell'interdipendenza esistente con i sistemi sociali, ambientali, tecnologici, culturali, turistici. Un'azione di lungo periodo, destinata a sua volta a durare nel tempo non contrasta, insistiamo, con l'immediatezza di importanti azioni (cfr i numeri 3 e 4), né qui si prefigura un tempo infinito, poiché gran parte della documentazione necessaria esiste. Quello che si chiede è una azione politica consapevole dei propri obiettivi (un servizio pubblico efficiente ed efficace), con una idea chiara sulle trasformazioni della città per orientarle al bene collettivo. Conseguenza di un dibattito pubblico aperto. Poiché si perde più tempo quanto meno si discute pubblicamente.

C.A.L.M.A. Coordinamento Associazioni Lazio Mobilità Alternativa	3397520737
Comitato No Corridoio Roma Latina	3332152909
Roma Mobilità Roma	3356126713

Roma 7 marzo 2019

5.2 Municipi I - II



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0 5

non efficace più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



PUMS

STUDIO DEL PIANO URBANO DI MOBILITA' SOSTENIBILE

I cittadini chiedono l'apporto di alcune
modifiche allo stesso.



Studio del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile

I cittadini chiedono l'apporto di alcune modifiche allo stesso

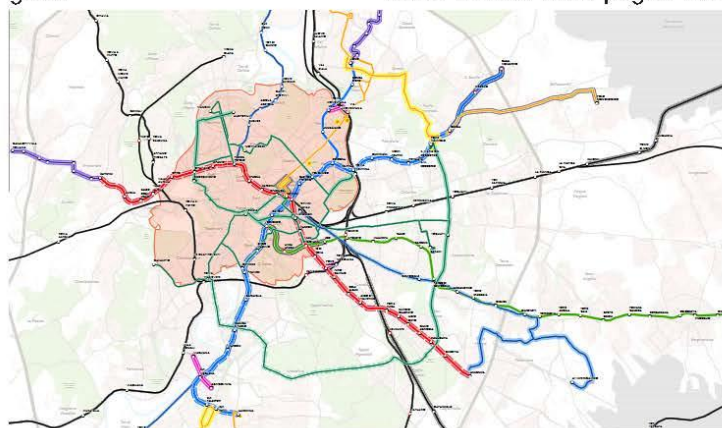
In via del tutto preliminare, ci si chiede quale possa essere in questo momento l'apporto partecipativo della cittadinanza rispetto ad un Piano che di fatto è stato già approvato in Giunta Capitolina. Quali modifiche potrebbero mai essere in questo momento varate a cose fatte, a delibera ormai scritta e approvata. Non condivisibili poi le modalità attraverso le quali questa Amministrazione ha inteso far partecipare la cittadinanza mettendo online sul sito www.pumsroma.it delle preferenze su tematiche prestabilite.

Ciò premesso:

1. Rete di trasporto pubblico

Riteniamo che sia rilevante rendicontare che la preferenza che ha ottenuto più voti sul sito www.pumsroma.it è indubbiamente il progetto METROVIA. Si prefigge di creare un sistema integrato su ferro, convertendo e riutilizzando le infrastrutture ferroviarie che già attraversano la nostra città, per mezzo della realizzazione di nodi di scambio. Partendo dalle tre linee metro già esistenti, a cui si dovrebbero aggiungere 6 linee ex novo che dovrebbero essere istituite sulla tracciata delle tratte urbane delle ferrovie. Le nove linee metropolitane, di su-

perficie e non, sarebbero tutte interconnesse. Questo progetto sarebbe sicuramente meno costoso e meno invasivo rispetto alla costruzione delle linee metro nuove previste nel PUMS. Mentre nella graduatoria finale delle proposte (www.pumsroma.it) il progetto METROVIA compare al primo posto con 807 pareri positivi, nella graduatoria finale passa al secondo posto, per poi non essere più neanche menzionato durante la conferenza stampa presso il Rettorato di Tor Vergata.



Da una lettura del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile si evince che: "Nel 2016, ultimo anno disponibile, dei 2.100 bus disponibili ne erano giornalmente disponibili poco più di 1.300, pari al 62% circa, dei quali poi ne venivano effettivamente utilizzati 1.125 (l'86% dei disponibili). Nel complesso sono circa

800 i bus non disponibili per guasti e per aperture di richiami di manutenzione programmata." (PUMS, vol. 1, pag. 88, 89). Ci ha lasciato perplessi la affermazione dell'assessore Meleo durante la prima presentazione del PUMS per il I e II Municipio: "Partendo dal presupposto che gli autobus non sono oggetto del PUMS, perché l'autobus è un oggetto mobile....." (presentazione del 27 marzo 2019 in via della Greca, 5 del PUMS, www.pumsroma.it, minuto 3:18:06). Tali parole hanno avuto l'effetto di un pugno nello

stomaco.

Non riteniamo che la situazione possa migliorare con l'arrivo dei 38 bus presi a noleggio per 12 mesi, estendibili a 18. E neanche quando saranno arrivati gli altri 70 bus purtroppo si potrà considerare la situazione in miglioramento poiché anche questi saranno a noleggio e con le

medesime modalità.

Per quanto riguarda la prenotazione tramite gara CONSIP dei 227 autobus (di cui 91 a metano e gli altri ad alimentazione diesel), questi avrebbero dovuto essere costruiti presso la IIA (Industria Italiana Autobus), ma la ditta è sulla via del fallimento ed è stata ricapitalizzata in parte anche dalla turca Karsan. La situazione è assai contraddittoria poiché trattandosi di una gara europea, i bus non potranno essere costruiti interamente in Turchia. Peraltro, una delle due sedi di IIA, quella di Flumeri, non è attualmente attiva poiché attende interventi di messa in sicurezza e ammodernamento.

Ma andiamo un po' più nel dettaglio.

Ricordiamo che per Atac è intervenuto nel mese di luglio 2018 il Concordato Preventivo con 1.300 creditori (enti pubblici, banche e fornitori) che avanzavano da Atac 1 miliardo e 400 milioni di euro. **Ma il Concordato prevede innanzitutto il miglioramento del servizio con l'incremento di mezzi.**

A fronte del tentativo di acqui-

sto, fallito miseramente, da parte di Atac di 320 autobus nuovi per una cifra pari a € 98 milioni che sarebbero stati finanziati da Roma Capitale (il bando di gara è andato deserto), il Comune ha dovuto ripiegare su misure alternative che non sembrano proprio essere all'altezza di Roma Capitale.

Vediamo quali.

Revamping di 60 minibus elettrici Gulliver della Technobus S.p.A.

che giacciono abbandonati da diversi anni nel deposito Atac di Trastevere. Il primo lotto di vetture revampizzate è di 25, quindi poco più di un terzo. Il costo del primo lotto è di 2 milioni di euro vale a dire 80.000 € a minibus. Sembra illogico spendere una cifra così alta per minibus con tecnologia obsoleta e quindi di dubbia longevità (tra due/tre anni saranno già nuovamente in deposito). Con la sostituzione delle vecchie batterie non si potrà avere ovviamente una nuova vettura con le tecnologie di bordo di nuova generazione. Oltretutto questi minibus mancano dei dispositivi di sicurezza che attual-

mente vengono installati su tutte le nuove vetture adibite al trasporto pubblico. Allora perché non cambiare il motore sulle vecchie vetture abbandonate nei depositi in attesa di rottamazione con un nuovo propulsore euro 6? Nel revamping dei bus elettrici, invece, il motore non viene cambiato. Quindi, ricapitolando: 25 vetture X 80.000 € fanno 2.000.000 di euro (per il primo lotto). Restano gli altri 35 mezzi, a 80.000 € l'uno, per un totale di 2.800.000 per il secondo lotto.

In totale verranno spesi 4.800.000 euro per rimettere in circolazione vetture di vecchia concezione. È come ripristinare una flotta di FIAT 127.

Un Autobus elettrico più lungo, capiente e con tutte le dotazioni di sicurezza che attualmente le norme richiedono per l'immatricolazione, nonché di batterie a più lunga durata costa circa 170.000 €.

Per cui con 4.800.000 € si sarebbero potuti acquistare 28 Autobus di ultima generazione che sarebbero stati un vero investimento per ATAC.

Ovviamente l'acquisto di un bus elettrico nuovo trova maggior convinzione anche sotto il punto di vista della garanzia che è minimo di due anni estendibile fino a 5 anni comprendendo anche il servizio manutentivo full service, formula sempre più adot-

plicata solo agli interventi effettuati, e comunque è probabile che la durata sia inferiore ai due anni visto che si tratta di trasformazioni. Oltretutto potrebbero nascere contenziosi riguardo a ciò che può aver causato il guasto, se le componenti oggetto di revamping oppure altre compo-

hanno dato molti problemi e, in diverse città italiane, sono finiti presto fuori uso. È un fatto da non sottovalutare se si pensa che tali mezzi dovrebbero contribuire al risanamento del nostro malandato servizio di superficie.



tata dalle società di trasporto pubblico. Oltretutto a garantire i nuovi mezzi sarebbe la stessa casa costruttrice, cosa di non poco conto.

Per l'autobus elettrico revampizzato, proprio perché ha subito interventi e modifiche nella struttura e nella meccanica, si prevede invece una garanzia particolarmente complessa poiché la ditta che ha fatto l'intervento risponderà solo per il revamping effettuato, e non per altro. Quindi la garanzia (che comunque per legge ci deve essere) in caso di guasto sarà ap-

plena del mezzo ne abbiano compromesso le modifiche. In caso di guasto si potrebbe, proprio per individuare le componenti in garanzia, avere il fermo del mezzo in attesa di riparazione.

I vecchi minibus elettrici avevano funzionato per soli tre anni per essere poi abbandonati nel deposito, forse proprio per problemi di alimentazione. Ma non meraviglia che i corti, come vengono denominati questi minibus, a Roma non abbiano avuto lunga vita. In realtà questi mezzi elettrici di vecchia generazione

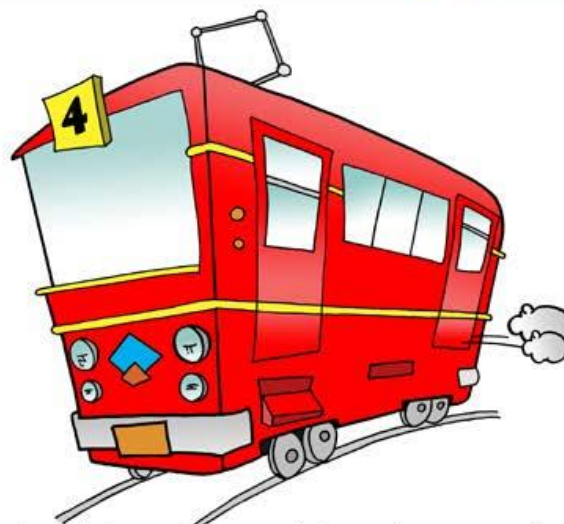
Noleggio di 108 autobus per un periodo di 12 mesi estendibile a 18 mesi, dei quali nessuna notizia è trapelata circa la categoria di inquinamento. Con riferimento a tale ulteriore profilo giova precisare che per ora sono stati consegnati solo 38 mezzi nuovi noleggiati dalla Società Cialone Tour di Ferentino (Fr). Il costo complessivo per i 12 mesi, sembra essere di 3,66 Milioni di €.

Stanno già iniziando ad arrivare da Israele i rimanenti 70 autobus marca Volvo, questi sono mezzi usati, hanno già macinato chilometri a Tel Aviv per circa otto/10anni. Per questi il costo complessivo per i 12 mesi stabiliti, prolungabili a 18, sembra essere di 6,30 Milioni di €. Per cui il costo totale per i 12 mesi per Atac è di 9,96 Milioni di €. Infine, teniamo presente che in media un bus nuovo di 12 metri costa circa 250.000 €. Mentre questi mezzi a noleggio costeranno mediamente 92.222 € ciascuno, ma andranno restituiti dopo un anno, o un anno e mezzo.

Ma vi è di più. Sembra che i lavoratori Atac abbiano già bocciato i primi 38 autobus nuovi in fitto. In data 20 febbraio 2019, il Consiglio Unitario Aziendale, a firma Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti ha inviato alla sede competente la richiesta di un

incontro urgente: "...siamo venuti a conoscenza di alcune criticità presenti e riguardanti la sicurezza del personale e dell'utenza." Adducono diversi punti di criticità, vediamo quali: (A) Manca la cabina di sicurezza che ha costituito una lunga battaglia vinta dai lavoratori e che serve a garantire l'incolumità dell'autista, e quindi degli utenti, scongiurando le aggressioni, utile soprattutto sulle linee notturne e in quelle periferiche. I primi 38 mezzi sono in servizio appunto sulle linee 870, 115, 029, 052 e 700, che percorrono quindi anche zone periferiche. Peraltro proprio sulla linea 870 sono capitate aggressioni come denunciano le Rappresentanze Sindacali Unitarie. (B) Il posto guida è inadeguato per un autista più alto di 1,75mt e i pedali di freno e acceleratore sono posti troppo vicini, complicandone la guida. (C) Alle porte manca il sistema di blocco, elemento fondamentale per la sicurezza degli utenti poiché scongiura le ripartenze accidentali e manca il sistema di apertura verso l'esterno, utile sulle linee, come la 228, che percorrono carreggiate piuttosto strette. Infine si rilevano problemi anche con lo specchietto laterale destro: essendo posto troppo in basso rischia di colpire i pedoni.

Ma anche gli autobus usati Volvo con provenienza Israele sembrano mostrare rilevanti anomalie. In data 09 aprile 2019 la USB, Unione Sindacale di Base, scrive alla Società ATAC. L'oggetto è: Richiesta di intervento e diffida in merito all'utilizzo delle vetture Volvo. "La scrivente O.S. prendendo visione della vettura modello Volvo con matricola aziendale



273, ha riscontrato varie anomalie che potrebbero pregiudicare in modo rilevante la sicurezza del personale e dei passeggeri, pertanto si richiede di eseguire degli interventi strutturali su tutte le vetture di questo tipo, atti a ripristinare e garantire la sicurezza.

Le anomalie riscontrate sono le seguenti:

- A) Protezione posto guida (la vettura non presenta un'adeguata protezione del conducente alle spalle e nella parte DX del posto guida).
- B) L'apertura della sola porta anteriore non mette in funzione il "blocca porte" (dispositivo di sicurezza che serve a tenere bloccata la vettura finché le porte rimangono aperte).
- C) Le porte per la salita e la discesa dei passeggeri, non hanno il dispositivo che ne blocca la chiusura se un passeggero rimane fra le ante provocandone lo schiacciamento.
- D) Serve un distanziatore che tenga i passeggeri lontano

dal poggia mano posto sul cruscotto, per i seguenti motivi:

- 1) quando la vettura è piena, il conducente perde totalmente la visibilità dalla parte DX.
- 2) i passeggeri che sostano vicino al poggia mano posto sul cruscotto sarebbero travolti dall'apertura della porta anteriore che non ha il dispositivo di blocco qualora trovi un ostacolo nella chiusura e nell'apertura.

Per quanto esposto sopra si diffida l'azienda nel mettere in servizio questo modello di vettura fino a che non sono risolte queste anomalie."

Su questi reclami dei vari sindacati crediamo non vi sia nulla da aggiungere.

In ultimo c'è l'acquisto di 227 autobus tramite gara Consip. Ripercorriamo le vicende degli ultimi mesi riguardo all'approvvigionamento di mezzi da parte della partecipata. Il piano di risanamento di Atac contemplava l'acquisto di 320 bus a combustibile Diesel e 58 a metano per l'anno 2018. Come sappiamo purtroppo la gara è andata de-

serta: è evidente che nessuna società si è fatta avanti per il bando della partecipata di Roma Capitale mancando fiducia nella solvenza di Atac. Ma per aggirare l'ostacolo si è provveduto ad un appalto tramite Consip, la ditta che se lo è aggiudicato è la IIA, Industria Italiana Autobus, che attraversa però una drammatica crisi aziendale. Come poi possa una compagnia in tale crisi partecipare ad una gara Consip sarebbe tutto da studiare.

Il primo febbraio il ministro Di Maio afferma: "Abbiamo mantenuto le promesse fatte ai lavoratori, la IIA non è fallita e lo Stato si è assunto le sue responsabilità entrando con una quota del 50% di cui 20% Leonardo e 29,95% a Invitalia. Altro 20% rimane alla turca Karsan e poi c'è da trovare il quarto socio industriale (29,95%)." (fonte: irpinianews.it).

Nel piano industriale Atac, invece, adesso grazie alla gara Consip sono attesi 227 bus (136 Diesel e 91 a metano) che, secondo l'assessore Meleo, sarebbero previsti in consegna per giugno 2019. Tuttavia si deve nuovamente fare i conti con operai in cassa integrazione e lavorazione oramai allo stop da diversi mesi. La IIA ha due stabilimenti, uno a Bologna con 154 lavoratori, e l'altro Flumeri (Av) con 290 lavoratori circa.

Quest'ultimo peraltro necessiterebbe di lavori per ammodernamento e per messa in sicurezza. Se ne deduce che la consegna stimata per giugno 2019 potrebbe saltare. La costruzione dei 227 bus al momento attuale non sembra essere neanche iniziata.

Quindi riassumendo si tratterebbe, o si tratterà, di 60 minibus elettrici, di 108 autobus a noleggio e di 227 autobus nuovi che non si sa quando arriveranno.

Ma per leggere questi numeri dobbiamo avere cognizione di altri numeri. Secondo il bilancio del 2017 Atac possiede una flotta di complessivi 2.308 mezzi, tra autobus (quasi 2.000), tram, filobus, treni per le linee metropolitane, e treni per le ferrovie. La somma dei mezzi che nei prossimi mesi, o meglio anni, dovrebbe andare ad incrementare questa flotta è di 395 mezzi, di cui 108 per 12 mesi di noleggio.

In ogni caso, sarebbe corretto da parte dell'amministrazione capitolina rendere pubblico il capitale e chi esattamente detiene le quote di partecipazione societaria dell'azienda che costruisce i bus, oltre che divulgare il cronoprogramma di consegna certo, vista la sofferenza quotidiana di autobus in

cui versa l'azienda di trasporto comunale. Il paradosso sarebbe avere prima i 200 autisti del concorso che si sta svolgendo che gli autobus per guidarli.

I romani hanno bisogno di risposte, non promesse, non propaganda, ma certezze che si concretizzino a breve termine.

Ai loro occhi non ha alcun senso togliere parcheggi, aumentarne il contributo, togliere stalli gratuiti se PRIMA non si predisponesse un servizio pubblico che sia degno di questo nome e di Roma Capitale! I cittadini ambiscono alla sostenibilità, la quale non può che passare attraverso l'aumento nel numero e nella qualità dei mezzi pubblici, bus e treni metro. Per la cittadinanza romana lasciare il trasporto privato su gomma in favore del mezzo pubblico è una ambizione e una priorità che sin qui rimane ancora disattesa.

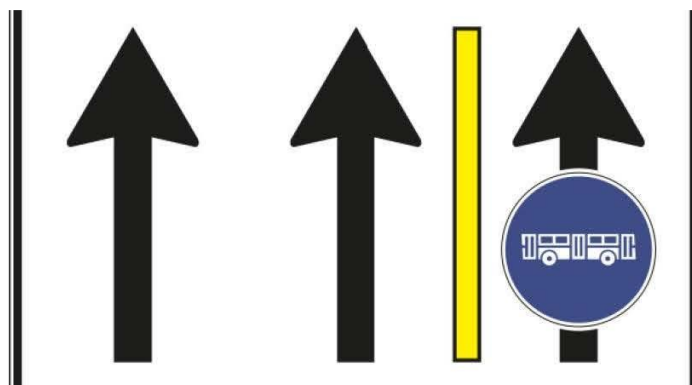
La richiesta della cittadinanza è un aumento serio e credibile del numero dei mezzi di trasporto di superficie e non, al fine di rendere davvero sostenibile la mobilità nella nostra città. Si chiede l'acquisto di mezzi a basse emissioni inquinanti, preferibilmente a metano o elettrici/ibridi.

2. Realizzazione corsie preferenziali riservate al TPL

Funzionale al mantenimento e

all'incremento della velocità del Trasporto Pubblico è la realizzazione delle corsie preferenziali che oramai da anni in diverse vie della città di Roma sottoli-

neano la protezione delle corsie adibite al passaggio dei mezzi pubblici. Purtroppo la inciviltà di molti ha portato a dover meglio proteggere tale viabilità con il



posizionamento di dissuasori di varie misure e fattezze.

Su numerose strade i dissuasori posti sono poco ingombranti come i "chiodi stradali", placchette tondeggianti di colore giallo che si fissano nell'asfalto per mezzo di lunghe viti.

Sfortunatamente questa Giunta Capitolina di recente sta facendo utilizzare invece i cordoli per definire le corsie preferenziali. Questi sono posati sull'asfalto e sostengono dei birilli, sempre in plastica dura. Queste strutture si sono rivelate oltremodo pericolose. Dalla loro posa in opera su viale Eritrea e viale Libia si sono verificati diversi incidenti che hanno visto coinvolti soprattutto motocicli.

Inoltre, la posa di detti cordoli con birilli ha costituito il maldestro tentativo di scoraggiare la doppia fila per gli acquisti veloci. Quello che si è ottenuto è stato invece rendere invivibili le due

vie, impedendo anche una fermata di pochi secondi, e non solo a chi è costretto a scaricare pacchi o buste della spesa. Rende impossibile far scendere dalle auto passeggeri, bambini, anziani, disabili e di fatto si rende ineseguibile il lavoro dei vari mezzi commerciali.

Conseguentemente assistiamo ogni giorno alla sosta, questa sì selvaggia, sui marciapiedi di volta in volta di camion per autospurgo, camioncini, macchine del servizio dell'ordine, autoambulanze, carri funebri... per non menzionare quello che succede la mattina nelle ore di punta, quando i mezzi dell'Ama creano file infinite.

Riguardo poi alla questione del tempo/giro della linea 80 che, secondo il Presidente della Commissione Mobilità, sarebbe diminuito nientemeno che di 15 minuti a seguito della realizzazione della preferenziale sui due viali Eritrea e Libia (si ap-

prende dal vol. 2, pag 119 del PUMS che si tratta di 1.430 mt in tutto), si deve far notare che la presenza di cordoli e birilli non permette alla linea express 80 di superare né i bus di altre linee non express, che si fermano ad ogni fermata, e neanche i taxi durante le loro soste per far salire e scendere i clienti. Questo invece potrebbe avvenire se al posto dei cordoli si utilizzassero i chiodi stradali, come avviene per esempio su via Veneto o sulla Nomentana.

La richiesta dei cittadini consiste in: 1. ridipingere le corsie preferenziali, la qual cosa basterebbe in molti casi a farle rispettare, 2. sostituire i cordoli con un dissuasore meno ingombrante e quindi meno pericoloso, 3. posizionare telecamere per il controllo della viabilità preferenziale, e infine 4. richiedere il controllo di vigili urbani sui due viali.

3. Sosta tariffata, sua rivoluzione e connessione con TPL

“La Zona 1 di PGTU e parte degli ambiti della Zona 2 sono caratterizzati da Ic (indici di congestione da sosta) critici. In particolare, nella seconda Zona PGTU, le aree ad esempio di Prati e Delle Vittorie, Flaminio, Nomentano, Pinciano, Trieste, San Giovanni, Esquilino, Ripa, Trastevere, Aventino,

sperate per la ricerca di un posto dove parcheggiare le nostre auto, secondo l'amministrazione romana i rimedi ritenuti incisivi consisterebbero:

- nell'estendere la sosta tariffata, che tradotto vuol dire eliminare gli stalli bianchi gratuiti;
- nel “modulare” il costo della tariffa di sosta, che tradotto vuol dire aumentarlo;
- nel togliere ai residenti la pos-

sibile Stefàno ha affermato che si aspetta la riapertura delle tre stazioni metro chiuse per portare la delibera in giunta, come se prima della chiusura di Repubblica, Barberini, Spagna le cose funzionassero; come se ci fosse una relazione diretta tra metro chiuse e aumento delle tariffe di sosta; come se la cancellazione degli stalli bianchi gratuiti potesse in qualche modo essere messa in relazione con queste fermate!



San Saba, Testaccio sono tutte afflitte da livelli di congestione da sosta da gestire e regolare anche attraverso l'introduzione e modulazione della tariffa oraria.

Per tali zone....., cioè la domanda di sosta non viene soddisfatta e l'offerta risulta ad oggi insufficiente.” (PUMS vol. 1, pag 182).

Quindi, in queste condizioni di-

sibilità di parcheggiare senza pagare.

I cittadini invece ritengono che sarebbe il caso di iniziare a completare, aprire i vari parcheggi sotterranei ancora non riconsegnati ai residenti.

Si è infatti in attesa della delibera che stravolgerà la sosta tariffata nella città di Roma.

In data 1 aprile 2019 il presi-

I punti salienti della rivoluzione della sosta tariffata dovrebbero infatti essere i seguenti:

1. Aumento delle tariffe che passeranno in centro a 3 € e altrove ad 1.50 e 2 €.
2. Abolizione della tariffa agevolata giornaliera (attualmente si pagano 4 € per otto ore) e dell'abbonamento mensile (attualmente costa 70 €).

3. Abolizione degli stalli bianchi, quelli gratuiti per tutti (attualmente in proporzione del 20% circa). In questo modo a Roma gli stalli a pagamento passeranno dagli odierni 75.820 ad oltre 93.000 (+22%). Su questo punto bisogna ricordare che una sentenza del TAR aveva stigmatizzato “come illegittima la violazione da parte dei Comuni dell’obbligo di istituire zone di parcheggio gratuito e libero in prossimità di aree in cui è vietata la sosta o previsto il parcheggio solo a pagamento.” (sentenza del TAR del Lazio, n. 5218/2008).

4. Infine, ma non ultimo in ordine di importanza, il provvedimento prevederà che in circa 16 vie della città si passerà alla cosiddetta “tariffazione pura”, ossia anche i residenti dovranno pagare la sosta nelle strisce blu, ovvero su queste vie non varrà più la esenzione a cui dà diritto il bollino nel proprio quartiere. Le vie dovrebbero essere le seguenti: viale Eritrea, viale Libia, viale Regina Margherita, viale Parioli, viale Giulio Cesare, via Candia, via Cola di Rienzo, via dello Statuto, piazza Vittorio Emanuele, via Appia Nuova, via Magna Grecia, viale Trastevere, viale Europa, viale delle Province, via Catania. Questa misura inoltre sarebbe discriminatoria nei confronti di alcuni cittadini romani, rispetto ad altri. Peraltro, durante la Giunta Veltroni era stata già sperimentata sull’asse viale Eritrea/Libia quella che oggi viene chiamata “tariffazione pura”. A partire dall’inverno del 2000, e per qualche anno, i residenti la videro applicata con rotazione ogni tre ore, ma SOLAMENTE

sul 50% degli stalli. Per contro venne attuato il concetto di “sostituzione” del quale parla oggi il PGTU pur senza che sia applicato. Infatti, a fronte dei 150 posti, che i residenti perdevano sull’asse viario principale, erano stati destinati altrettanti stalli ad uso esclusivo dei residenti in due parcheggi di zona, più esattamente 88 posti nel parcheggio

B1, non è stato ancora restituito alla popolazione.

Inoltre, è da tenere presente che nel quadrante intorno all’asse viale Eritrea/viale Libia sono presenti sia circa 15 autorimesse ad ore con cui la maggior parte dei negozianti di zona ha già provveduto a stipulare convenzioni in favore dei propri



di via Tripoli e 67 posti nel parcheggio di piazza Annibaliano (pari a 155 posti sostitutivi). Nel tempo questi parcheggi sono andati persi: quello di via Tripoli è diventato un grande parcheggio multipiano, ma i residenti hanno perso la loro quota parte, e quello di piazza Annibaliano, chiuso per i lavori della metro

clienti, sia un parcheggio multipiano. Chi volesse raggiungere questa zona in macchina per fare shopping ha una ampia gamma di scelta di parcheggio. Bisogna inoltre ricordare che si tratta di zona ben servita dai mezzi pubblici, due fermate di prossimità della metro B1, Annibaliano e Libia, e non meno di

una decina di linee di autobus che lambiscono o percorrono i due viali. Per cui appare del tutto controproducente penalizzare i residenti facendo pagare loro la sosta, costringendoli ad utilizzare le loro auto per spostarle dalle 16 vie individuate. Una lettura anche approssimativa del PGTU scaricato dal sito www.comuneroma.it ci rende edotti su un punto decisamente rilevante che sembra essere sfuggito agli odierni legislatori. Si trova infatti scritto nel PGTU: “ Nella seconda zona e in parte della terza zona è prevista la tariffazione estensiva degli spazi stradali, con livelli tariffari differenziati sul territorio a seconda delle caratteristiche della domanda di accessibilità e dell’offerta sia di spazio che di trasporto pubblico, **e la realizzazione di parcheggi sostitutivi, laddove necessario per lo sgombero della viabilità principale.** (...) **In particolare per la seconda e la terza zona, è necessario gestire la realizzazione di parcheggi sostitutivi della sosta su strada, compresi quelli “pertinenziali”, garantendo sempre la caratteristica di “sostituzione”**...”(PGTU,SOSTA TARIFFATA 8.5.4, pag. 101). Purtroppo sembra che questo concetto sia totalmente sfuggito. Nel PUMS si tiene conto del PGTU ma secondo convenienza, si prende solo quello che fa più comodo.

I cittadini sono stanchi di questo modo di affrontare le cose e di legiferare. Nei nostri quartieri, come si diceva, ci sono almeno due parcheggi multipiano sotterranei che sono ancora chiusi, si tratta di quello di piazza Anniba-

liano e di quello di piazza Conca d’Oro. I cittadini ritengono che non abbia senso parlare di tariffazione pura sino a quando almeno questi parcheggi non saranno finiti e resi utilizzabili.

Per quanto attiene all’eliminazione dei posti di sosta gratuita -strisce bianche- il cittadino sembra trovarsi di fronte ad un’evidente contraddizione del Campidoglio che da una parte aumenta la tariffa della sosta per disincentivare l’uso dell’automobile per recarsi in centro, viceversa nelle 16 strade scoraggia l’uso del mezzo pubblico in favore dell’auto privata, non tenendo conto che tutte le 16 strade interessate sono servite da mezzi pubblici di superficie e da metropolitana.

Il presidente della III Commissione permanente Mobilità Stefano si è sempre schernito di

fronte a chi gli faceva presente che sembravano tutti provvedimenti per fare cassa, rispondendo che sono invece misure per migliorare il servizio pubblico; con queste disposizioni volte a rendere difficoltoso il luogo di sosta vorrebbe scoraggiare l’uso del mezzo privato a favore di quello pubblico, in realtà dà l’impressione di voler scoraggiare il possesso del mezzo privato.

Peraltro non si comprende quale sia la relazione fra i parcheggi (a pagamento, bianchi, in cui pagassero anche i residenti), e il funzionamento del servizio pubblico. Anzi, si potrebbe ritenere che più si rendesse semplice e a buon mercato il primo, più i cittadini sarebbero incentivati a lasciare il mezzo privato ed utilizzare il pubblico.



Ancora, dalla lettura del PUMS (vol.1, pag 116):
 “Aggregando l’offerta di sosta per municipio si osserva che i due municipi centrali, il I ed il II, assorbono più di tre quarti dell’offerta complessiva, quasi 57.000 posti auto, il IX, il VII ed il IV (quelli situati in fascia semiperiferica) esprimono una offerta complessiva di quasi 12.000 posti auto. Tra gli ambiti che vantano le maggiori dotazioni si possono annoverare Trieste, Nomentano e Della Vittoria che da soli totalizzano quasi 22.000 posti auto, pari al 29.4% dell’offerta complessiva.”

Se quindi il Comune di Roma pensa di monetizzare la sosta, la nostra proposta è di provvedere prima di tutto a fornire ai cittadini servizi pubblici adeguati, in seguito ci sarà sempre il tempo di intraprendere una opera di revisione della sosta tariffata.

Per cui, visto anche il difficile periodo di recessione, non si aumentino le tariffe della sosta. Non si trasgredisca alla decisione del TAR con la cancellazione degli stalli bianchi. Non si pensi di poter sottrarre i parcheggi gratuiti ai residenti delle 16 vie stabilite, se prima non vengono aperti i parcheggi sotterranei (ad es. quello di piazza Annibaliano e di piazza Conca d’Oro), seguendo le disposizioni di “sostituzione” del PGTU sopra esposte.

I cittadini chiedono che il Comune per primo rispetti il codice della strada per quanto concerne la presenza di strisce bianche (art. 7, comma 8). Inoltre dovrà evitare di chiedere il pagamento della sosta per tutti gli stalli che insistono nella carreggiata (art. 7, comma 6).

Fonti:

www.pumsroma.it

www.atac.it

www.comune.roma.it

www.irpinianews.it

<https://www.odisseaquotidiana.com/2019/01/atac-la-favolosa-storiella-dei-227-bus-consip>

<https://www.google.it/amp/s/retecivicaromana.wordpress.com/2018/12/17/atak-turk-e-quei-227-autobus-dellimpero-ottomano>

https://roma.corriere.it/notizie/politica/18_agosto_03/atac-sponda-giunta-governo-76-milioni-consip-227-bus

<https://www.autobusweb.com/consip-autobus-roma-227-bus-nuovi-per-atac/>

https://www.google.it/amp/s/www.ilmessaggero.it/AMP/roma/tel_aviv_magliana_atac_noleggia_i_bus_israeliani

Questo documento è condiviso e sostenuto da:

**Il Miglio Blu
 RQT Trieste-Somalia**



PUMS





ASSOCIAZIONE
UTENTI DEL
TRASPORTO
PUBBLICO

SEZIONE DI ROMA

Aderenti **ASSOUTENTI**

ESPANSIONI TRAM P.VITTORIO – L.GO C. RICCI

Il tram Vittorio-Ricci, di prossima attuazione, con l'aggiunta di ulteriori tronchi può costituire una importante infrastruttura.

a) Doppio passante a X di Via Cavour

Completamento degli impianti, aggiungendo:

- Raccordo Annibaldi con sbocco sul Colosseo
- Diramazione diretta su Termini

Sono in questo modo possibili cinque instradamenti:

- P.Vittorio-Colosseo
- P.Vittorio-P.Venezia
- Termini-P.Venezia
- Termini-Colosseo
- P.Venezia-Colosseo

Utilizzabili da una pluralità di linee, che possono essere suddivise fra i vari itinerari onde evitare sovraccarichi.

Sommando la T di Insojera con la X di Via Cavour, si ottiene un'ampia rete, che consente molte varie possibilità di deviazioni e instradamenti alternativi, indispensabili in caso di blocchi o interruzioni (purtroppo rischio molto concreto in centro).

b) Raccordo Santa Bibiana

Prolungamento del tram Ricci-Vittorio a S.Bibiana e da qui al Verano (ricongiunzione linea per la Staz. Tiburtina).

La riproposizione degli impianti tranviari lungo Via Tiburtina tra Piazzale del Verano e Piazza di Porta San Lorenzo, fino a Piazza Vittorio, è utilissima per aggirare il congestionato nodo di Porta Maggiore e Piazzale Labicano, e anche per risolvere i problemi scaturiti con la pista ciclabile.

La soluzione per Santa Bibiana: ripristinare il doppio senso di circolazione (e anche rimettere il tram). Transito in entrambi i sensi = non ci sono ciclisti contromano, sono tutti comano.

Percorso tranviario: Sdoppiamento del percorsi, giro al contrario, con circolazione a sinistra. Via Lamarmora a salire, Via Cairoli a scendere.

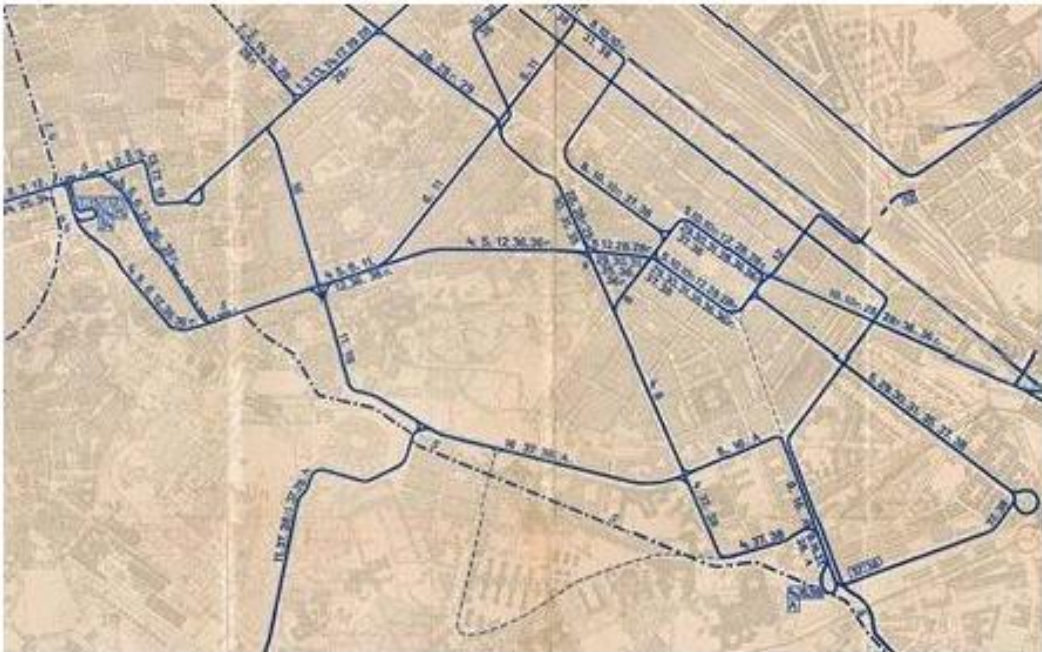
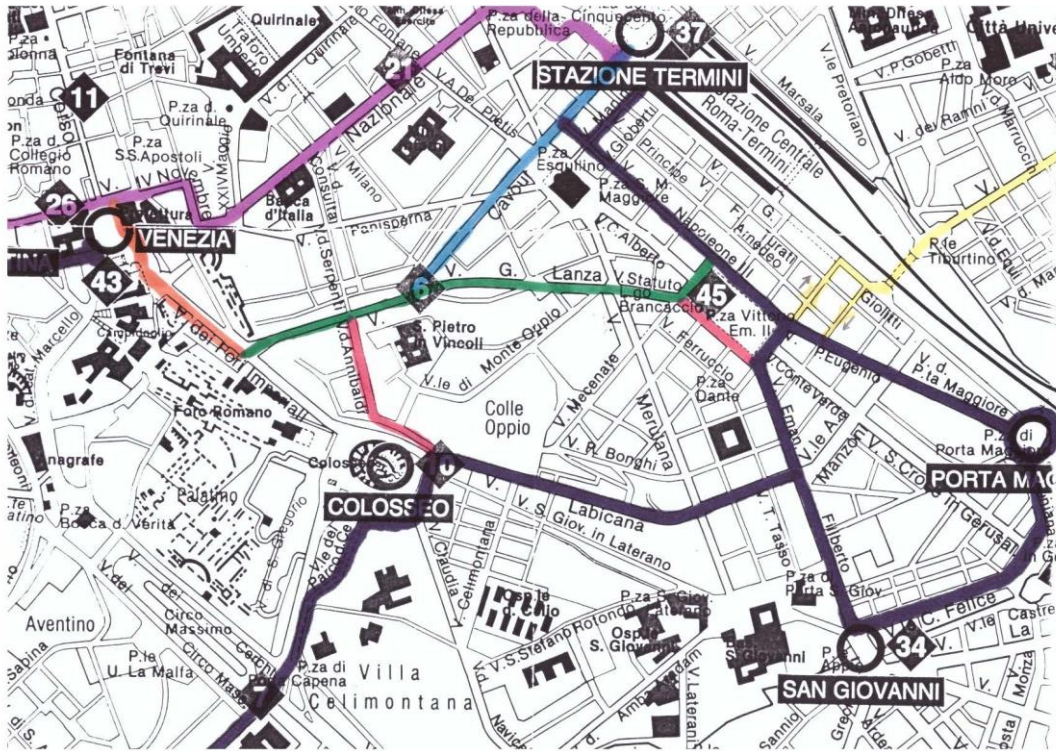
Dal lato corto di Piazza Vittorio, tira dritto per Via Lamarmora, marciatram al centro.

In Via Cairoli si ricolloca il binario dove stava l'ultimo, ma lo si percorre in senso inverso. Immissione semplice su Via Pr. Eugenio con svolta a destra (niente scambio di punta né attraversamento del binario opposto). Allestimento come Via Manin.

Il transito delle vetture tranviarie nel tunnel di Santa Bibiana è ampiamente risolvibile mediante una revisione degli schemi circolatori interessanti anche il successivo sottopasso a doppia canna Turbigo, già Cappellini.

In Via Tiburtina, sede tranviaria sul lato sinistro uscendo da Roma, allineata con i binari esistenti in Piazzale Verano.

Ipotizzare eventualmente anche la realizzazione del tunnel automobilistico in asse a Viale Manzoni, previsto sin dal progetto del Mazzoni e mai concretizzato. Di quel tunnel autostradale progettato in asse a Viale Manzoni furono effettivamente realizzati parte degli imbocchi dal lato di Via Giolitti; attualmente sono utilizzati come autorimessa. Una particolarità dell'opera era costituita dal fatto che in prossimità di San Lorenzo le due canne curvavano sulla sinistra disponendosi in asse a Via di Porta San Lorenzo in direzione Castro Pretorio. Questa, pur riguardando il traffico privato, è una di quelle opere incredibilmente cadute nel dimenticatoio ma la cui realizzazione contribuirebbe a snellire sensibilmente quei rilevanti flussi veicolari che oggi intasano l'Esquilino.



Comitato Rione Monti Alto

V. GRUPPO ANGELO VINCENZO

INCONTRO CON L'ASSESSORE ALLA MOBILITA' DOT.SA MELEO

ROMA, 15.4.2019 - LARGO DELLO SCAUTISMO

1. In merito all'ipotesi di realizzare un tracciato tranviario tra P.za Vittorio e Largo C. Ricci il Comitato del Rione Monti alto ha già espresso più volte la propria contraria posizione nelle varie sedi di incontri: a novembre dello scorso anno nell'ufficio del dott. Stefano Presidente della Commissione Mobilità, a Gennaio al Campidoglio presso la VI Commissione Capitolina Culture Politiche, a fine marzo a Via della Greca con l'Assessore Meleo.
2. Posizione contraria per più ordini di motivi:
 - Inutilità del tracciato perché immerso in un contesto territoriale così denso di fermate Metro, Tram e Bus da non richiedere altri ridondanti e quindi inutili ausili alla mobilità cittadina "il troppo intralcia e crea disservizio". Basta pensare che entro qualche anno a Via dei Fori Imperiali ci saranno Tre Ingressi Metro (uno al Colosseo, linea B; un secondo quasi a metà di Via dei Fori Imperiali, quindi vicinissimo a L.go C. Ricci, linea C; un terzo a P.za Venezia, linea C). A P.za Vittorio poi c'è l'imbarazzo della scelta tra fermata Metro e fermate Tram e Bus, e così è lungo l'ipotizzato percorso.
 - Pericolosità per i resti e siti archeologici che si trovano nel sottosuolo di P.za Vittorio, di Via dello Statuto e soprattutto di Via G. Lanza in cui si trovano non solo importantissimi resti della Roma Imperiale ma anche le bellezze uniche della Roma Medievale, pregevolissime ricchezze che vanno di contro valorizzate e non messe a repentaglio da scavi, vibrazioni fisiologicamente inarrestabili e continui passaggi di "Complessi ferrosi" che cozzano brutalmente con l'amenità del piacevole "Ambiente Monti".
 - Peggioramento del traffico locale perché si immetterebbero dei doppi binari su strade più strette di quelle dove sono posizionati i percorsi tranviari a Roma (Via dello Statuto e Via G. Lanza sono larghe appena 20 metri mentre i percorsi romani insistono su strade di più di 25 metri), con forte penalizzazione della vivibilità quotidiana di Residenti e Commercianti.
3. Nell'impossibilità di condividere il percorso ipotizzato ma prendendo tuttavia atto della determinazione dell'Assessorato di voler realizzare un percorso tranviario, appare allora opportuno pensare ad un tracciato ferrato che può soddisfare le due contrastanti posizioni, ovvero utilizzare vie tranviarie già



esistenti quindi con sedi stradali più ampie e immuni da dannose implicazioni per gli aspetti storici, urbanistici e ambientali. Il percorso prevederebbe infatti dopo P.za Vittorio Via Napoleone III, Via Farini e quindi Via Cavour fino a raggiungere L.go C. Ricci (è ben noto come Via Cavour sia stata già archeologicamente danneggiata per i lavori della prima Metro romana).

4. Invitiamo pertanto l'Assessorato a prendere atto di questa proposta e di ascoltare in merito il parere indispensabile della Soprintendenza Capitolina che abbiamo già piacevolmente ascoltato nell'incontro della VI Commissione dello scorso Gennaio, le Soprintendenze Istituzionali, sia delle Belle Arti e del Paesaggio sia del Parco Archeologico del Colosseo visto che il tracciato ipotizzato dovrebbe passare anche per Via dei Fori Imperiali in quanto parte integrante di una "Direttrice Monte Verde – Centocelle". Una Direttrice che grazie alla Metro C di P.za Venezia potrà ottimamente collegare i due Quartieri di riferimento e i quartieri intermedi confermando ulteriormente l'inutilità del tracciato ipotizzato.
5. Invitiamo quindi l'Assessorato a indire incontri con le Soprintendenze, Italia Nostra e i Comitati del Quartiere Monti al fine di scegliere la soluzione di vantaggio per la Mobilità, l'Urbanistica e l'Ambiente.

P: IL COMITATO QUARTIERE MONTI ALTO
 vincenzo.angeli196@gmail.com → ANGELI VINCENZO
 molinomsceles@libero.it MOLINO MARCELLO

5.3 Municipi III – IV - XV



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

E' preferibile realizzare il collegamento Jonio Bufalotta come prolungamento della metro B1.

Qualora questo prolungamento della B1 non sia realizzato come metro, è di gran lunga preferibile realizzarlo mediante un sistema tranviario.

Analogamente, è da realizzare mediante servizio tranviario il collegamento S. Andrea-Fidene-Ponte Mammolo per integrazione alla tramvia Togliatti.

Realizzare come collegamento tramviario Jonio-Bufalotta e S.Andrea-Ponte Mammolo permette di realizzare una rete di servizi tramviari ad alta copertura del quadrante, preferibile ai servizi a fune e filobus per ragioni di integrazioni dei servizi e per le economie di scala in manutenzioni, approvvigionamenti, depositi etc., garantendo parità di costi di investimento e tempi realizzativi circoscritti.

i tuoi suggerimenti

- realizzazione di tramvie in sede riservata Jonio-Bufalotta e S.Andrea-Fidene-viadotto Presidenti-Ponte Mammolo
- possono essere stabiliti diversi modelli di esercizio per collegare il quadrante alle stazioni metro e ferroviarie, ad esempio linea 1 con tre diramazioni Ponte Mammolo-Presidenti-Jonio/Bufalotta/S.Andrea e linea 2 con due diramazioni Jonio-Presidenti-S.Andrea/Bufalotta
- questi modelli di esercizio, preferibili ad una metro per capillarità di offerta, sono irrealizzabili con un sistema a fune sconnesso dalla rete esistente

indice di efficacia

0
non efficace

5
più efficace

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza

Comitato Parco di Faonte

A:

Sindaca di Roma - Virginia Raggi - protocollo.gabinettosindaco@pec.comune.roma.itRoma Capitale Assessore Urbanistica - Luca Montuori -
protocollo.urbanistica@pec.comune.roma.itRoma Capitale Assessora alla Città in movimento - Linda Meleo -
protocollo.mobilitatrasporti@pec.comune.roma.itPresidente e Ad di Roma Servizi per la Mobilità - Stefano Brinchi -
romaservizi@pec.agenziamobilita.roma.itPresidente del Municipio Roma III - Giovanni Caudo - protocollo.mun04@pec.comune.roma.itVice Presidente del Municipio Roma III - Stefano Sampaolo -
protocollo.mun04@pec.comune.roma.it

Roma 06/05/2019

Oggetto: Non abbiamo bisogno di una nuova super strada nel III municipio

nel III municipio il piano regolatore di Roma del 2008, mostra il "passante a nord-est" ovvero la galleria PER SOLE AUTO lunga quattro chilometri che dovrebbe congiungere la Bufalotta (Porta Di Roma) con Ponte Mammolo e Vigne Nuove da duecento milioni di euro di spesa (così come riportato dagli articoli di giornale che all'epoca se ne sono occupati). Nel PUMS del 2019, scenario **Tendenziale della Rete Viaria, viene confermato questa mega opera stradale.**

Sappiamo bene che Roma ha bisogno di diventare una città più vivibile e più a misura d'uomo con più mezzi pubblici, parchi e piste ciclabili e meno traffico veicolare.

Lo stesso governo nel 2017, all'interno del Documento di economia e finanza (Def) ha inserito tra gli indicatori di benessere "emissioni di CO2 e di altri gas clima alteranti" tra i quattro indicatori "particolarmente significativi per la qualità della vita dei cittadini e della società nel suo complesso" per misurare il "benessere equo e sostenibile" (Bes).

Costruire una strada mista a tunnel come il caso del "passante a nord-est" creerebbe CO2 durante gli scavi e la costruzione ed altra CO2 una volta ultimata moltiplicando il traffico veicolare.

E' noto che **qualsiasi costruzione di nuove strade dedicate alle auto e ai camion, porta esclusivamente maggior traffico e quindi maggior caos oltre che maggior inquinamento,** mentre ogni centesimo disponibile presso l'amministrazione di oggi e di domani dovrebbe essere speso per costruire nuovi e innovativi sistemi di mobilità pubblica, soprattutto su ferro ed elettrica.

Per questo motivo vi chiediamo:

- di eliminare dal piano regolatore e dal PUMS (piano tendenziale o altro) qualsiasi riferimento a questo "passante a nord-est" e di utilizzare quello spazio disponibile per costruire nessuna strada ma un parco, magari anche con degli orti urbani e un percorso ciclabile.
- di inserire nel PUMS scenario di piano il prolungamento della metro B1 (vigne nuove/mosca/bufalotta)
- di inserire nel PUMS scenario tendenziale il prolungamento della metro B1 oltre il raccordo anulare
- di fornirci rassicurazioni sul fatto che Via passo del Turchino resti strada a senza uscita e che si possa valorizzare il parco archeologico di Villa Di Faonte

Cittadini del III municipio di Roma
Comitato Parco Di Faonte

Comitato Civico per la mobilità sostenibile – Quadrante nord ovest di Roma

<p>Comitato per la Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma</p> <p>Ricerca e Soluzioni di Intermodalità per la stazione ferroviaria Aurelia</p>	<p>COMITATO CIVICO per la MOBILITA' SOSTENIBILE QUADRANTE NORD OVEST DI ROMA</p> <p>Presidente del COMITATO CIVICO Angelo DI CAPUA</p> <p>Cell. 366.5257992 (possibilmente whatsapp o SMS)</p> <p>Mail quadrantenordovestroma@gmail.com</p> <p style="text-align: right;">INTERVENTO A</p>
--	---

A ROMA PUO' NASCERE LA LINEA METROPOLITANA A1!



Così come a Vigna Clara esiste una linea finita da 30 mesi,

così ad Ottaviano esiste una struttura che pochi conoscono: la interconnessione di Ottaviano.

Esiste cioè un bivio a livelli sfalsati tra la linea per Battistini ed una diramazione per Piazzale Clodio, realizzata negli anni 70 durante i lavori di costruzione della metropolitana, ed utilizzato per trent'anni come ricovero dei treni.

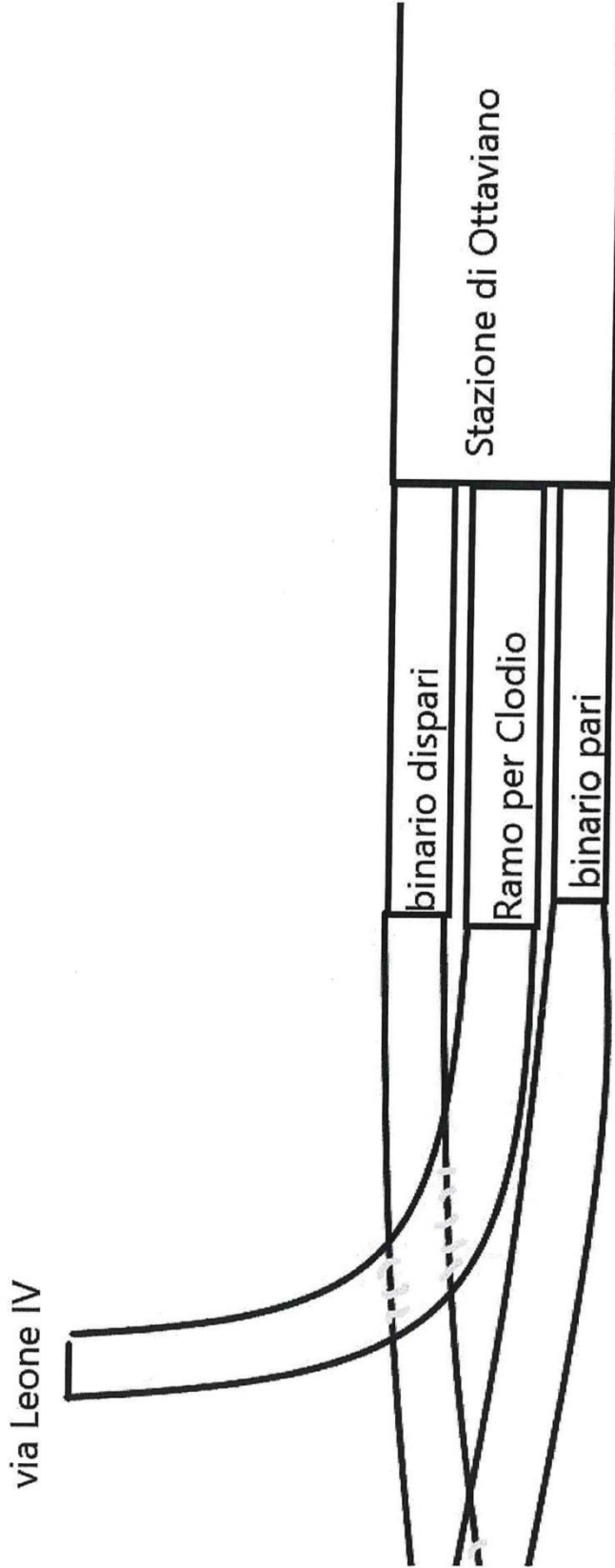
Infatti uscendo da Ottaviano in direzione Battistini si nota una galleria indipendente che curva verso destra per circa 200 metri ed arriva in asse a Via Leone VI.

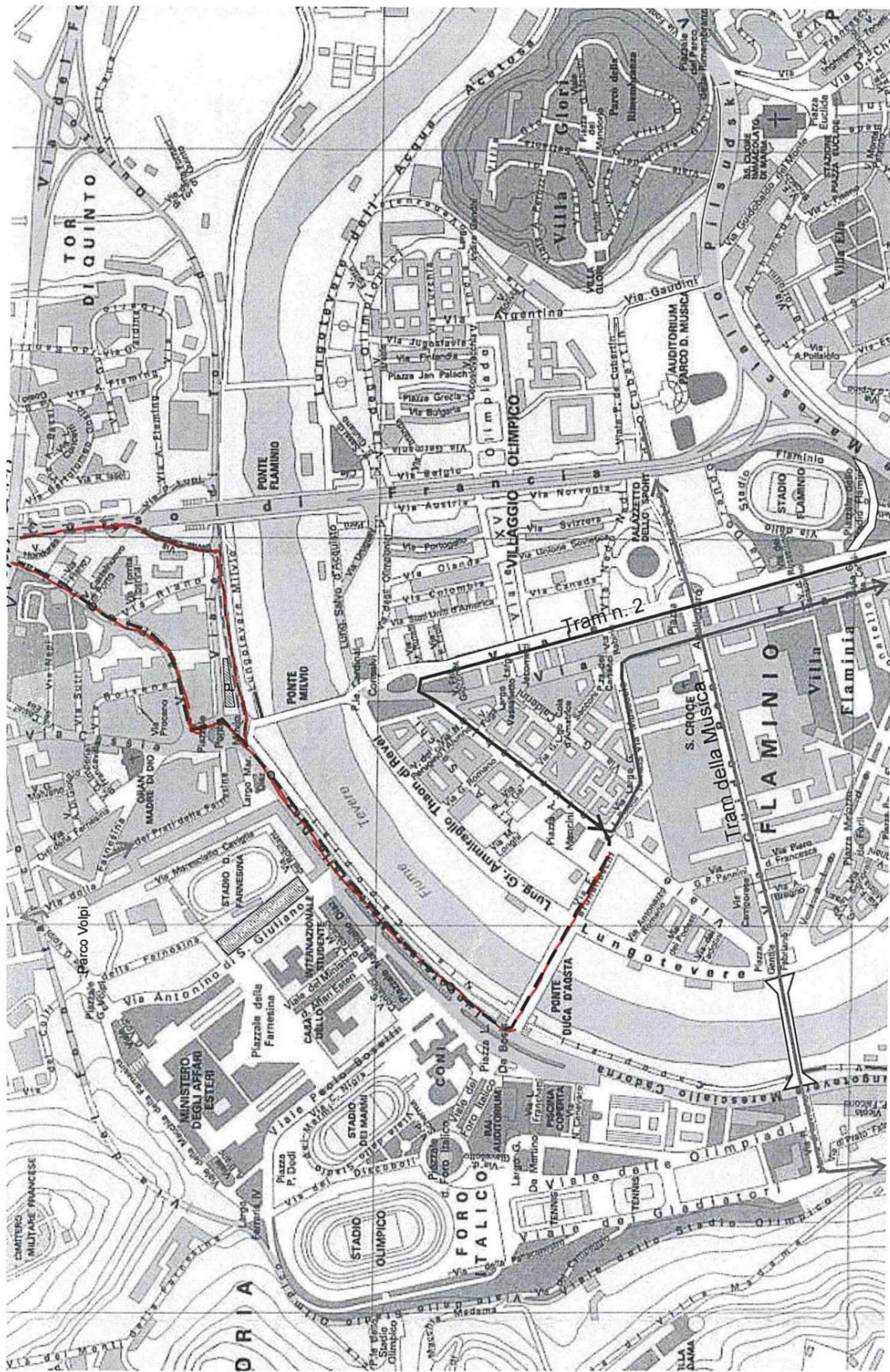
 <p>Ricerca e Soluzioni di Intermodalità per la sta- zione ferroviaria Aurelia</p>	<p>COMITATO CIVICO per la MOBILITA' SOSTENIBILE QUADRANTE NORD OVEST DI ROMA</p> <p>Presidente del COMITATO CIVICO Angelo DI CAPUA</p> <p>Cell. 366.5257992 (possibilmente whatsapp o SMS)</p> <p>Mail <u>quadrantenordovestroma@gmail.com</u></p>
---	--

Questo manufatto fu realizzato per una eventuale diramazione per Piazzale Clodio, e da trenta anni non è mai stato utilizzato: basta un km di galleria sotto Via Leone VI e Via della Giuliana per portare la linea A a Piazzale Clodio, ed eventualmente proseguire lungo la circonvallazione Clodia verso il Foro Italico e Ponte Milvio, con costi di costruzione molto inferiori a quelli previsti per la metro C da Piazza Venezia a Clodio – Mazzini, dato che si tratta in ogni caso di scavi superficiali in artificiale senza macchinario di scavo tipo TBM.

La proposta è scaturita dalla evidente scarsa volontà delle amministrazioni comunali nella prosecuzione della linea C oltre Piazza Venezia, e le ultime dichiarazioni di Stefano in merito non convincono affatto sulla reale volontà di portare avanti un progetto sempre osteggiato dalle Amministrazioni Comunali e Regionali.

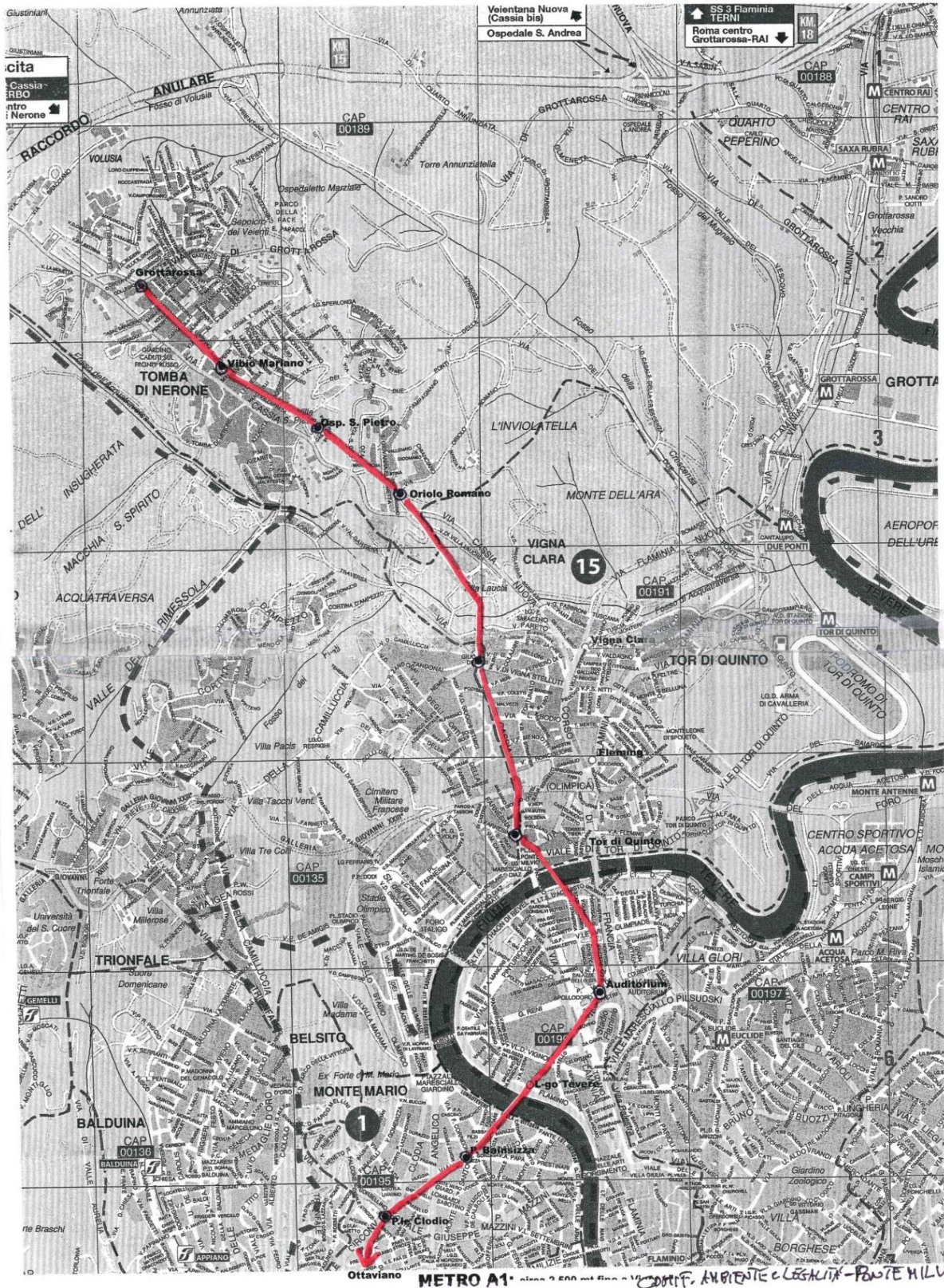
Si allega un disegno esemplificativo della interconnessione di Ottavaiano.





P.zza Risorgimento
INTERVENTO B
 Comitato Ambiente e Legalità - Ponte milvio
CARMINE PERRONE
 Ponte Flaminio
 Tram n. 2
 prolungamento Tram 2 - Vigna Clara
 Tram della Musica
 200 mt

Fig. 2: Tram 2 Vigna Clara



COMITATO PONTE MILVIO - AMBIENTE E LEGALITÀ



NOTA SUL PUMS

PROGETTI DI PRIMARIO INTERESSE DEL XV MUNICIPIO

1) Prolungamento della Metro C (linea T1), codice PUMS M201

Siamo contrari all'ipotesi dello Scenario Tendenziale di prolungare la Metro C verso Tor di Quinto, e chiediamo di valutare la seguente variante di percorso, Clodio/Mazzini - Maresciallo Giardino- Farnesina - Giochi Istmici - Oriolo Romano - Villa S. Pietro - Tomba Nerone - Grottarossa - GRA. (vedi Fig. 1)

Motivo:

- Evitare il doppio attraversamento del Tevere
- Servire via Oriolo romano, dove la Telecom sta trasferendo 1000 dipendenti
- Raggiungere il GRA, se fosse realizzabile un parcheggio di scambio

Nel caso la Metro C si arrestasse ai Fori o a P.za Venezia, chiediamo al Comune di valutare la possibilità di realizzare una Linea di metro A1, sfiocando una linea alla staz Ottaviano, dove esiste una diramazione di 2 binari posti in una galleria diretta verso P.le Clodio, realizzata negli anni 70, ed utilizzata per trent'anni come ricovero dei treni. Si potrebbe realizzare pertanto un collegamento nella direzione Farnesina - Cassia, secondo il percorso già accennato prima.

2) Prolungamento del Tram n. 2 - codice PUMS T 09

Il progetto prevede il percorso P.za Mancini, Ponte Duca D'Aosta, lungotevere, P.za di Ponte Milvio, via Flaminia, Corso Francia, Vigna Clara. (al ritorno Corso Francia, la rampa di via Civita Castellana, via di Tor di quinto, Piazza Ponte milvio, Ponte duca D'Aosta, Piazza Mancini. (vedi Fig. 2).

Ci sono varie criticità, e ovviamente è necessario uno studio di fattibilità da parte dell'Agenzia della Mobilità, ma questo progetto avrebbe molti aspetti positivi:

- Un collegamento veloce dei quartieri di Vigna Clara e Ponte milvio - Farnesina con il centro città
- Una connessione del Tram n. 2 con l'Anello ferroviario alla stazione di Vigna Clara
- Un migliore collegamento dello Stadio Olimpico
- Una regolazione delle sosta selvaggia, perchè dove passa il tram non puoi mettere l'auto in doppia fila, e una conseguente maggiore fluidità del traffico.

3) Tram Ospedale S. Andrea - Saxa Rubra - Ponte Mammolo codice PUMS MR 14

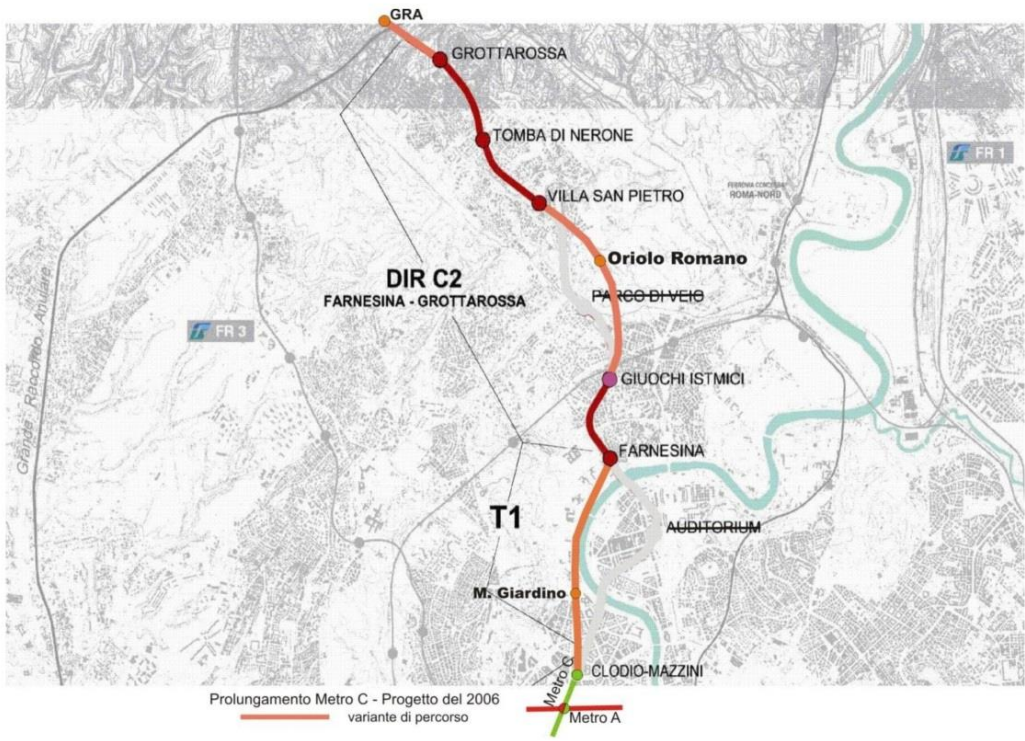
Questo collegamento è l'unico intervento previsto per il XV Municipio tra i cosiddetti "Punti Fermi", e chiediamo che venga realizzato al più presto(in Fig 3 si riporta un possibile percorso da Saxa Rubra all'Ospedale S. Andrea).

Vorrei infine esprimere un giudizio negativo nei confronti del progetto della funivia Casalotti - Boccea, che presenta, a mio avviso, forti impatti e scarse capacità di trasporto passeggeri, e va più utilmente sostituita dal prolungamento a Torrevecchia della Metro A.

COMITATO PONTE MILVIO - AMBIENTE E LEGALITÀ



Fig. 1: Prolungamento Metro C



5.4 Municipi V - VI - VII



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
 Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0 5
 non efficace più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome

Pietro

cognome

associazione/comitato/altro

municipio di
residenza

VII



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome

cognome

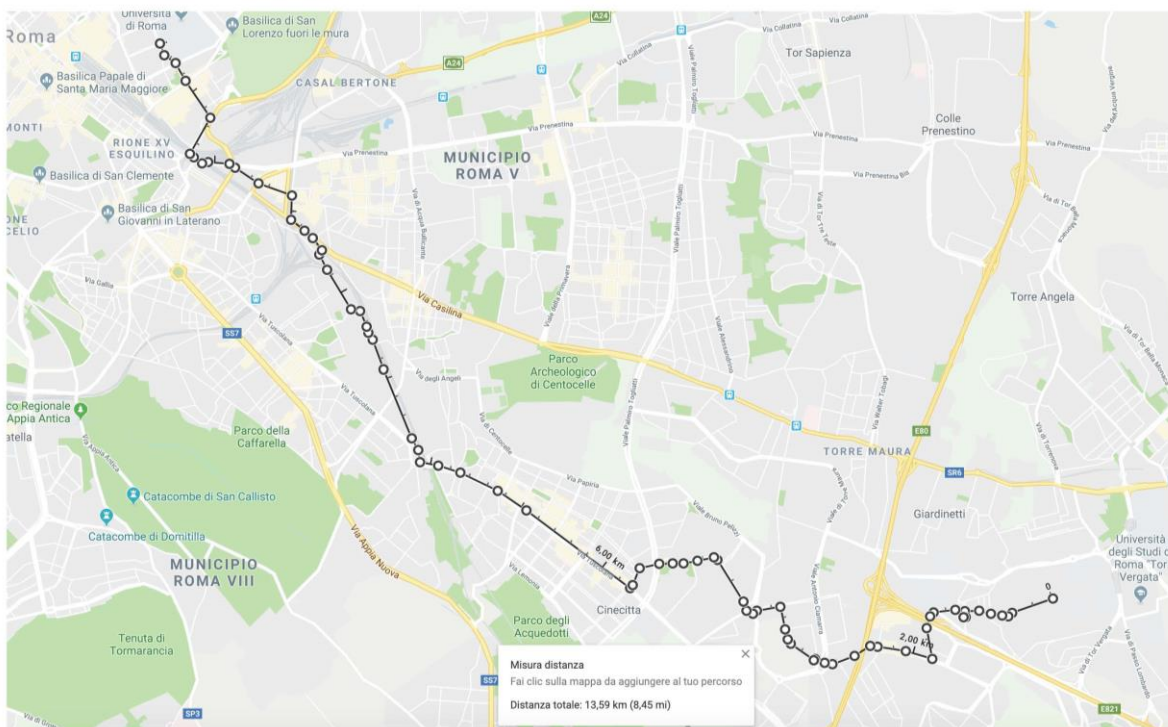
associazione/comitato/altro

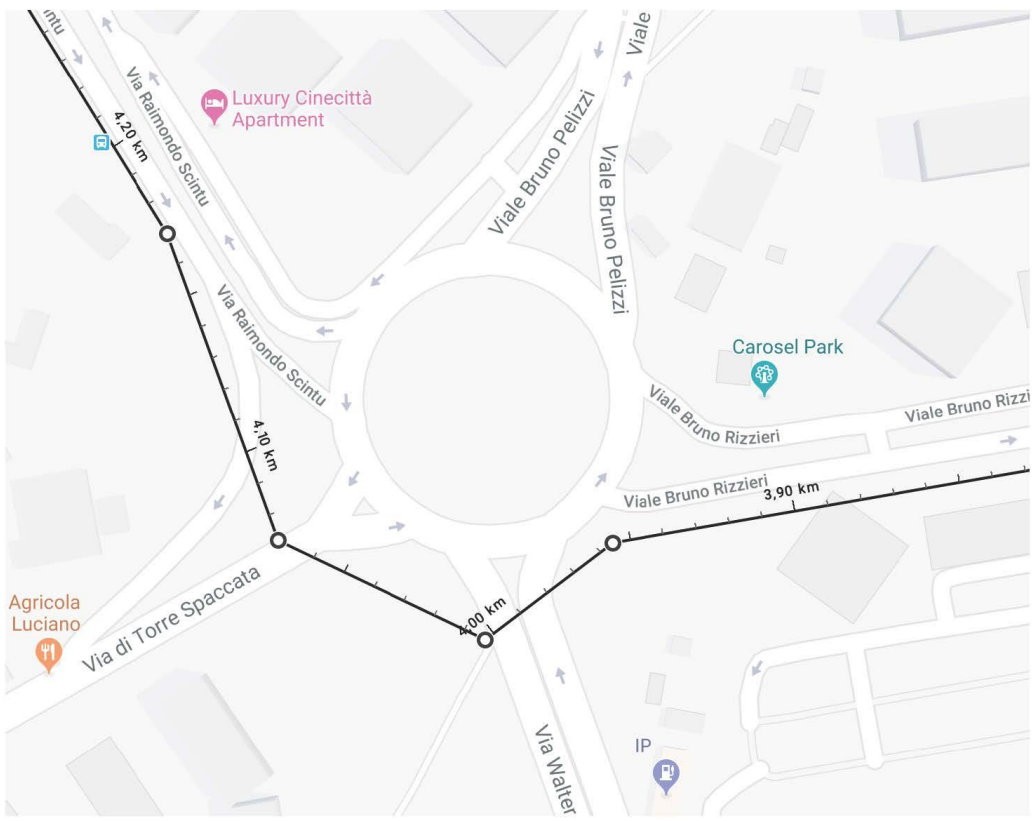
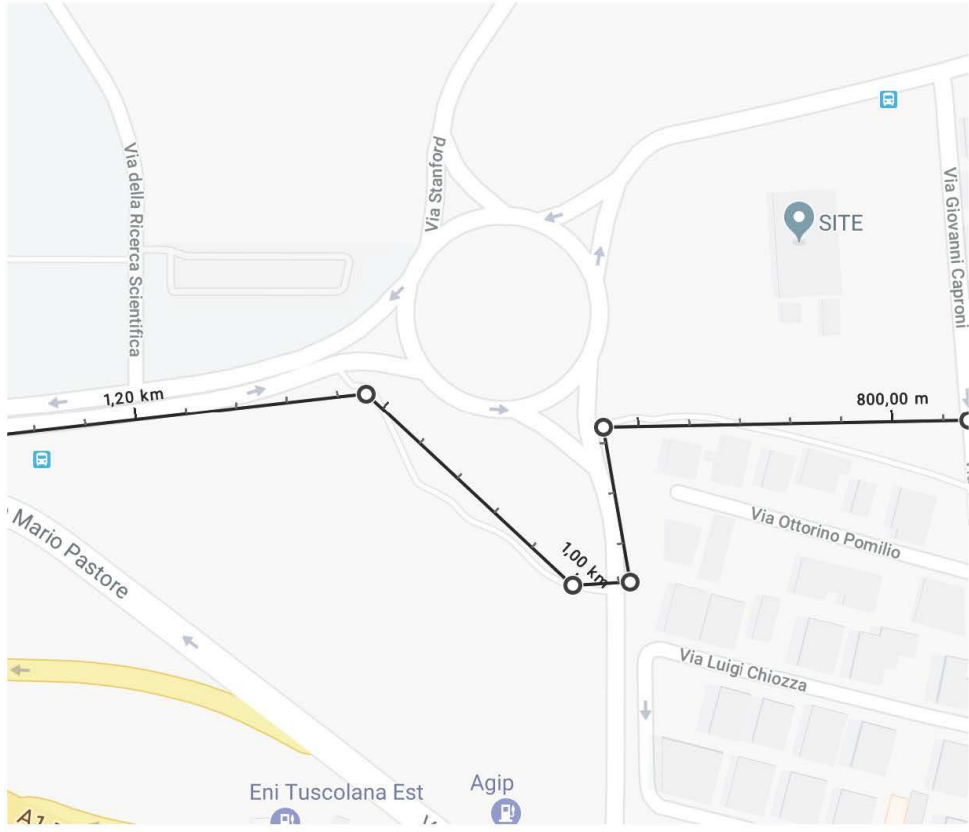
municipio di
residenza

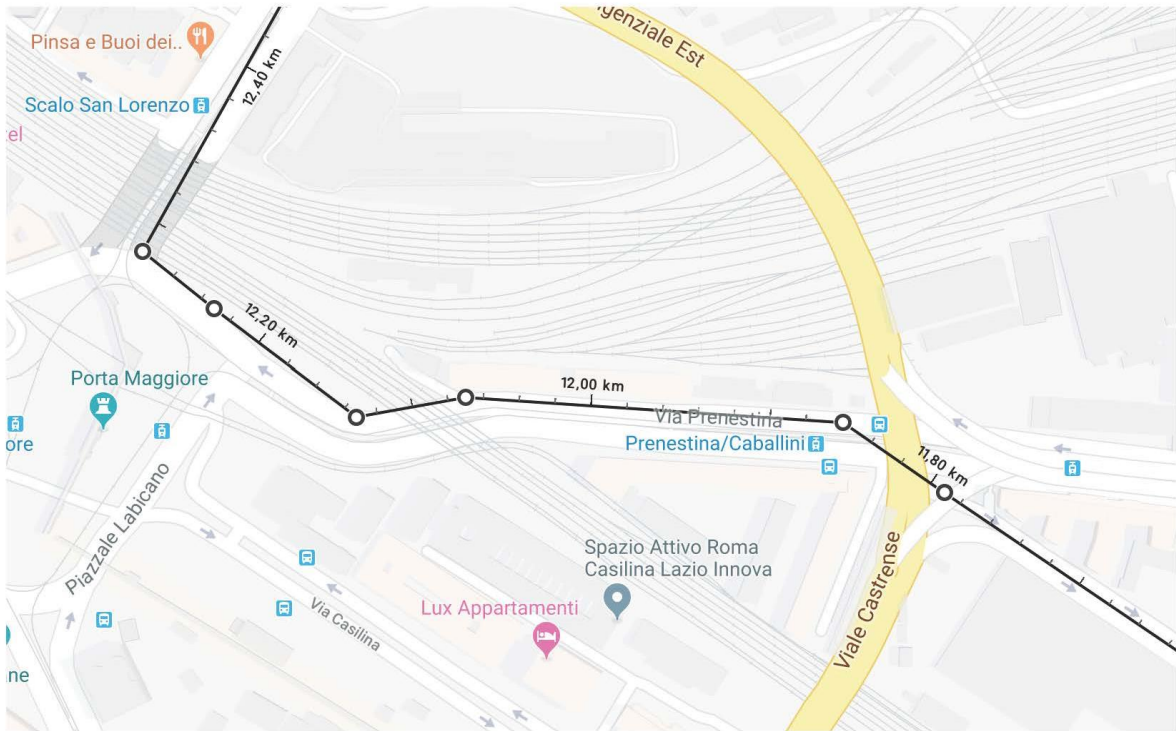
Ciclabile Tor Vergata - Sapienza in 1h

Spero prendiate in considerazione le mie proposte, se non si permette a noi studenti di muoverci liberamente tra i luoghi della cultura in velocità e libertà, permettendo anche a noi di integrarci ai nostri colleghi in altre sedi, questa città non svilupperà mai una cultura ciclabile. Le future menti della classe dirigente tra dieci anni devono poter dare per scontata una cosa perfettamente normale. Può apparire come un progetto titanico ma non è così. Si tratta di tracciare pochi percorsi, mettere in sicurezza qualche attraversamento. Una spesa minima con un impatto epocale. La distanza tra Sapienza e Roma 3 è di 9,5km che se percorsi ad una media (bassa) di 15km/h viene coperta in 38minuti e tra Roma 3 e Tor Vergata è di 17,24km, percorribili in 1h e 10minuti. Questo tempo è paragonabile a quello impiegato in automobile in ora di punta e sicuramente vantaggioso rispetto ai mezzi pubblici. La scelta più logica che verrebbe adottata immediatamente da uno studente che non può permettersi una macchina e che sicuramente si risparmierebbe il costo di un abbonamento ed il tempo delle inefficienze ed inevitabili lentezze di Atac. Da un minor flusso di traffico poi beneficerebbero ovviamente anche il sistema della mobilità pubblica e privata. Per quanto riguarda i dislivelli oggi le bici a pedalata assistita hanno risolto questo problema diventando molto più economiche, si può pensare a degli incentivi. Per quanto riguarda attraversamenti di parchi è una buona occasione per progettarne l'illuminazione serale o in alternativa utilizzando materiali fotoluminescenti per realizzarle (Specializzata in questo l'azienda Bright Materials ad esempio).

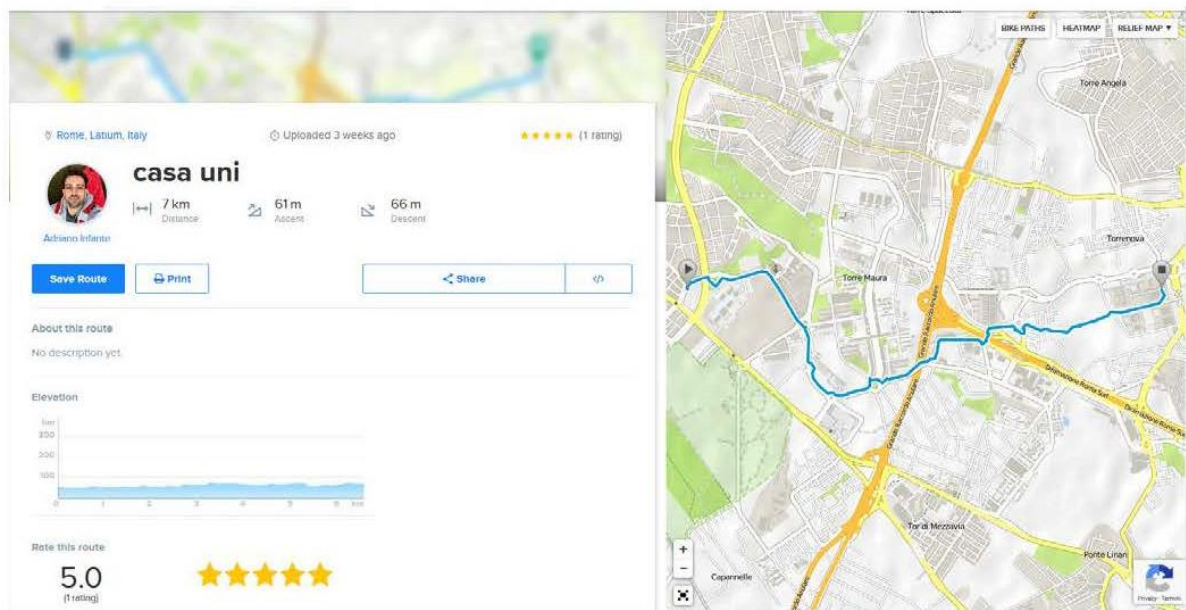
In conclusione ricordo i principi secondo cui a mio parere bisogna approcciare la progettazione: prima Incroci (<http://bit.ly/2JmZBH0>) poi bikelanes, poi rastrelliere più economiche e leggere possibili, poi adeguamento nodi di scambio interzonale per renderli bike friendly.







Proposta per ciclabile Subaugusta – TorVergata e Triangolo Universitario



Comitato di Quartiere Tor Vergata nessuna SEDE

Per essere ottimisti siamo ben posizionati, a Destra c'è l'autostrada A1 a sinistra la metro C ogni 15 minuti quanto va bene, poi a poca distanza c'è il G.R.A. e anche la Casilina e la Tuscolana, c'è anche l'università, il P.T.V. e la casa della salute oltre a due scuole primarie. Però la gente che abita a Tor Vergata per andare alle Facoltà, al P.T.V., alla CASA della salute e alle scuole primarie rischiano ogni giorno la VITA perché la Via TOR VERGATA dal quel dì che ce l'anno recata e quelle che è rimasta è intrasitabile per varie ragioni (BUCHE - NO STRISE PEDONALI - NO SEGNALETICA e autovehucce in costa contromano e spesso doppia fila e anche per Traverso) oltre a alberi aggettanti sulle strade per incuria di alcuni abitanti. Al P.T.V. Non si può andare a piedi perché l'università ha fatto le strade a scorrimento veloce (senza semafori e senza strisce pedonali). Se vai con la macchina prendi la multa perché pure avendo molto Terremo ma non trovi posto. Dalla fermata della Metro C. per essere molto vicina NON vi è un Viottolo anche pedonale. Vicino al P.T.V. ^{UNIVERSITÀ} passa un ruscello che raccoglie le acque dei Castelli Romani ma è in pessime condizioni con cigoglioso canneto abitato spesso da povera gente e da molte VOLPI e anche serpi e la spaleiatura. Viene fatta furu tempo e poche volte, gli alberi si sono seccati tutti. Nel restante Territorio di Tor Vergata strade Nazionali e alcune vie molto trascurate sono pulite da VOLONTARI della Zona a mano nude, senza nessuna precauzione con il benessere di chi dovrebbe pulite. C'è anche altro ma per ora penso che basti per capire come siamo messi.

16-4-19

Il presidente del C.Q.A. Sperati Ciano

Comitato di Quartiere Pigneto - Prenestino

IMMOBILITÀ INSOSTENIBILE ALTRO CHE PUMS, RIDATECI L'81!

Un anno fa Municipio V e Commissione Mobilità del Comune di Roma, presieduta da Enrico Stefano, a seguito dell'apertura della metro C, decretarono in modo unilaterale e scriteriato la soppressione del capolinea della linea 81 a piazza Malatesta, e di 8 fermate, privando il Pigneto-Prenestino di una linea storica indispensabile per i quartieri che attraversava.

Una decisione presa senza alcuna considerazione dei disagi e delle ricadute sociali da essa derivanti, senza alcun confronto preventivo col territorio, e nonostante l'opposizione del Comitato di Quartiere. In breve, **una scelta sconsiderata che contrasta con qualunque idea di progresso urbano e di mobilità sostenibile.**

Il trasporto pubblico, sia sotterraneo che di superficie, va incrementato e nessuno deve restare escluso. Mentre oggi la sottrazione dell'81 al nostro quartiere ha fortemente penalizzato in particolare i lavoratori, che lamentano tempi dilatati da trasbordi e lunghe attese della metro, e gli anziani. Questi ultimi, che prima potevano raggiungere in autonomia alcuni dei principali ospedali, ora, a causa del trasbordo obbligato metro-autobus, quando anche non siano impediti da problemi fisici nell'utilizzo della metro stessa, si trovano spesso costretti a rinunciare alle visite!

Migliaia di firme, presidi e proteste hanno indotto il Municipio V ad ammettere l'errore fatto e a votare una delibera per il ripristino delle fermate soppresse. Ad oggi però il Comune e il Presidente della Commissione Mobilità, Enrico Stefano, si ostinano ad ignorare la volontà degli abitanti e dell'amministrazione municipale di prossimità che, rilevati i forti disagi, se ne fa interprete.

Contro questa scelta politica autoritaria, dissennata e insensibile ai bisogni dei cittadini, **chiediamo la convocazione urgente della Commissione Mobilità per il ripristino dell'81 lungo il tracciato soppresso, ricordando agli amministratori di competenza che una politica democratica reale non cala dall'alto le sue decisioni ma si confronta e tiene conto delle necessità di chi nei territori ci vive.**

Comitato di Quartiere Pigneto-Prenestino

5.5 Municipi X - XI



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo	M2-27 Corridoio Colombo
localizzazione	Roma sud
la tua opinione	<p>Realizzare una tramvia, perché permetterebbe di scaricare quasi enormemente l'enorme traffico dell'area, che satura tutti i quartieri vicini e in particolare San Giovanni.</p> <p>Il principale motivo è dato dal fatto che una tramvia lungo la Colombo, viaggiando in sede riservata, sarebbe per molti versi analoga ad una metrotramvia, rappresentando una vera alternativa per il traffico lungo l'arteria che è invece quasi esclusivamente basato sui mezzi privati.</p> <p>L'utilizzo della tramvia permetterebbe inoltre l'integrazione alla rete esistente e futura (Marconi in primis) permettendo di realizzare servizi rapidi per quartieri e centralità non servite dalla metro.</p>
i tuoi suggerimenti	<p>- realizzazione nello scenario di Piano</p> <p>- la tramvia dovrebbe penetrare centralmente verso Ostiense-Piramide, piazza Venezia (lungo Terme Caracalla-via Teatro Marcello), San Giovanni (Terme Caracalla-Amba Aradam-Merulana/Emanuele Filiberto), Appio Latino (dalla Colombo, lateralmente a via Cilicia e poi Zama-Macedonia-Cesare Baronio-Furio Camillo) soprattutto per ricongiungersi alla rete tramviaria esistente</p>
indice di efficacia	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> 0 non efficace </div> <div style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></div> <div style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></div> <div style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></div> <div style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></div> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> 5 più efficace </div> </div>



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza

Associazione Insieme per la Curtis Draconis - Tatiana Leardi
 Comitato Pendolari Roma Ostia – Maurizio Messina
 Fiab Ostia in Bici - Alemanno Barsocchi
 Structura Srl – Luciano Tomassini

Osservazioni sull'intervento n. 66 proposta di piano del PUMS di Roma Capitale

PREMESSA

L'asse ciclabile Fiera mare, realizzato da ostia in Bici e dallo Studio Structura, è uno dei progetti proposto dai cittadini nella prima fase d'ascolto del PUMS, e risulta essere tra quelli più votati, posizionandosi all'ottavo posto.

Si tratta di un percorso ciclabile in grado di collegare il mare con la sponda destra del Tevere, attraverso il recupero e la valorizzazione di due corridoi ecologici: il Canale Palocco e il Parco del Drago. Il percorso, interamente svincolato dalla mobilità veicolare, oltre a mettere in rete le valenze storico archeologico naturalistiche del territorio, garantirebbe un collegamento diretto dell'entroterra (dei quartieri a sud e a nord della ferrovia di Ostia Lido) con il mare (Capocotta) le pinete, il Tevere, le aree agricole, le aree archeologiche, il Comune di Fiumicino e il Centro di Roma.

Il progetto prevede la realizzazione di un attraversamento ciclopedonale all'altezza della stazione Acilia Sud Dragona, in fase di costruzione, già finanziato dal PRU Acilia Dragona e inserito nel Bilancio di Roma Capitale, l'eventuale attraversamento della Riserva Naturale Statale Tenuta di Castelporziano e l'attraversamento del fiume Tevere con apposita chiatta di collegamento.

La proposta di progetto è stata inserita anche all'interno del Piano di Gestione della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano nella fase di consultazione pubblica e proposta come quinta "Via della Riserva".

I vantaggi di questo progetto sarebbero molteplici:

- lo sfruttamento di due percorsi ciclopedonali già esistenti e inseriti da più di 20 anni nella liste delle opere pubbliche da realizzarsi nell'ambito del PRU Acilia Dragona: argine del Canale Palocco e sentieristica all'interno del cuneo verde tra Dragona e Dragoncello (Parco del Drago)
- una mobilità alternativa a quella congestionata veicolare, tagliando trasversalmente i principali assi di scorrimento rappresentati dalla Cristoforo Colombo, via del Mare, via Ostiense e viale dei Romagnoli;
- la valorizzazione delle potenzialità storico archeologico naturalistiche e culturali del territorio, attraversando la pineta, le aree agricole, la Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, il fiume Tevere, riportando alla luce la storia della bonifica e l'importante ruolo difensivo e commerciale che il fiume ha avuto nella storia di questo territorio (torre medievale di Dragoncello, ville rustiche romane);
- possibilità di utilizzare il percorso per attività sportive e ludiche;
- la creazione di un indotto economico e turistico attraverso la gestione del noleggio delle bici, riscio ed altri attrezzi sportivi, punti ristoro, bici stazione e chiatta di attraversamento del fiume;
- il collegamento dal mare al centro città, collegando la riva sinistra con quella destra del Tevere attraverso una chiatta di collegamento od una struttura eco sostenibile;
- le infrastrutture previste dal progetto sono opere già finanziate: la stazione Acilia Sud Dragona, in corso di realizzazione, i cui lavori saranno ripresi a breve, e i progetti del ponte ciclopedonale di collegamento e parcheggi, opere previste dal PRU Acilia Dragona, finanziati dalla Regione Lazio ed inseriti nel bilancio di Roma Capitale. Sul ponte, il cui progetto deve ancora partire, l'Amministrazione Capitolina si è già espressa favorevolmente nell'accogliere la richiesta dei comitati di renderlo ciclopedonale e quindi funzionale al progetto della Dorsale.

Anche il tratto di pista sul Canale Palocco è un'opera prevista dal PRU e inserita nella lista delle priorità delle opere da realizzare nell'entroterra del X Municipio.

CRITICITA' ATTUALE PROPOSTA DI PIANO

Nell'intervento c266 è inserito solo il tratto dall'Infernetto fino via dei Romagnoli (ca 5 km rispetto ai 15);

Un progetto monco della testa e della coda, così come presentato nel piano, non ha senso **perché** non si realizzerebbero gli obiettivi del progetto, ovvero collegamento dell'entroterra **e** collegamento con Fiumicino.

RICHIESTA

Inserire l'intero progetto, così come proposto e votato da un alto numero dei cittadini, in quanto classificato all'ottavo posto tra tutti i progetti presentati per ascoltare realmente la volontà della cittadinanza: Il percorso deve essere quindi prolungato sino al mare e da viale dei Romagnoli arrivare fino al Tevere.

Inserire nel Piano le due infrastrutture che il PUMS dovrebbe dare già per scontate e realizzate nel breve termine, ovvero stazione Acilia sud dragona e ponte ciclopedonale presenti nel PRU ACILIA DRAGONA, già finanziate e in parte cantierate.

Il progetto prevede una bici stazione che potrebbe essere realizzata nell'attuale piazzale antistante la hall della stazione (ovviamente lato Acilia sud) è una idea che può essere realizzata se si salva l'idea del VERO parcheggio auto da fare nel terreno davanti la rimessa ATAC.

La proposta sarebbe:

- usare l'attuale piazzale asfaltato esistente davanti la stazione per bici, capolinea bus o fermata bus e altre auto di servizio pubblico;
- salvare il parco verde esistente, evitando che venga inutilmente "raso al suolo" per realizzarci un insufficiente parcheggio asfaltato a raso;
- creare l'area parcheggio sul terreno di ATAC , tra rimessa e viadotto Nuttal;
- creare il passaggio pedonale dal parcheggio alla stazione lungo il sedime ferroviario, sotto la massicciata, ma dentro l'area di competenza Regionale, come c'è già a Vitinia tra il parcheggio lato Ostiense e l'accesso lato Ostiense (in alternativa, un passaggio pedonale entro il perimetro del piazzale della rimessa, creando un corridoi protetto di tre metri).

Roma, 14 maggio 2019

Associazione Insieme per la Curtis Draconis - Tatiana Leardi

Comitato Pendolari Roma Ostia – Maurizio Messina

Fiab Ostia in Bici - Alemanno Barsocchi

Structura Srl – Luciano Tomassini

18 MAGGIO 2019

**BICICLETTATA ALLA SCOPERTA
DI UN PERCORSO DI MOBILITÀ SOSTENIBILE
CHE COLLEGA I QUARTIERI DELL'ENTROTERRA
CON IL TEVERE E IL MARE,**

DORSALE CICLABILE MARE TEVERE



PRIMO TRATTO: DALL'ENTROTERRA AL MARE (13 KM)

ORE 9.30: cantiere della Stazione Acilia Sud Dragona – intervento Comitato Pendolari Roma Lido (aggiornamento sui lavori del cantiere e relativo sovrappasso);

PARTENZA dal cantiere – Canale Palocco direzione lungomare;
ORE 11.30: **ARRIVO** alla Stazione Roma Lido Colombo e viaggio direzione Acilia;

I DUE TRATTI DELLA BICICLETTATA SONO COLLEGATI ATTRAVERSO L'USO DEL TRENO ROMA LIDO, CON PARTENZA DALLA STAZIONE C.COLOMBO A QUELLA DI ACILIA. CHI LO DESIDERA PUO' PARTECIPARE ANCHE AD UNO SOLO DEI DUE PERCORSI

SECONDO TRATTO: VERSO IL TEVERE (4 KM)

ORE 12: **PARTENZA** dalla Stazione Roma Lido Acilia - direzione Parco del Drago;

ORE 12.45: **ARRIVO** al Parco del Drago - pranzo al sacco; intervento dell'Archeologo Oberdan Menghi (il Parco del Drago e il suo rapporto con il Fiume) - intervento Ostia In Bici (presentazione progetto chiatto di attraversamento del Tevere)



EVENTO GRATUITO

f MareTevere2019

CONSIGLIATA MTB

percorso sterrato con tratti stradali

**CONSIGLIATA
PRENOTAZIONE**

curtisdraconis.com - info@curtisdraconis.com - 366.1357921

Sentiero Pasolini

Richiesta di includere la ciclo-pedonale ‘Sentiero Pasolini’ nella mappa e programmazione del PUMS di Roma Capitale.

Mi chiamo Paola Veronese e risiedo con la mia famiglia da oltre 40 anni in zona Casaletto di Giano/Casal Bernocchi, nell’entroterra del Municipio X di Roma. Come da Voi suggerito durante la riunione tenutasi il 13 maggio 2019 presso il Teatro del Lido per discutere dei progressi del PUMS inerenti i municipi IX e X, segnalo l’assenza dalla mappa illustrante i prossimi interventi sulla mobilità sostenibile del tracciato della ciclo-pedonale che, seguendo l’argine rialzato sinistro del fiume Tevere, congiunge il Ponte di Mezzocammino a Ostia, il ‘Sentiero Pasolini’.

Nelle tavole da Voi mostrate, è tuttavia descritto un “Nuovo percorso ciclabile per il collegamento di Ostia a Roma lungo la riva sinistra del fiume Tevere utilizzando l’argine esistente. Percorso con valenza ambientale, naturalistica e turistica”.

Sebbene l’iniziativa popolare Sentiero Pasolini sia relativamente recente, essendosi costituita come gruppo pubblico nel dicembre 2017, ad oggi conta 2200 iscritti e di strada ne ha fatta tanta. I suoi volontari, infatti, sono riusciti a rendere fruibili alla cittadinanza i 17 km che, partendo dalla stazione di Casal Bernocchi-Centro Giano della linea ferroviaria Roma-Lido e seguendo la riva sinistra, o sud, del fiume Tevere nell’ambito della Riserva Naturale Statale del Litorale Romano, arrivano all’imbarcadero dietro gli scavi archeologici di Ostia Antica.

Gli intrepidi volontari armati inizialmente di soli forbicioni e falchetto e poi, grazie a raccolte fondi sostenute da numerosi simpatizzanti, di decespugliatori e tagliaerba a scoppio, hanno iniziato un impari lotta contro boschi di rovi, canne e cardi pungenti riuscendo ad unire quelli che erano solo brevi tratti discontinui accessibili a piedi sull’argine del fiume. I progressi dell’iniziativa sono stati documentati tramite servizi fotografici, video, elaborazione di sempre nuovi tracciati GPS postati tutti sulla pagina Facebook del gruppo, generando un grande seguito per un progetto considerato epico, al quale hanno contribuito attivamente i comitati di quartiere di Centro Giano e Acilia Nord. Sentiero Pasolini ha organizzato numerosi eventi sia bicicletta che a piedi, tutti gratuiti e altamente partecipati da residenti locali e persone provenienti da altre parti di Roma e del Lazio, che hanno consentito di far conoscere la bellezza sia dei tratti più selvaggi sia delle parti coltivate da aziende agricole presenti nella riserva, nonché di mettere in evidenza le valenze storico-archeologiche del territorio come il sito della città latina di Ficana su Monte Cugno in località Monti di San Paolo, la torre di avvistamento di epoca medioevale sulla rupe di Dragoncello proposta nel 2018 come luogo del cuore FAI, i resti di ville romane di epoca repubblicana tra Dragona e Dragoncello. Sul sentiero si allenano numerosi runners, ed è frequentato da tanti camminatori, inclusa la sottoscritta, biologa, che ha lanciato “The Pasolini Trail Wild Life Project” per la documentazione della flora e fauna del

Ciclo-pedonale Sentiero Pasolini PUMS Roma Municipi X e IX

percorso, per il quale ha fotografato e completato il riconoscimento di oltre centocinquanta piante spontanee in fiore, materiale open access prossimamente sul sito del gruppo WWF Litorale Romano. Il Sentiero Pasolini è anche entrato a far parte del progetto “NikolaosRoute-La via Nicolaiana”, il cammino europeo ispirato all’opera e alla vita di San Nicola da Bari. Per il 2019, il gruppo ha in programma, oltre ad iniziative di carattere sportivo, eventi divulgativi naturalistici di concerto con il gruppo WWF Litorale Romano ed il Centro Habitat Mediterraneo della LIPU di Ostia, per la miglior conoscenza degli ecosistemi paludosi ed acquatici e delle numerose specie di uccelli che popolano il corso del Tevere.

I volontari continuano una costante interlocuzione con diversi livelli amministrativi locali per la risoluzione di contenziosi con le proprietà private della Riserva, che al momento ostacolano l’ulteriore prolungamento del sentiero, da un lato verso il Ponte della Scafa e quindi verso Ostia e Fiumicino, e a monte verso il Ponte di Mezzocammino, quindi verso Roma.

Per l’avanzato stato di realizzazione di questo progetto, una realtà pienamente vissuta dalla cittadinanza, ne chiediamo l’inserimento ufficiale tra le priorità del PUMS Roma Capitale.

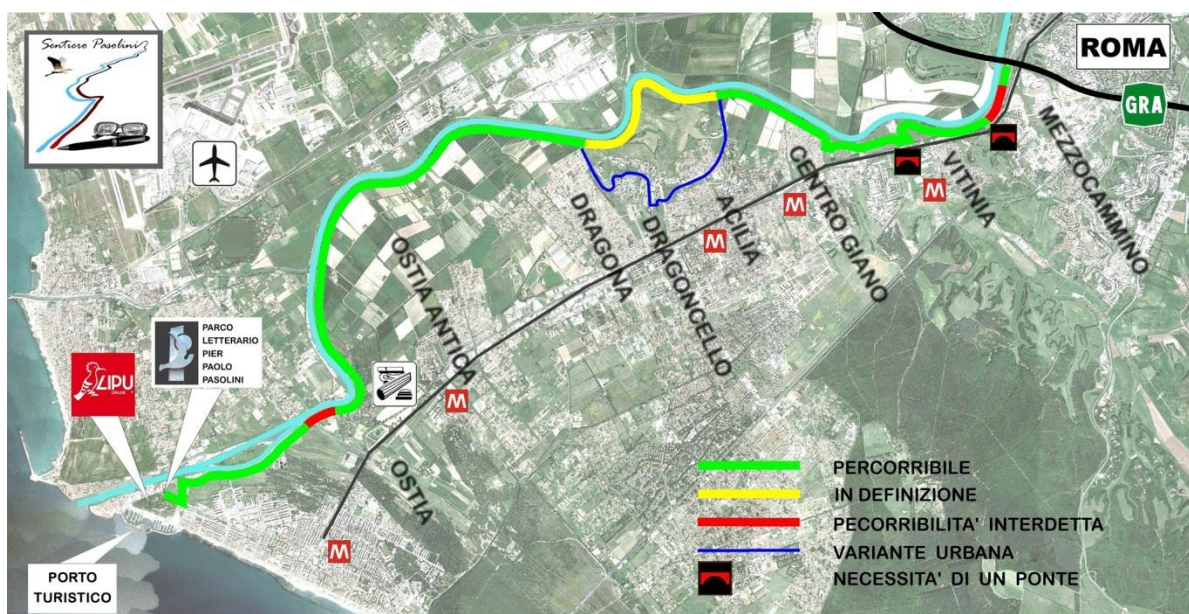
Distinti saluti,

Paola Veronese
Sentiero Pasolini



Contatti:
veronese.paola1@gmail.it cell 327 297 7249

sentieropasolini@tiscali.it
<https://www.facebook.com/groups/178012306271920/>



<https://it.wikiloc.com/percorsi-mountain-bike/sentiero-pasolini-aggiornato-al-26-10-2018-29989020>

*percorso ciclopedonale
da Roma al mare
seguendo il fiume*

Sentiero Pasolini

La morte non è nel non poter comunicare ma nel non poter essere compresi.

f Sentiero Pasolini
sentieropasolini@tiscali.it

Grafica G. Fratangelo



Il "Sentiero Pasolini" è un percorso ciclopedonale lungo circa 17 km che parte da Casal Bernocchi e arriva ad Ostia Antica. Costeggia il Tevere passando sull'argine toccando gli abitati di Centro Giano, Acilia, Dragoncello, Dragona. E' nato grazie alla spontanea collaborazione di cittadini del territorio e veri appassionati che dotati di una forza di volontà oltre il comune, curano il sentiero tenendolo aperto e fruibile onde evitare che la vegetazione ne prenda il sopravvento.



Il percorso è lo stesso dell'ultimo tragico viaggio di Pier Paolo Pasolini, da questo la dedica. Attualmente il sentiero termina ad Ostia Antica ma l'auspicio è di raggiungere il Parco letterario dedicato a Pasolini ad Ostia Lido.



Sul Sentiero Pasolini i cittadini dell'entroterra di Ostia, salutano il passaggio dell'immagine di San Nicola sul fiume, nell'ambito della "Settimana Nicolaiana".



Il "Sentiero", ha come obiettivo quello di collegare il Grande Raccordo Anulare di Roma con il porto di Ostia al fine di congiungere le piste ciclabili già esistenti, incrementando turismo ed economia nel Municipio X.



Studio Cappiello e Testaguzza

Studio Cappiello & Testaguzza

Dolci

Alla C.A.
Ass.re Linda Meleo
alla Città in Movimento
di Roma Capitale
Roma

Roma 24 ottobre 2017

Una nuova “mobilità pubblica sostenibile”, occasione di rigenerazione e recupero della qualità urbana, ambientale e civile del Litorale Romano e delle nostre periferie.

Con il termine Litorale Romano, noi di Roma vogliamo dire quel vasto territorio (circa 30.000 ettari) a cavallo delle foci del Tevere e che è il risultato degli accumuli millenari del trasporto solido del nostro fiume. Un territorio da sempre il punto di contatto di Roma con il mare Tirreno ed oggi con il mondo, attraverso l'Aeroporto di Fiumicino, e dove oggi vivono circa 300.000 persone con un'età media al di sotto dei 30 anni (dati PRG/2008).

Una parte della grande Roma che, purtroppo, è ancora gestita dal Comune di Roma come una periferia qualunque e proprio questa “distrazione” ha generato un abusivismo devastante e che non pochi cittadini hanno contrastato al punto che il nostro Stato è intervenuto e con il D.M. 29/03/1996 del Ministero dell'Ambiente, vi ha istituito una grande area protetta nazionale (circa 18.000 ettari) “la Riserva Naturale del Litorale Romano e che è stata una grande prova di civiltà di questo territorio che ha dimostrato quanto questa periferia voglia diventare una città.

Consapevoli da sempre che il Litorale Romano deve essere concepito urbanisticamente come una città che è ricordata come la porta (ostium) di Roma sul mondo, noi dello Studio Cappiello & Testaguzza siamo arrivati ad un profondo convincimento che il servizio essenziale che permetterà di cogliere questo risultato è la “mobilità pubblica sostenibile” e che per averla occorrerà fare oggi a Roma un salto di qualità culturale e politico verso la progettazione e poi la realizzazione di un grande Piano di Mobilità pubblica innovativo, di livello europeo, per tutta l'area metropolitana romana, ne più ne meno, così come lo è stato il “risanamento ambientale e urbanistico” deciso con il Piano Borgate degli anni '70.

Lo dobbiamo fare oggi e al più presto, perché se non recuperiamo velocemente questo livello di visione dei servizi pubblici per il futuro della nostra città, prediamo l'occasione per concretizzare quella straordinaria opportunità economica e sociale rappresentata dal fatto che Roma è da sempre al centro del Mediterraneo e che questo vuol dire poter raggiungere tutte le sponde del “mare nostrum”, di romana memoria, con circa un'ora di volo.

Pensiamo, senza presunzione, che Roma debba cogliere quest'opportunità di sviluppo, specialmente oggi per contrastare, ad esempio, la messa in cassa integrazione dei primi 1538 esuberanti Alitalia e concludere, ma in molti casi anche iniziare, le numerose vicende ancora aperte nella periferia romana, come i Toponimi, le opere a scomputo dei Consorzi dei Piani di Recupero, ecc. ecc. che sono appese da anni (circa 20 anni in alcuni casi) e per le quali, non si vedono ancora rapide soluzioni.

Pensare, progettare e incominciare a cantierare qualcuno di questi servizi, non deve essere visto, sbrigativamente, come un nuovo incremento di spesa, ma un investimento per lo Stato, la Regione Lazio e il Comune di Roma, perché oggi, iniziare ad avviare nelle periferie un servizio di mobilità pubblica, moderno ed efficiente, significa incrementare in modo significativo il benessere degli abitanti e anche il valore aggiunto immobiliare delle loro proprietà, rendendo così molto più concrete quelle operazioni di “rigenerazione e riqualificazione” che finora si sono sempre arenate, perché legate, forse, solo a stimoli economici, non trascurando come questi nuovi servizi siano capaci di attirare e avviare nuovi processi produttivi.

00119 Roma Via delle Saline, 81 tel. 065651133 Email: st.cap.test@gmail.com

Studio Cappiello & Testaguzza

Gli amici delle periferie hanno finora molto apprezzato questa proposta, perché hanno capito che la riqualificazione avrà molte più speranze di realizzarsi, se si aggiungono anche i servizi pubblici di mobilità agli aumenti di cubature, perché avere una bassa densità edilizia non è sempre un difetto e può diventare una qualità se garantisce anche servizi di mobilità pubblici adeguati.

Auspichiamo una svolta prima di tutto culturale e poi politica che riaffermi con decisione la volontà degli abitanti della città ed, in particolare, delle periferie romane, di ritornare ad essere soggetti attivi e protagonisti delle scelte e della vita della nostra città, realizzando così quel decentramento del Centro storico che fa bene a tutti.

Se negli anni '70, l'emergenza è stata dare acqua, strade e fogne a tutti, oggi la nuova emergenza è dare a tutti la possibilità di una nuova mobilità pubblica, in un modo semplice, economico, efficiente e sostenibile e per tutta l'area metropolitana romana, come previsto nel T.U. con il Piano Metropolitan della Mobilità.

Le Istituzioni debbono metterlo in pratica al più presto, per incominciare a raccogliere il meglio di quello che si produce nel mondo su questi temi, per poi adattarli alle nostre realtà, non rinunciando però ad inventarne alcuni nuovi anche noi, per fare in modo che Roma, per qualità della vita, ritorni ad essere una capitale di un Paese importante, come è l'Italia nel mondo di oggi.

Rinunciamo, volutamente, a facili agganci storici sulle qualità della civiltà romana che ancora oggi il mondo cerca di imitare e viene a vedere, ricordando solo che siamo stati noi romani che abbiamo inventato le strade e che grazie a questa infrastruttura, la velocità degli spostamenti umani è stata decuplicata e questo non ci deve far sedere in una pigra contemplazione, ma deve essere di stimolo per inventarci oggi una nuova mobilità per dare attraverso essa quel valore aggiunto che rende appetibile un intervento di rigenerazione e riqualificazione.

Il tema della mobilità sostenibile deve diventare a Roma la priorità per ogni classe dirigente che vuole essere tale, perché semplicemente, non può essere ragionevolmente risolta solo migliorando le infrastrutture che favoriscono la mobilità privata, basti pensare al fatto che la mobilità di 2,8 milioni di automobili su una popolazione di altrettanti abitanti non ha futuro se non si riequilibra questo rapporto in favore della mobilità pubblica che rende superfluo avere un'automobile personale.

Un esempio eclatante di questo sviluppo distorto che nega la mobilità pubblica è quello dell'Aeroporto di Fiumicino che dal 1961, quando è stato inaugurato, è rimasto sempre de-infrastrutturato, con il risultato che gli attuali 40.000 addetti lo possono raggiungere solo con la propria auto, pagando pure la sosta all'ADR e non sembra che l'attuale adeguamento, così lautamente e giustamente finanziato dal nostro Stato (2,2 Mld €) preveda la nascita di mezzi di trasporto pubblico adeguati per soddisfare questa domanda attuale e quella che aumenterà, in conseguenza dello sviluppo del trasporto aereo che è destinato, per nostra fortuna, sempre ad aumentare, con conseguente aumento degli attuali addetti.

A tale proposito, denunciemo la totale assenza sui media nazionali dell'indicazione di quest'opportunità che abbiamo a Roma con l'adeguamento dell'Aeroporto di Fiumicino e che, ci sembra, sia una grande rarità nell'Italia di oggi che cerca, con ogni mezzo, di ritornare a crescere.

Occorre pertanto inventarsi, così come stanno già facendo molte città nel mondo, una rete di mobilità pubblica che, ad esempio, individui sistemi di trasporto pubblico in una maglia di 500 x 500 metri, nella quale ogni cittadino abbia un servizio semplice, efficiente e tale da rendere inutile il possesso di un'auto individuale in favore di un servizio (H 24) che garantisca sempre la più ampia e libera mobilità ad ogni individuo, come supporto di una vera rigenerazione e miglioramento della qualità della nostra città.

Studio Capiello & Testaguzza

Il nostro Studio, in particolare, suggerisce per il Litorale Romano l'uso di un sistema di Monorotaie (sistemi automatici People Mover a 5/6m dal suolo) necessarie non tanto per velleità avveniristiche, ma dalla consapevolezza che circa la metà del territorio del Litorale Romano fa parte di una Bonifica con relativo Consorzio (CBTAR) e pertanto, esso è soggetto al rischio idraulico se la pioggia non viene sempre pompata e versata nel fiume e/o al mare.

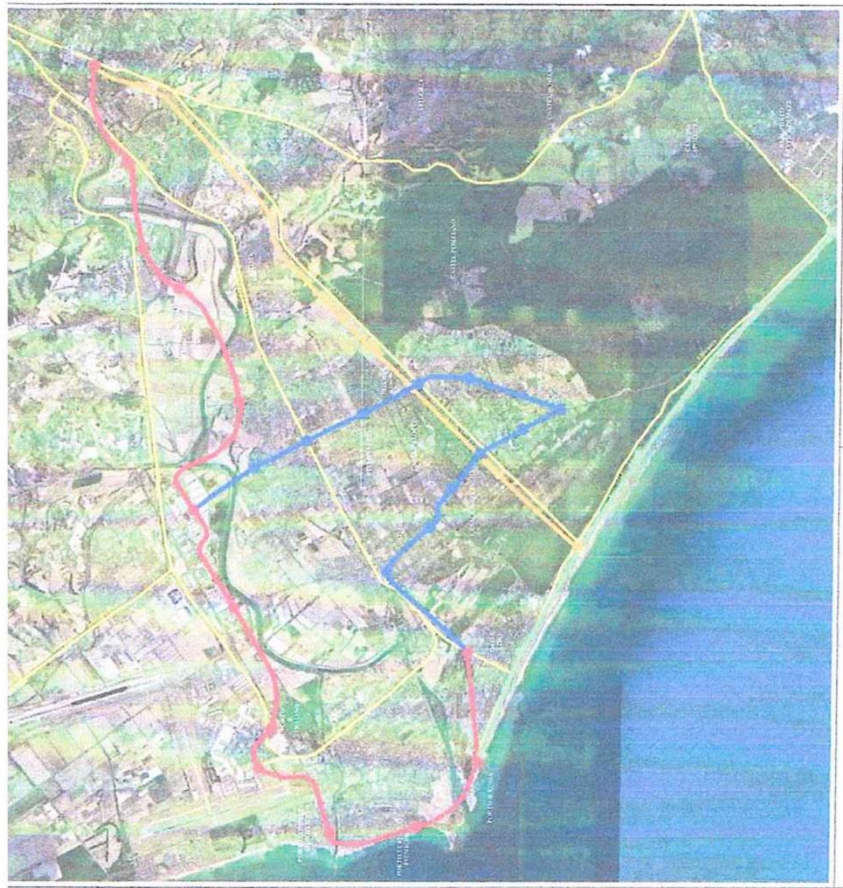
Facciamo osservare che per mettere in cantiere quanto finora esposto, occorrerà pensare ad interventi con la tecnica del Project Financing, favorendo così la raccolta di risorse private locali ed anche da quote, volontarie, delle risorse previste per l'autorecupero, attratte da un investimento sul trasporto collettivo, rivolto alla creazione di beneficio locale garantito dallo Stato. Occorre attivare questi investimenti locali, alternativi a quelli finanziari che ancora oggi le nostre Banche promuovono, con i risultati che tutti noi oggi possiamo verificare, affidando poi la gestione di questi servizi pubblici ad operatori qualificati, ATAC compresa.

Alleghiamo, alla presente, "**un possibile schema di Mobilità Pubblica Sostenibile**" che abbiamo pensato per il Litorale Romano e che è composto da quattro linee di Monorotaia, tutte da realizzare con il Project Financing ed in particolare:

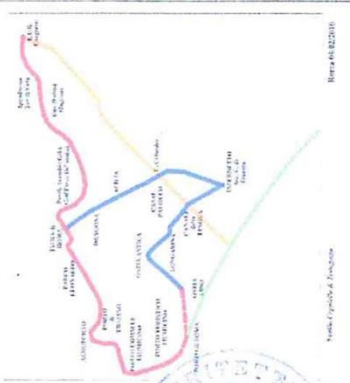
- **Linea rossa 26 Km:** che individua una Monorotaia che collega EUR a Ostia Lido, passando per Tor di Valle, nuova Fiera di Roma, l'Aeroporto di Fiumicino, il nuovo Porto passeggeri, quello turistico per poi superare la foce di Fiumara e raggiungere la ferrovia Roma – Lido ad Ostia Lido;
- **Linea azzurra 21 Km:** che individua una Monorotaia che collega la linea, sopra indicata, Aeroporto – EUR, nel nodo Fiera, e lo mette in collegamento, attraversando il Tevere sul nuovo Ponte di Dragona, con Acilia, Casal Palocco, Infernetto per poi ritornare verso Ostia Lido, attraversando e collegando Casal Palocco sud, Stagno Di Ostia e Ostia Antica con la Roma Lido e Ostia lido;
- **Linea arancione 20 Km:** una linea che aggiunge una Monorotaia, fatta sulle complanari della Via Cristoforo Colombo e che collega EUR al mare, offrendo un'alternativa alla Roma Lido e una intermodalità con essa attraverso la linea azzurra nei punti d'incrocio;
- **Linea verde 22 Km:** è la classica monorotaia che corre parallela la mare, pensata per offrire una mobilità ai bagnanti e per un collegamento Ostia – Pomezia che finora è stato molto trascurato, ma che è invece in forte incremento, causa adeguamento dell'Aeroporto di Fiumicino e della messa in esercizio del nuovo Porto passeggeri che stanno attirando e attireranno nuovi addetti.

Studio "Capiello & Testaguzza"

ing. Fausto Testaguzza



- Mobilità Sostenibile per Littorale Romano**
- Metro (Linea 14) - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m
 - Metro - Linea 14 - Stazione: Littorale Roma - 2010m



ROMAMOBILITAROMA

Ref. MONOROTAIA

ROMA CAPITALE
PERCORSO PARTECIPATIVO PUMS
X MUNICIPIO

Relazione Tecnica Illustrativa della proposta di un sistema di trasporto pubblico in sopraelevazione (MONOROTAIA) di collegamento tra Ostia Lido ed EUR (Corridoio Colombo)

PREMESSA

Il PUMS di Roma Capitale, dopo la stesura della prima proposta di Piano, entra nella fase partecipativa attraverso il confronto con Municipi, Associazioni, Comitati, cittadini, fase che sarà utile per la sistemizzazione e l'integrazione del Piano stesso.

Nella proposta di PUMS elaborata da Roma Capitale, sono inserite, come noto, una serie di opere, dette invariante o punti cardine, definite dall'Amministrazione Capitolina con Delibera di GC n.113 del 9.6.2017, che rappresentano la base portante del Piano stesso e che sono state definite in un quadro generale, ma che necessitano di un'analisi più di dettaglio, che può appunto essere definita in questa fase "partecipativa".

E' questo il caso del "Corridoio Colombo", definito nel Piano come "opera invariante" e illustrato attraverso una scheda progetto che ne definisce gli aspetti generali trasportistici e di analisi della domanda.

La presente proposta attua, nel dettaglio, un sistema di trasporto pubblico che realizza il collegamento Lido di Ostia – EUR, lungo tale Corridoio, attraverso una modalità di assorbimento della domanda di mobilità che risulta economica ed efficace rispetto ad altre modalità.

DESCRIZIONE DELL' INTERVENTO

La scheda progetto CORRIDOIO COLOMBO del PUMS definisce in 4000 pax/ora di punta, il livello della domanda di trasporto che si attesta sul Corridoio in direzione EUR FERMI.

Tale livello di domanda può essere assorbito da una modalità di trasporto che si attesti dunque su una potenzialità tra 5000 e 6000 pphpdax (*passengers per hour per direction*).

La scelta di una modalità "di superficie" ancorché espletata con mezzi di ultima generazione (*bus evolution*), non consentirebbe potenzialità superiori a 2500 pphpdax.

La proposta consiste nella realizzazione di una MONOROTAIA della tipologia "a sella", realizzata su piloni e travi in doppio binario, che, partendo da piazzale Cristoforo Colombo di Ostia Lido, colleghi con l'EUR gli insediamenti di Palocco, Infernetto, Acilia, Giardini di Roma, Vitinia, Torrino, alleggerendo i carichi attualmente insistenti sulla Roma-Lido, anche attraverso un collegamento *tapis-roulant* con la Stazione Castelfusano, e decongestionando il traffico veicolare sulla intasatissima arteria Cristoforo Colombo.

Il tracciato dovrebbe snodarsi proprio in complanare del "Corridoio Colombo" previsto dal PUMS per una lunghezza complessiva di tracciato, fino al Laghetto dell'EUR, di 18,016 km (tronco inizio Colombo – Tenuta Presidente km 9,377; tronco Tenuta Presidente – Villaggio Azzurro km 2,835; tronco Villaggio Azzurro Raccordo km 2,237; tronco GRA – Laghetto EUR km 3,567).

Sono ipotizzabili 5 stazioni: PALOCCO INFERNETTO/ACILIA/TENUTA PRESIDENTE/VILLAGGIO AZZURRO VITINIA/TORRINO.



CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI

La tipologia della MONOROTAIA “a sella” rappresenta la soluzione tecnologica di miglior utilizzo nel servizio di trasporto passeggeri, in quanto consente maggiori volumi di traffico.

La tecnologia ipotizzata è quella INTAMIN, che si caratterizza per la trave in acciaio della struttura di sostegno del materiale rotabile.

La trave in acciaio, rispetto a quella classica in cemento, consente dimensioni più ridotte ed una gestione più elastica con raggi di curvatura minori.

La trave, a doppio binario, poggia su piloni in c.a.

Le caratteristiche del sistema INTAMIN, adattate all’ipotesi in argomento, si possono così evidenziare:

- Altezza ottimale dal suolo: 5 m.
- Interassi piloni: 12-30 m. (ottimale 24 m.)
- Raggio di curvatura minimo: 25 m.
- Convogli: 6 vetture, 4 centrali, due di testa
- Velocità media: 40 km/h
- Capacità di trasporto singolo convoglio: 280 pax
- Capacità di trasporto nell’ora di punta: 5.600 pax/h/direz
- Frequenza: 3 minuti
- Propulsione: elettrica in sede di corsa

COSTI/BENEFICI

Come in ogni sistema complesso, le variabili che influenzano il costo complessivo di un sistema MONOROTAIA, sono molteplici.

Fra esse possiamo elencarne alcune fondamentali:

- Lunghezza del tracciato
- Orografia del territorio
- Disponibilità Aree
- Accesso e servizi di cantiere
- Opere d’arte da realizzare
- Numero di stazioni
- Qualità e quantità del servizio erogabile

Risulta dunque arduo prevedere un’ipotesi di costo complessivo.

Possiamo però dire che, confrontando i vari sistemi Monorotaia nel mondo, un sistema monorotaia “leggero” può collocarsi fra i 10-20 mln/ €/km, mentre un sistema monorotaia pesante si può collocare tra i 35-70 mln/€/ km.

A titolo esemplificativo il People-Mover di Bologna si è attestato sui 20 mln/€/km, mentre l’attuale SkyRail di Yinchuan, della cinese BYD, che sta puntando grosso sul sistema elettrico di Monorotaia, è costato 14,365 mln/€/km ed è stato realizzato in soli quattro mesi a fine 2017.

(A titolo di confronto rammentiamo il costo Kmetrico della METRO C, attualmente lievitato a ben 140 milioni di €/km).



ROMAMOBILITAROMA – Via Capitan Bavastro, 60 – 00154 – Roma – C.F. 97945680581

Sito web: www.romamobilitaroma.it

E-mail: romamobilitaroma@gmail.com

I punti di forza del sistema Monorotaia possono essere individuati nei seguenti:

- il sistema ha costi contenuti rispetto ad altre modalità di trasporto
- risulta più efficiente viaggiando in sede propria lungo tutto il tragitto
- è ormai considerato adeguato e sicuro in tutto il mondo: le tecnologie e le modalità utilizzate, a differenza delle rotaie convenzionali, non consentono deragliamenti
- è particolarmente efficace per una distribuzione urbana dove si esaltano le peculiarità di flessibilità del tracciato, silenziosità della marcia ed assenza di interferenze con il traffico urbano. Questa ultima caratteristica riguarda non solo una maggiore regolarità di esercizio, data la certezza dei tempi di percorrenza, ma soprattutto un maggior livello di sicurezza data l'impossibilità di collisioni con altri veicoli
- è adatto all'attraversamento di parchi o aree protette per la sopraelevazione dal suolo e per il basso impatto visivo
- adeguatamente pianificato e gestito di norma può adeguatamente remunerare il costo di costruzione
- la tecnologia consente ingombri contenuti perché la sede (trave) è più ridotta del materiale rotabile, tale caratteristica determina conseguenze di leggerezza delle strutture portanti, comprese, ovviamente, le fondazioni.

Proponente ROMAMOBILITAROMA



ROMAMOBILITAROMA – Via Capitan Bavastro, 60 – 00154 – Roma – C.F. 97945680581
Sito web: www.romamobilitaroma.it
E-mail: romamobilitaroma@gmail.com

5.6 Municipi XII – XIII - XIV



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0
non efficace

5
più efficace

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome	<input type="text" value="Carlo"/>	cognome	<input type="text" value="Pacenti"/>
associazione/comitato/altro	<input type="text" value="Associazione-culturale-IGEA"/>		
municipio di residenza	<input type="text"/>		



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



INCONTRI PARTECIPATIVI

Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0 non efficace 5 più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome	<input type="text" value="Carlo"/>	cognome	<input type="text" value="Pacenti"/>
associazione/comitato/altro	<input type="text" value="Associazione-culturale-IGEA"/>		
municipio di residenza	<input type="text" value="I"/>		



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

Ritengo che la realizzazione della funivia Casalotti-Battistini sia un'opera inutilmente costosa che non si adatta con la caratteristica olografica del territorio interessato, che ha un forte impatto sull'ambiente, che sarà poco utilizzata dai cittadini, che è fortemente influenzata dalla condizioni metereologiche avverse (forte vento) che impongono la sua chiusura per sicurezza, che la stazione terminale a Battistini è già un'area fortemente gravata da alto traffico e senza aree di parcheggio già congestionata dalla fermata della metro A.

Il progetto della funivia e ancora tutto da vedere e anche i costi di finanziamento della sua progettazione andrebbero evitati per non disperdere fondi che potrebbero essere utilizzati per progetti più coerenti e utili. Roma è una città che ha bisogno di grossi interventi per risollevarla dalla condizione di forte degrado in cui si trova e che creano disagi a chi vive quotidianamente questa città: servizi poco efficienti, strade ancora dissestate, raccolta rifiuti indecorosa...

i tuoi suggerimenti

Si ritiene più utile e coerente con lo sviluppo della mobilità il prolungamento della Metro Battistini-Casalotti, progetto già approvato, e la riqualificazione della Stazione Aurelia, stazione attiva utilizzata da pendolari e turisti che accedono a Roma utilizzando il trasporto su ferro, meno invasivo del traffico su gomma, più rispettoso dell'ambiente e con tempi di percorrenza certi. La stazione Aurelia andrebbe riqualificata per consentire una sua maggiore fruizione, con parcheggi di scambio e realizzazione/miglioramento della viabilità per accedere ad essa.

Un proposta progettuale è stata consegnata e presentata al Comune da parte del Comitato Stazione Aurelia e Comitato Colle Aurelio.

indice di efficacia

0
non efficace

5
più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome
associazione/comitato/altro
municipio di residenza



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

Il Comitato per la Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma (successivamente per brevità "Il Comitato") non ritiene opportuna la scelta di proseguire nella opzione di sistema di trasporto urbano del sistema funivia nella tratta Battistini Torrecchia, quando esiste un progetto della Società Roma Metropolitana in fase molto avanzata di prolungamento della Linea A della metropolitana da Battistini a Torrecchia che sarebbe invece necessario poter mettere in cantiere in tempi ragionevolmente brevi. La popolosità dei quartieri Primavalle e Torrecchia giustifica sicuramente l'investimento in infrastruttura metropolitana. Il progetto preliminare integrato di prolungamento della METRO A fino a Torrecchia è disponibile sin dal 2011 e prevede una stazione a Via Bembo ed una a Torrecchia con ampio parcheggio di scambio. Il percorso della funivia presentato a Maggio 2017 bypassa completamente il popoloso quartiere di Primavalle ed elimina la stazione di Via Bembo. Si ricorda inoltre che la richiesta del prolungamento METRO A fino a Bembo e Torrecchia ha avuto più di 500 pareri positivi da parte dei cittadini nella indagine conoscitiva promossa dalla Giunta nel 2017.

i tuoi suggerimenti

Il Comitato constata molto positivamente che il piano tendenziale del PUMS Versione.3.0 recentemente presentato prevede il prolungamento METRO ben oltre Torrecchia e quindi si ritiene utile e giustificata realizzazione di metropolitane in questa area che però si rinvia di ben oltre i 10 anni.

Pertanto, si propone di reinserire negli invariati del PUMS il prolungamento METRO A fino a Torrecchia con relativo parcheggio di scambio e da lì far partire eventualmente soluzioni di mobilità eiettometrica a costi più contenuti verso quartieri più distanti che hanno una densità della popolazione tale da non giustificare investimenti di metropolitane.

Solo per esemplificare (fonte wikipedia): La densità del quartiere PRIMAVALLE di 15.195,1 ab./km² è quindici volte superiore ad esempio alla densità del quartiere CASALOTTI di 1.003,23 ab./km².

Si suggerisce inoltre di seguire i criteri fondamentali dello sviluppo del trasporto urbano, che sono anche citati nelle linee guida del PUMS, che prevedono di portare le stazioni terminali Metro il più vicino possibile ad aree di scambio nei pressi del raccordo anulare in modo da ridurre il traffico entrante in città ogni giorno. Il Comitato sta raccogliendo le firme per una interrogazione alla Sindaca Virginia RAGGI proprio allo scopo di chiedere quali sono le motivazioni per cui nel PUMS versione 2.0 tra le opere invariati viene indicata la funivia Battistini Casalotti che "di fatto" è alternativa al prolungamento METRO A fino a Torrecchia

indice di efficacia

0 5

non efficace più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
 Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0
non efficace
5
più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza

Francesco La Vigna



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

In vista del ripristino del tratto ferroviario Valle Aurelia - Vigna Clara previsto nello Scenario di Piano, e ancora di più in vista della chiusura dell'Anello Ferroviario, è opportuno valutare meglio la localizzazione della stazione "Pineto". Infatti la stessa risulta nel mezzo del parco. senza alcun collegamento efficace.

i tuoi suggerimenti

Con un semplice collegamento, eventualmente implementato anche a mezzo di scale mobili e/o tapis roulant, si potrebbe collegare efficientemente la stazione "Pineto" alla Stazione "Balduina" della FL3. Il percorso passerebbe prevalentemente su area verde.

indice di efficacia

0
non efficace

5
più efficace



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

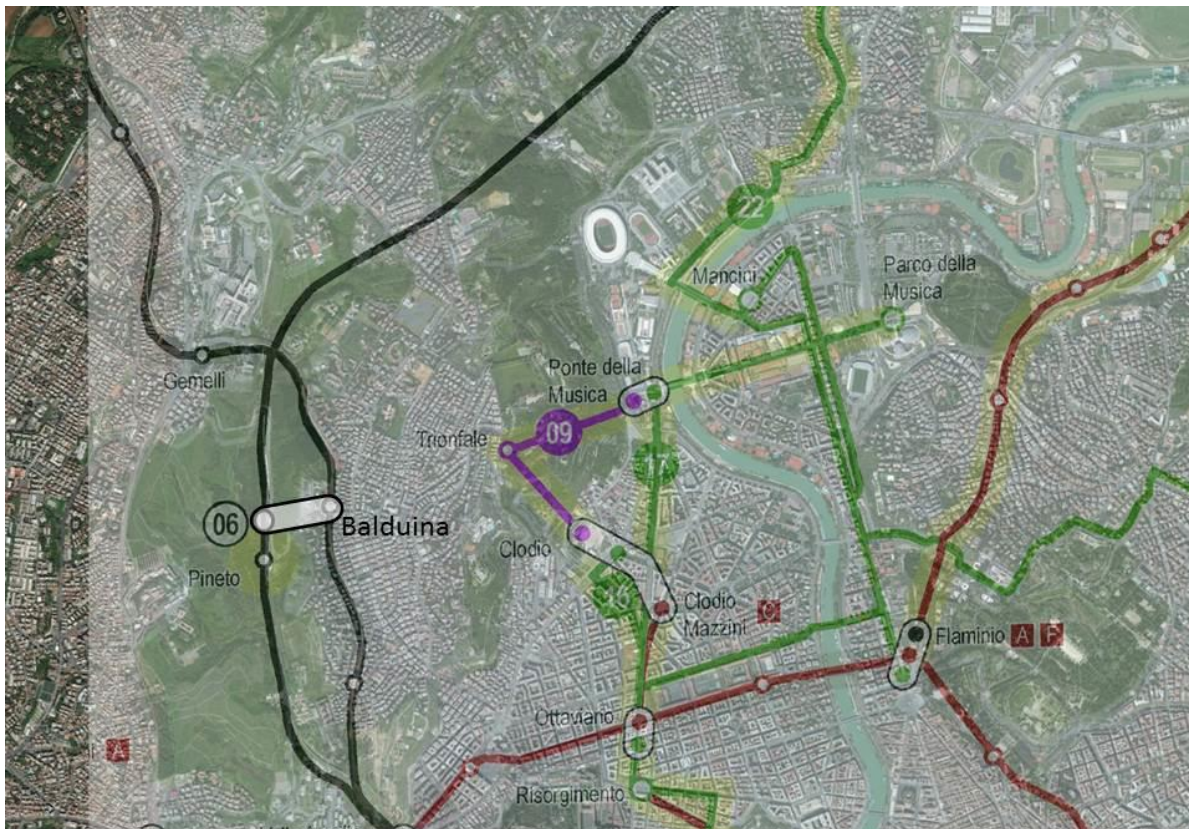
la tua opinione

i tuoi suggerimenti

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome
associazione/comitato/altro
municipio di residenza

Pineto – Balduina



Collegamento Pineto-Balduina

Comitato di Quartiere Aurelio Roma XIII

Comitato di Quartiere Aurelio Roma XIII

Email: cdq.nsl.romaxiii@gmail.com – Facebook: «Comitato di Quartiere AURELIO Roma XIII»

Roma, li 9 aprile 2019

Con l'occasione dell'invito aperto dal Comune di Roma a cittadini e organizzazioni sul territorio, il Comitato di Quartiere Aurelio Roma XIII intende sottoporre agli uffici competenti una lista di possibili interventi su viabilità, mobilità e urbanistica che potrebbero migliorare notevolmente la vivibilità della zona su cui insiste il Comitato, ovvero il quadrante nord del Quartiere Aurelio.

Questi interventi sono stati concepiti dopo un lungo lavoro di analisi del nostro territorio e delle sue problematiche, che ha portato a una sorta di piccolo "Libro bianco" già a suo tempo presentato alle autorità del Municipio. I membri del Comitato di Quartiere, a stretto contatto con i residenti, le attività produttive e con l'aiuto di alcuni membri qualificati (architetti, ingegneri civili, tecnici...) hanno così stilato questa rosa di possibili interventi.

Alcuni di essi sarebbero di possibile e immediata realizzazione. Altri necessitano tempi lunghi, progettazione e – va da sé – integrazione qualora possibile all'interno del PUMS.

Di seguito, la lista degli interventi proposti, la loro localizzazione sulla cartina del quartiere e le pagine del "Libro bianco" realizzate dal CdQ relative a viabilità e traffico.

Premessa necessaria a queste proposte – tuttavia – è che il Comune si impegni a fondo nel contrasto a doppia fila e sosta selvaggia, tanto con metodi di prevenzione-repressione (affidati alla polizia municipale) quanto offrendo ai cittadini aree di sosta alternative, da ricavare nei molti spazi inutilizzati o mal progettati della zona.

**INTERVENTI URBANISTICI, DI VIABILITÀ E MOBILITÀ
PROPOSTI DAL CDQ AURELIO ROMA XIII**

n. intervento	Intervento	Obbiettivo	Ratio
1	Arretramento della fermata ATAC n. 74288 all'altezza del civico 3 di via Boccea	Rimuovere un collo di bottiglia di traffico nel flusso da Largo Boccea verso Piazza Inerio	La fermata 74288 è attualmente situata in un tratto di via Boccea a una sola corsia. Arretrandola a largo Boccea (altezza civico 3 dove peraltro già si trovava in passato), si consentirebbe il transito del traffico privato anche durante le operazioni di fermata dei mezzi ATAC perché in quel tratto la strada è a due corsie. Inoltre questo arretramento consentirebbe di controllare meglio gli abusi degli spazi comuni da parte degli ambulanti (vedi anche punto 7) .
2	"Arrotondamento" degli spigoli del collegamento via Boccea – via Tardini a largo Boccea	Consentire ai veicoli che effettuano la svolta nei due sensi di non intralciarsi a vicenda	L'attuale conformazione della svolta a largo Boccea è tale per cui i veicoli sono obbligati a invadere la corsia opposta per percorrere la curva, disegnata a spigolo vivo. Un "arrotondamento" delle curve della sede stradale - soprattutto dove c'è il parcheggio-spartitraffico di largo Boccea – consentirebbe la manovra di svolta nei due sensi senza che i veicoli, in particolare gli autobus provenienti da piazzale Giureconsulti, siano intralciati dai veicoli provenienti dalla direzione opposta, realizzando di fatto un doppio senso alternato che intasa l'intero flusso del traffico.

Comitato di Quartiere Aurelio Roma XIII

Email: cdq.nsl.romaxiii@gmail.com – Facebook: «Comitato di Quartiere AURELIO Roma XIII»

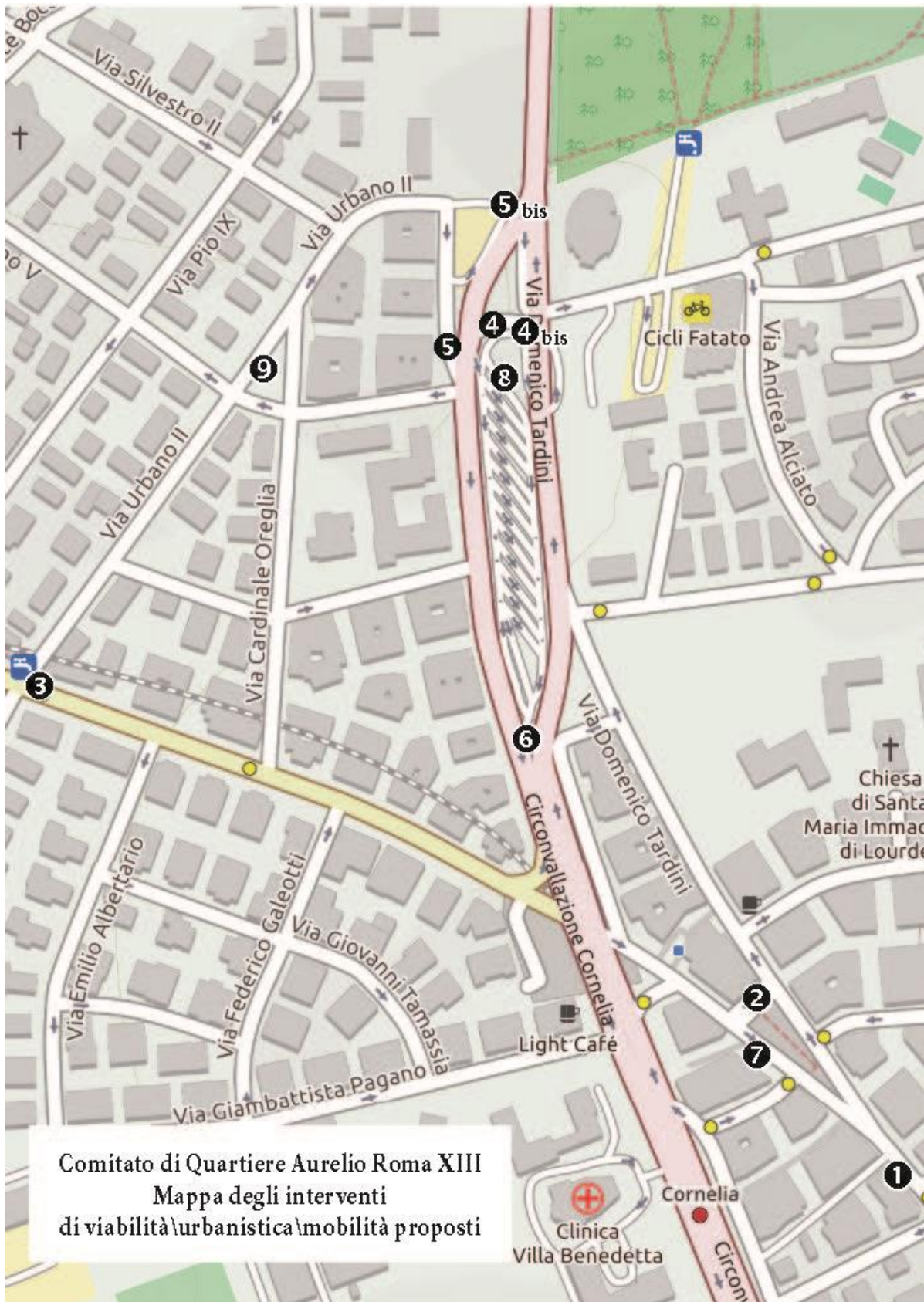
3	Installazione di un semaforo all'incrocio fra via Boccea e via Urbano II \ Gregorio XIII	Regolare il traffico caotico in corrispondenza di un incrocio strategico	L'incrocio fra via Boccea e via Urbano II \ Gregorio XIII rappresenta uno dei più significativi colli di bottiglia della viabilità del quartiere. Tanto durante le ore di mercato quanto negli altri orari. Il semaforo potrebbe essere un aiuto fondamentale, e deve essere accompagnato da un contrasto alla doppia fila e alla sosta vietata oltre che all'abuso di occupazione del suolo pubblico da parte degli ambulanti al termine del mercato di via Urbano II, che tendono a "tracimare" anche sulla sede stradale di via Boccea.
4	Realizzazione di una rotonda al posto dell'incrocio multiplo di Pineta Sacchetti \ c.ne Cornelia \ Paracciani \ Albergotti	Fluidificare il collo di bottiglia causato dal complesso confluire di varie strade su Circonvallazione Cornelia	Una rotonda che riesca a raccogliere il traffico da e per via della Pineta Sacchetti, per via Albergotti e via Paracciani e per il capolinea ATAC di C.ne Cornelia risolverebbe molti dei problemi di viabilità nell'intera area eliminando i semafori, peraltro, attualmente sincronizzati in maniera poco utile alla fluidificazione dei flussi di traffico.
4 bis	Realizzazione di un sottopasso pedonale da via Albergotti a via Paracciani e al capolinea ATAC	Evitare attraversamenti pericolosi fuori dalle strisce, facilitare gli spostamenti dei pedoni da e verso il Capolinea	Attualmente la gran parte degli spostamenti da e per il Capolinea in direzione di via Albergotti (liceo Seneca, scuola materna comunale) avviene su tratti non autorizzati, fuori da strisce e semafori pedonali. In subordine alla realizzazione del punto 4 si potrebbe costruire un sottopasso pedonale a Y per favorire il passaggio in sicurezza a pedoni e ciclisti (mezzi alla mano) senza interrompere il flusso di veicoli in superficie.
5	Chiusura del primo tratto di c.ne Cornelia (dal civico 313 al 283)	Eliminare un incrocio-collo di bottiglia	L'immissione dal primo tratto di C.ne Cornelia su via Paracciani è causa di una interruzione del flusso di traffico principale proveniente da via della Pineta Sacchetti verso la direttrice Giureconsulti\via Aurelia o Paracciani\Martino \Battistini. La chiusura di questo tratto può inoltre creare spazi per molti posti auto allargando il parcheggio attualmente già esistente e assorbendo la sosta selvaggia per i clienti degli esercizi locali (farmacia, edicola, banca, ferramenta...).
5 bis	Riapertura dello sbocco di via Urbano II su via della Pineta Sacchetti	Integrazione al punto 5 : fornire alla viabilità locale uno sfogo più comodo sull'asse principale Pineta Sacchetti \ C.ne Cornelia	Ripristinare lo sbocco di via Urbano II su via della Pineta Sacchetti (realizzando un'immissione non ad angolo retto, ma graduale, da ritagliarsi all'interno dell'attuale parcheggio) alleggerirebbe notevolmente il traffico. Se integrata da una rotonda (vedi punto 4) in corrispondenza dell'incrocio Paracciani\Albergotti\Cornelia, inoltre, consentirebbe ai veicoli provenienti dall'intero quadrante "san Filippo Neri" (e relative immissioni da via Boccea, via Urbano II \ via Aurelia e via Battistini) di accedere a via della Pineta Sacchetti sui due flussi di marcia, evitando di interrompere lo scorrimento del traffico come invece avviene attualmente a causa dell'immissione da via del Forte Boccea.

Comitato di Quartiere Aurelio Roma XIII

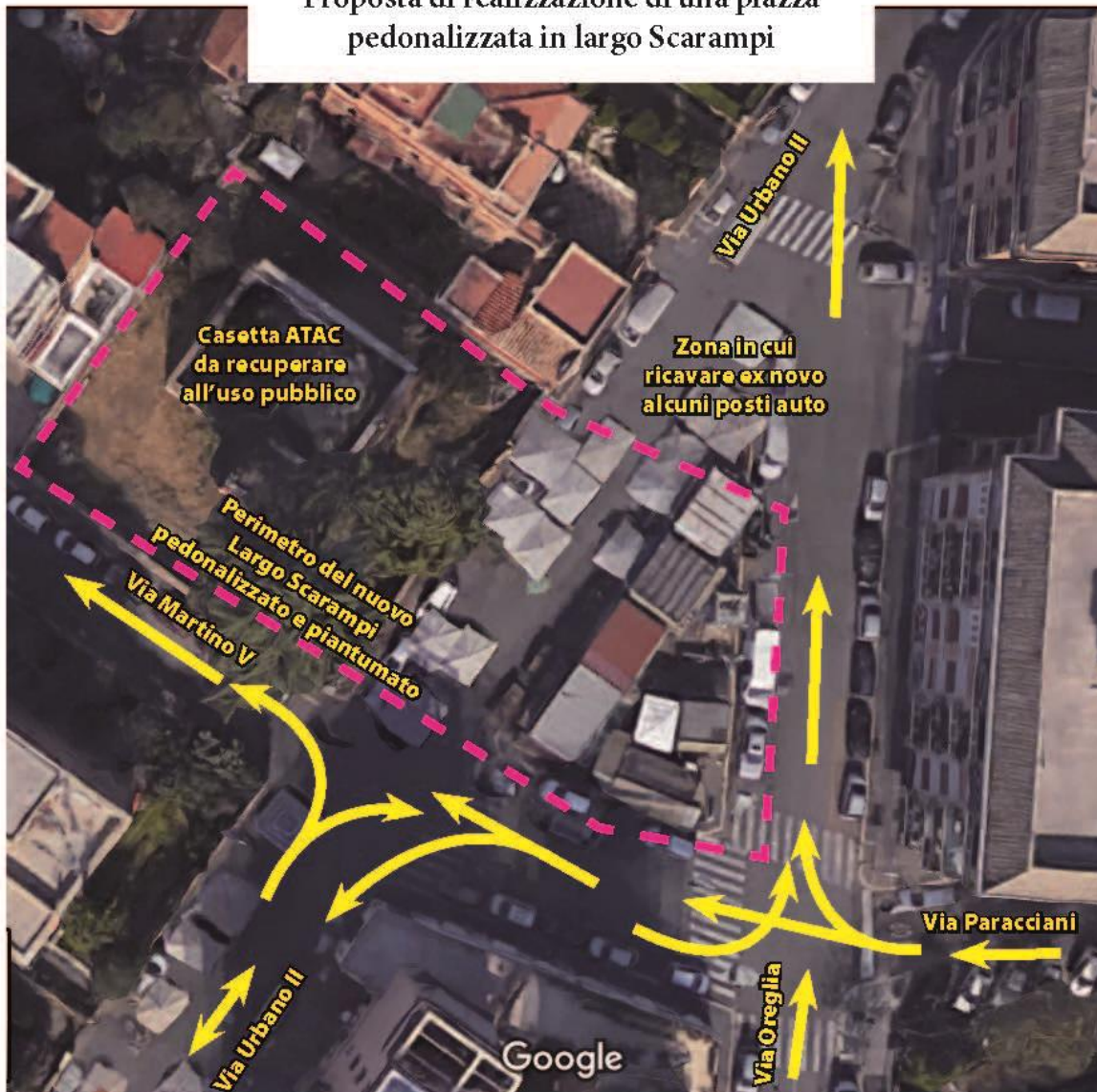
Email: cdq.nsl.romaxiii@gmail.com – Facebook: «Comitato di Quartiere AURELIO Roma XIII»

6	Realizzazione di una rotonda al capo sud del capolinea di C.ne Cornelia	Consentire al traffico e soprattutto agli autobus (linea 446) provenienti da via della Pineta Sacchetti \ via Caprara di invertire la marcia senza dover arrivare a largo Boccea	Una rotonda al termine del capolinea di c.ne Cornelia accorcerebbe la distanza da percorrere per invertire la marcia su via della Pineta Sacchetti di oltre 600 metri, alleggerendo il carico di traffico su largo Boccea \ via Tardini (strada a una corsia). Si noti inoltre che attualmente molti automobilisti compiono un'inversione proibita in corrispondenza dell'incrocio fra via della Pineta Sacchetti e via Albergotti.
7	Spostamento degli ambulanti da largo Boccea	Allargare la sede stradale	Attualmente gli ambulanti presenti a largo Boccea costituiscono un grave collo di bottiglia soprattutto per l'abuso che fanno dell'occupazione di suolo pubblico, debordando di molto dagli spazi concessi dal Comune. Un loro spostamento – ad esempio ai parcheggi di c.ne Cornelia, a integrazione del punto 1 – alleggerirebbe assai il traffico da piazza Giureconsulti a piazza Inerio
8	Spostamento del capolinea COTRAL da circonvallazione Cornelia	Alleggerire il carico di traffico di mezzi pesanti su c.ne Cornelia	Scorporare il capolinea del COTRAL dalla sua attuale sede sul corno nord del capolinea di c.ne Cornelia e il suo spostamento di poche centinaia di metri – per esempio a piazza Carpegna o su c.ne Aurelia – consentirebbe un notevole alleggerimento del traffico (si tenga presente che la maggior parte delle corriere COTRAL è diretta su via Aurelia). Questo, ferma restando la funzione di hub del traffico ATAC-COTRAL e metro che circonvallazione Cornelia ha acquisito. Lo spostamento di questo capolinea è condizione necessaria per la realizzazione del punto 4.
9	Realizzazione di una piazza pedonalizzata a largo Scarampi	Creazione della prima, vera piazza nel quartiere	Attualmente la zona nord del Quartiere Aurelio non ha una vera piazza intesa come centro di aggregazione sociale. Largo Scarampi si presta a questo utilizzo, pedonalizzando parte della piazza e recuperando all'uso pubblico la casetta elettrica ATAC attualmente semi-alienata dal Comune (vedi mappa allegata).

Certi che queste proposte possano essere portate all'attenzione degli uffici competenti per una loro valutazione, il Comitato di Quartiere porge cordiali saluti.



Comitato di Quartiere Aurelio Roma XIII
 Proposta di realizzazione di una piazza
 pedonalizzata in largo Scarampi



Nota. Largo Scarampi è l'unica piazza effettivamente impiegabile come centro di aggregazione sociale dell'intero quadrante nord del Quartiere Aurelio.

La presenza sulla piazza di una ex stazione elettrica ATAC, edificio pregevole in stile «Novecento» che sarebbe opportuno riacquisire al patrimonio pubblico e restaurare, nonché di due imponenti cedri del Libano quasi secolari, consente di immaginare fin da ora un allargamento della piazza inglobando un tratto di via Urbano II e riorganizzando le baracche del mercato, che attualmente sono decrepite, disordinate e durante l'orario di chiusura ricovero per vagabondi e orinatoio a cielo aperto, centro di degrado e insicurezza.

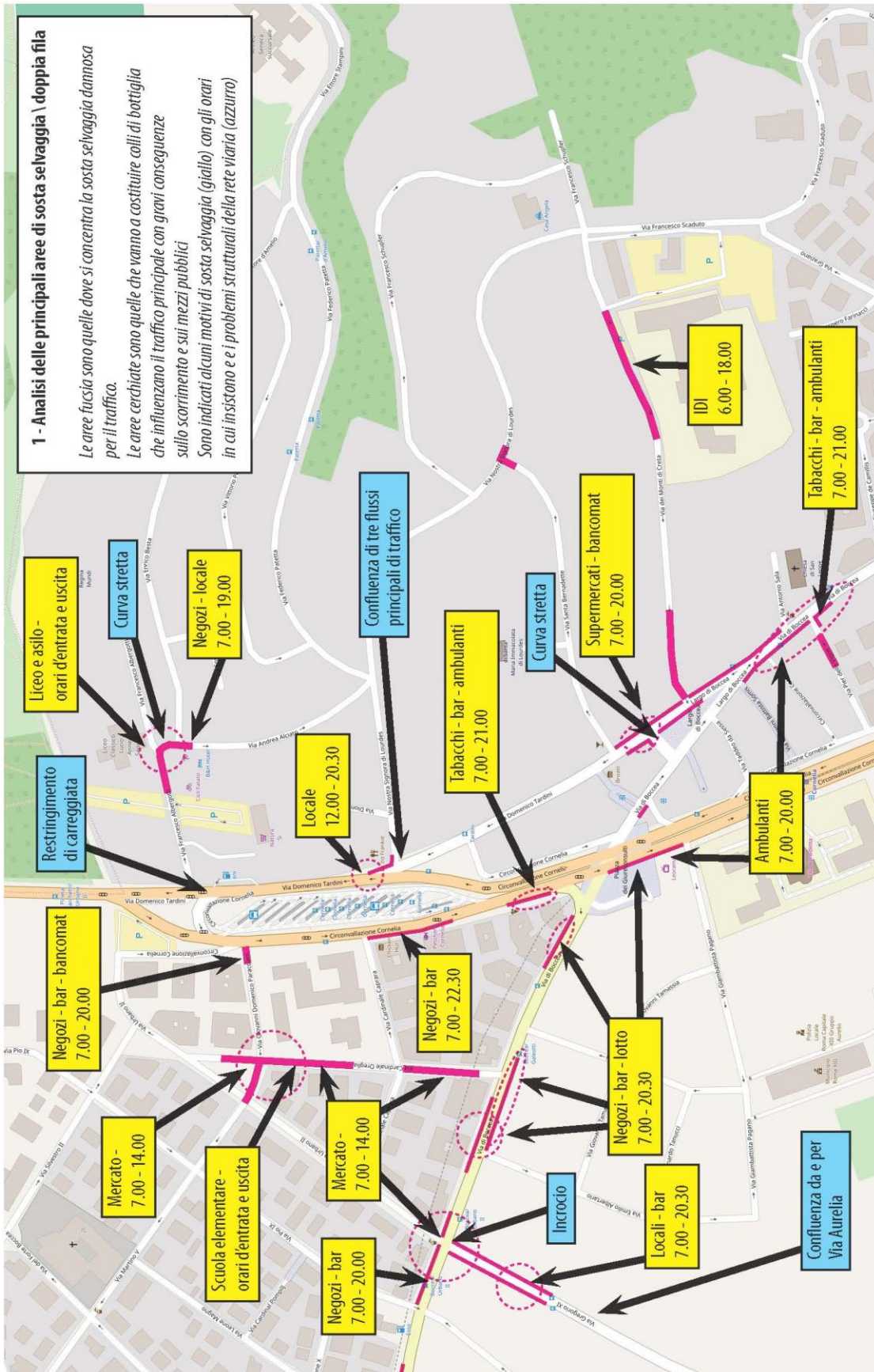
L'ex stazione elettrica ATAC una volta restaurata può essere utilmente impiegata per il beneficio della cittadinanza come asilo nido - in sinergia con la vicina scuola elementare e materna «Clementina Perone» - oppure centro anziani, consultorio di assistenza maternità&infanzia, sede distaccata per le forze dell'ordine (c.d. «poliziotto di quartiere»). La conservazione dei due pregevoli cedri secolari e l'ulteriore piantumazione della piazza, in cui è già presente una fontanella pubblica, creerebbe un'area di verde con grande beneficio della cittadinanza, invogliando e favorendo la socialità e l'incontro dei residenti del quartiere.

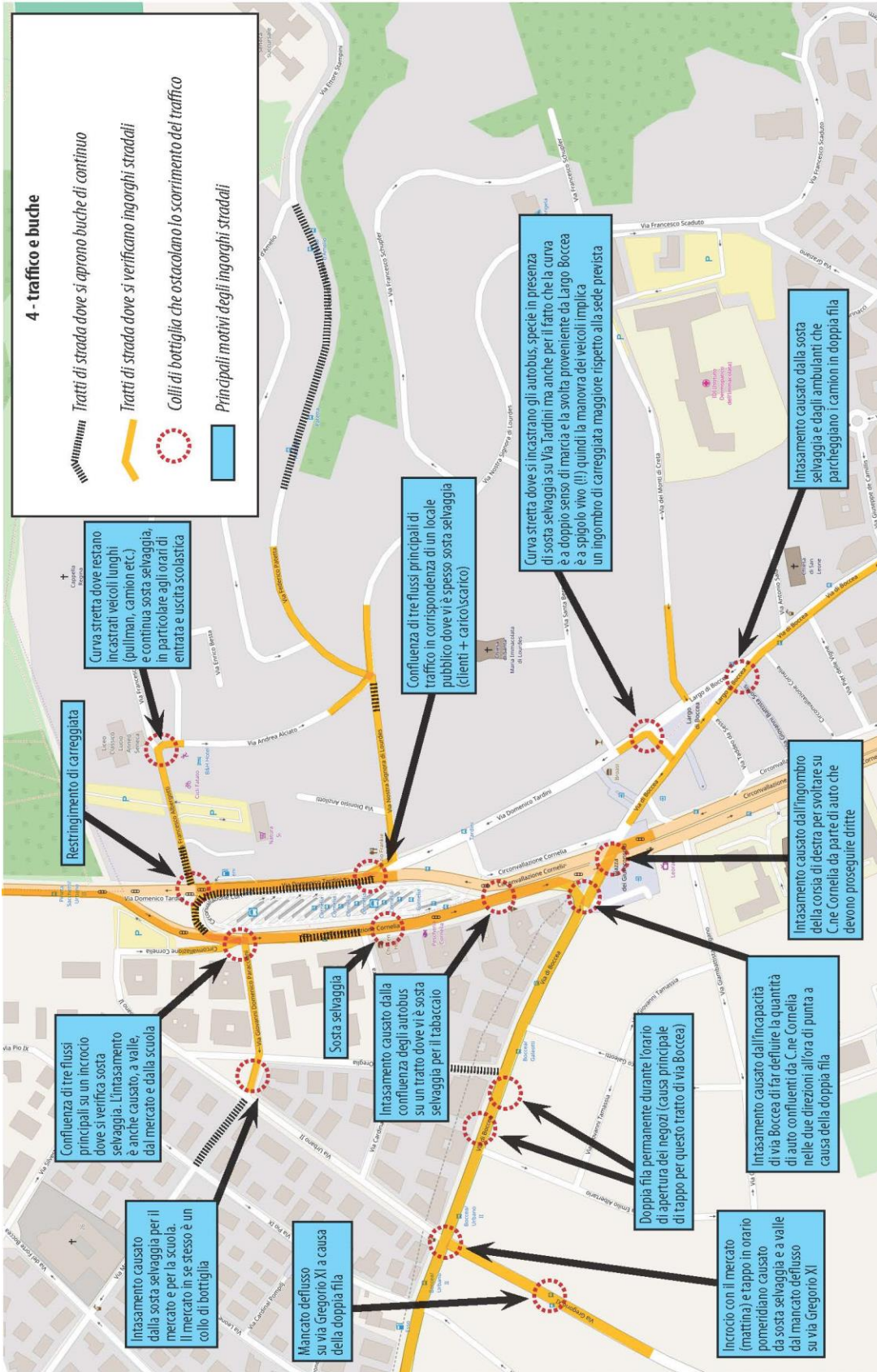
1 - Analisi delle principali aree di sosta selvaggia \ doppia fila per il traffico.

Le aree fucsia sono quelle dove si concentra la sosta selvaggia dannosa per il traffico.

Le aree cerchiata sono quelle che vanno a costituire colli di bottiglia che influenzano il traffico principale con gravi conseguenze sullo scorrimento e sui mezzi pubblici

Sono indicati alcuni motivi di sosta selvaggia (giallo), con gli orari in cui insistono e i problemi strutturali della rete viaria (azzurro)





Comitato di Quartiere Valle Aurelia

SARA MESA



PROPOSTA SULLA MOBILITÀ NELL'AREA DI VALLE AURELIA

Ad un anno dall'apertura del centro commerciale, spiace constatare che quanto previsto e temuto è stato realizzato e la nostra proposta per la viabilità nel quartiere Valle Aurelia, più volte presentata in sede istituzionale, non è stata presa in considerazione.

Alla luce di tutto questo, elenchiamo le maggiori criticità riscontrate

Viabilità

-Pericolosità della bretella di raccordo tra via di Valle Aurelia e via Anastasio II in entrambi i sensi, causata dal corsie di marcia strette, forte pendenza della strada e visibilità scarsa nei pressi degli attraversamenti pedonali.

-Pericolosità dell'immissione su viale di Valle Aurelia dal sottopassaggio di via Baldo degli Ubaldi, situato in prossimità dell'inversione di marcia e delle strisce pedonali che portano all'entrata principale del centro commerciale "Aura".

-Pericolosità dell'attraversamento pedonale di via Baldo degli Ubaldi all'altezza del numero civico 340, in quanto posizionato su una via ad alto scorrimento in entrambe le direzioni.

-Pericolosità dell'inversione di marcia su viale di Valle Aurelia all'altezza del numero civico 73 in direzione via Baldo degli Ubaldi, per le condizioni di scarsissima visibilità a causa dell'inclinazione particolarmente angolata del punto dell'immissione sul viale, che non permette di vedere adeguatamente il sopraggiungere dei veicoli da destra.

- Assenza della segnaletica orizzontale di attraversamento pedonale all'angolo tra viale di Valle Aurelia e Via Bonaccorsi in quanto, al termine dei lavori per la costruzione del centro commerciale è rimasta unicamente la segnaletica verticale e non è stata ripristinata quella orizzontale.

- Sbiadimento delle strisce pedonali su via U. Moricca, altezza numero civico 50, nonché in tutto il quadrante.

- Fermate ATAC su viale di Valle Aurelia in prossimità del centro commerciale: mancanza di pensiline, insufficienza della segnaletica orizzontale, inefficacia di quella verticale, nonché il posizionamento di una delle fermate esattamente all'angolo con via G.B. Gandino, con conseguente pericolosità per chi si immette da tale via su viale di Valle Aurelia quando il bus è in sosta ed ostruisce la visione dei veicoli in transito verso via Baldo degli Ubaldi.

Occorre dunque rafforzare la segnaletica verticale e orizzontale e porre in essere ogni altra misura atta ad assicurare la corretta viabilità e la sicurezza dei pedoni.

Parcheggi

Dopo l'apertura del centro commerciale, che ha portato all'eliminazione di circa un centinaio di posti situati in viale di Valle Aurelia e via Baldo degli Ubaldi, a cui di recente si sono sommati quelli di via G. B. Gandino e via Angelo Emo angolo via di Bartolo, nel quartiere c'è una vera e propria emergenza parcheggi, poiché non è stata prevista alcuna soluzione alternativa. La penuria di tali parcheggi è inoltre amplificata dal fatto che i posti auto coperti del centro commerciale sono a pagamento sia per i visitatori che per i lavoratori del centro stesso i quali, conseguentemente, parcheggiano nelle strade limitrofe nei posti tradizionalmente destinati ai veicoli degli abitanti della zona.

- Sosta selvaggia. Sono all'ordine del giorno i casi di auto e motocicli parcheggiati in divieto di sosta su entrambe le corsie di marcia di viale di Valle Aurelia: questa situazione non solo rende oltremodo difficoltosa e caotica la viabilità nell'intera zona ma anche impedisce, sul Viale in questione, l'inversione dell'autobus 906, creando ingorghi che paralizzano l'area per ore.

- - Capolinea degli autobus al posto del parcheggio di scambio tra via A. Emo e via Di Bartolo. Riteniamo grave ed inutile la realizzazione di tale capolinea, nonostante a poche centinaia di metri vi sia quello sottoutilizzato di Cipro. In questo modo, nell'area nei dintorni dell'opera si perderanno oltre 100 ulteriori parcheggi senza produrre alcun miglioramento per il trasporto pubblico, poiché non aumenteranno né linee né fermate ATAC e si peggiorano i livelli di inquinamento dato che i pendolari che solitamente potevano lasciare la propria auto nel parcheggio per fruire del trasporto su ferro (metropolitana Valle Aurelia o linea FS 3), saranno costretti a completare il loro tragitto sulle quattro ruote.

- Privatizzazione dei posti auto in via G.B. Gandino. Considerata la grave carenza di parcheggi in tutta l'area di Valle Aurelia, è improcrastinabile il tempestivo ripristino dello status quo ante, con parcheggi gratuiti su entrambi i lati e per l'intera lunghezza della strada. Tale via, inoltre, deve essere inserita nell'ambito di una nuova pianificazione organica della viabilità (vedi oltre).

- Nuova pianificazione organica della viabilità a Valle Aurelia. Urge regolamentare e razionalizzare la circolazione ed il parcheggio all'interno del quadrante delimitato esternamente da via di Valle Aurelia, via Stampini, via U. Moricca, via G. B. Gandino, via G. Vitelli, via Baldo degli Ubaldi e che ingloba viale di Valle Aurelia, via Bonaccorsi e via A. Bacciarini.

- Aumento disponibilità posti auto gratuiti. I posti auto attualmente disponibili gratuitamente nella zona devono essere aumentati anche attraverso la definizione di nuove condizioni di utilizzo di quelli coperti all'interno del centro commerciale: gratuità illimitata del parcheggio per i lavoratori del centro commerciale e per i residenti delle zone limitrofe al centro stesso; gratuità per le prime tre ore per tutti i clienti del centro commerciale; destinazione di parte dei posti auto coperti a parcheggi gratuiti per gli scooter.

Emanuele Mastrangelo

Via Boccea, tratto commerciale (da largo Boccea al Forte)

Proposta di sperimentazione della fluidificazione del traffico tramite lotta serrata («boots on ground») alla sosta selvaggia e doppia fila

di Emanuele Mastrangelo (mastrangelo@storiainrete.com)

Questa sperimentazione si pone l'obiettivo di verificare se e in che misura la sosta selvaggia vada ad impattare sulla qualità del traffico (e – a ricaduta – su inquinamento e usura dei mezzi pubblici) e se e in che misura una lotta serrata alla sosta vietata condotta con la presenza assidua *in loco* di personale appiedato della polizia municipale al posto di passaggi *random* di auto con telecamera possa essere risolutiva.

Obbiettivo: a) verificare l'impatto della sosta selvaggia su traffico, servizio pubblico ATAC e inquinamento atmosferico e acustico;
b) sperimentare l'efficacia della presenza sul terreno dei vigili urbani nel contrasto alla sosta selvaggia al posto degli automatismi;

Risorse: Uffici tecnici competenti (traffico, ambiente, commercio, ATAC);
Un nucleo di polizia municipale (6-8 agenti, 3 turni dalle ore 07.00 alle ore 20.30)

Tempi: 4-6 settimane (azioni propedeutiche)
4-6 settimane (sperimentazione)
1 settimana (raccolta e analisi dei dati e relazione finale)

Azioni propedeutiche:

- calcolo dei tempi di percorrenza medi dei mezzi pubblici nel tratto di via Boccea interessato dalla sperimentazione;
- analisi della qualità dell'aria con l'impiego di stazioni di rilevamento;
- analisi dell'inquinamento acustico con l'impiego di stazioni di rilevamento;
- raccolta dei dati relativi al numero di corse in ritardo o sopresse per le linee di autobus che percorrono via Boccea;
- raccolta dei dati relativi alle operazioni di manutenzione ad apparato frenante e trasmissione dei mezzi pubblici impiegati sulle tratte che passano per via Boccea.

Sperimentazione:

- dislocazione sul tratto di strada prescelto di un nucleo di polizia municipale appiedato che percorra continuamente nelle due direzioni la strada. Obiettivo degli uomini impiegati sarà il contrasto attivo alla sosta selvaggia, non la mera elevazione di contravvenzioni. Ci si dovrà concentrare sulla sosta che ostacola il traffico più che sulla sosta vietata *tout court*, quindi privilegiare il contrasto alla doppia fila e alla sosta in zone sensibili (incroci, fermate ATAC), riservando una relativa tolleranza a quelle attività temporanee di fermata non lecita che non vadano a ingombrare la sede stradale (ad es. fermate brevi nei passi carrabili).

È importante che quella dei vigili sia una presenza visibile e assidua, su entrambi i sensi di marcia.

Analisi finale:

Al termine della sperimentazione, avendo scelto periodi di sperimentazione relativamente omogenei a quelli di rilevazione propedeutica dei dati, sarà possibile:

- a) (analisi quantitative)
- verifica di un eventuale diminuzione del traffico (tramite *big data*);

- verifica di eventuali diminuzioni dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- verifica di eventuali diminuzioni nel numero di corse in ritardo \ sopresse per le linee ATAC che transitano sul tratto sperimentale;
- verifica di eventuali diminuzioni delle necessità di manutenzione in officina dei mezzi ATAC che percorrono via Boccea.

b) (analisi qualitative)

- interviste ai residenti circa eventuali variazioni nella qualità percepita della vita;
- interviste ai passeggeri ATAC circa eventuali variazioni nell'efficienza percepita del servizio;
- interviste ai tramvieri ATAC circa eventuali variazioni nella qualità percepita del loro lavoro;
- interviste agli esercenti circa eventuale impatto percepito sul commercio.

Qualora la sperimentazione dovesse verificare le premesse iniziali, il Comune potrebbe estendere via via ai principali assi viari cittadini affetti da ingorghi di traffico la lotta alla sosta selvaggia condotta capillarmente dai singoli agenti di polizia municipale anziché con metodi automatici. Questo genere di contrasto dovrebbe infatti assicurare il progressivo attenuarsi della piaga della doppia fila, abituando lentamente i cittadini romani a rinunciare al suo uso (o per meglio dire, abuso).

La presenza capillare sul territorio degli agenti, oltre a essere un deterrente per molte attività che portano degrado, dovrebbe infatti scoraggiare quella sosta selvaggia «alla sperindio» che caratterizza il comportamento di molti automobilisti romani.

Infatti, a petto di controlli, divieti e multe già esistenti, spesso l'automobilista romano «ci prova», sperando di «farla franca». La presenza pressoché fissa di un controllo umano sui tratti di strada maggiormente tormentati dalla doppia fila potrebbe essere il deterrente fondamentale per spingere il cittadino verso un comportamento più virtuoso (e intelligente) nell'uso del mezzo privato.

D'altro canto, la presenza dell'essere umano al posto dell'automatismo (ovvero delle telecamere) fa la differenza dal punto di vista dell'interfaccia fra cittadino e autorità. Si possono infatti evitare arbitri, abusi ed errori. Non si va – per esempio – a equiparare il cittadino che si ferma un istante per scaricare una persona a lato marciapiede con colui che invece abusivamente lascia il veicolo per fare i propri comodi a spese della viabilità comune.

Il sistema di sanzioni attualmente in uso – l'auto della polizia municipale dotato di telecamera – ha inoltre il non secondario svantaggio di raccogliere multe «a paranza» ma senza risolvere il problema del traffico *hic et nunc*. L'automobilista indisciplinato che lascia il mezzo in sosta vietata non si accorge del passaggio dell'auto-telecamera. Egli viene bensì multato, ma il disservizio che egli impone agli altri cittadini non viene interrotto. Inoltre la multa, arrivando settimane dopo aver commesso l'abuso, manca di impatto «causa-effetto». Va inoltre considerato che molti automobilisti sono psicologicamente rassegnati a considerare le multe quasi come una tassa inevitabile, da rischiare in cambio di una loro comodità.

La presenza sul terreno di un vigile in grado di ordinare lo sgombero immediato ai veicoli in sosta vietata, pena la contravvenzione, metterebbe sì il Comune in condizione di dover riscuotere meno multe, ma avrebbe un effetto istantaneo sui blocchi del flusso del traffico.

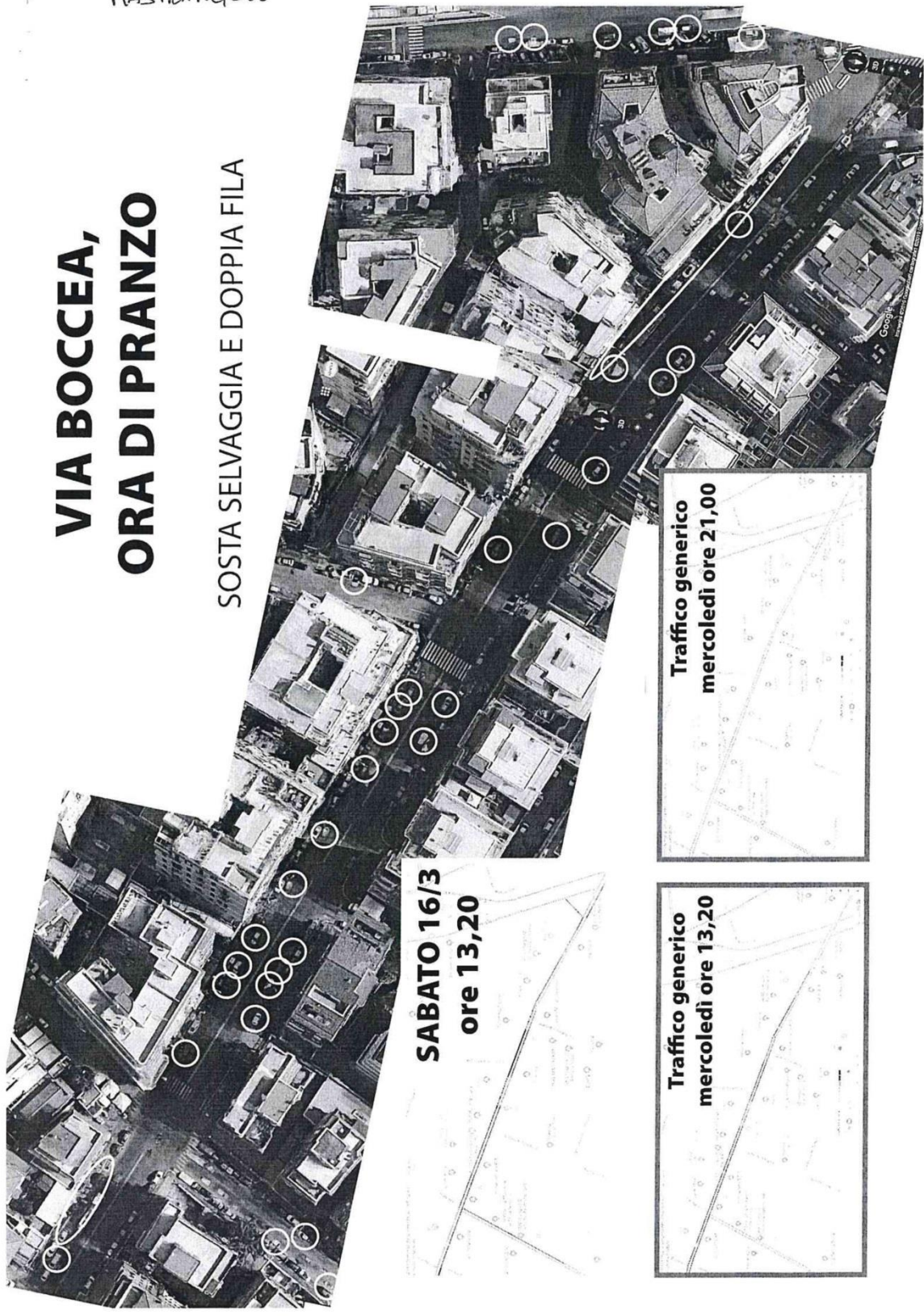
Quello che insomma il Comune deve scegliere è se il suo interesse è ridurre il traffico fluidificando lo scorrimento dei veicoli privati, oppure sfruttare gli abusi dei cittadini indisciplinati per «far cassa» attraverso le multe, sperando che queste portino – in un futuro imprecisato – a chissà quale mutazione antropologica dei romani, trasformandoli in svizzeri o norvegesi...

Emanuele Mastrangelo

MASTRANGELO

VIA BOCCIA, ORA DI PRANZO

SOSTA SELVAGGIA E DOPPIA FILA



**SABATO 16/3
ore 13,20**

**Traffico generico
mercoledì ore 21,00**

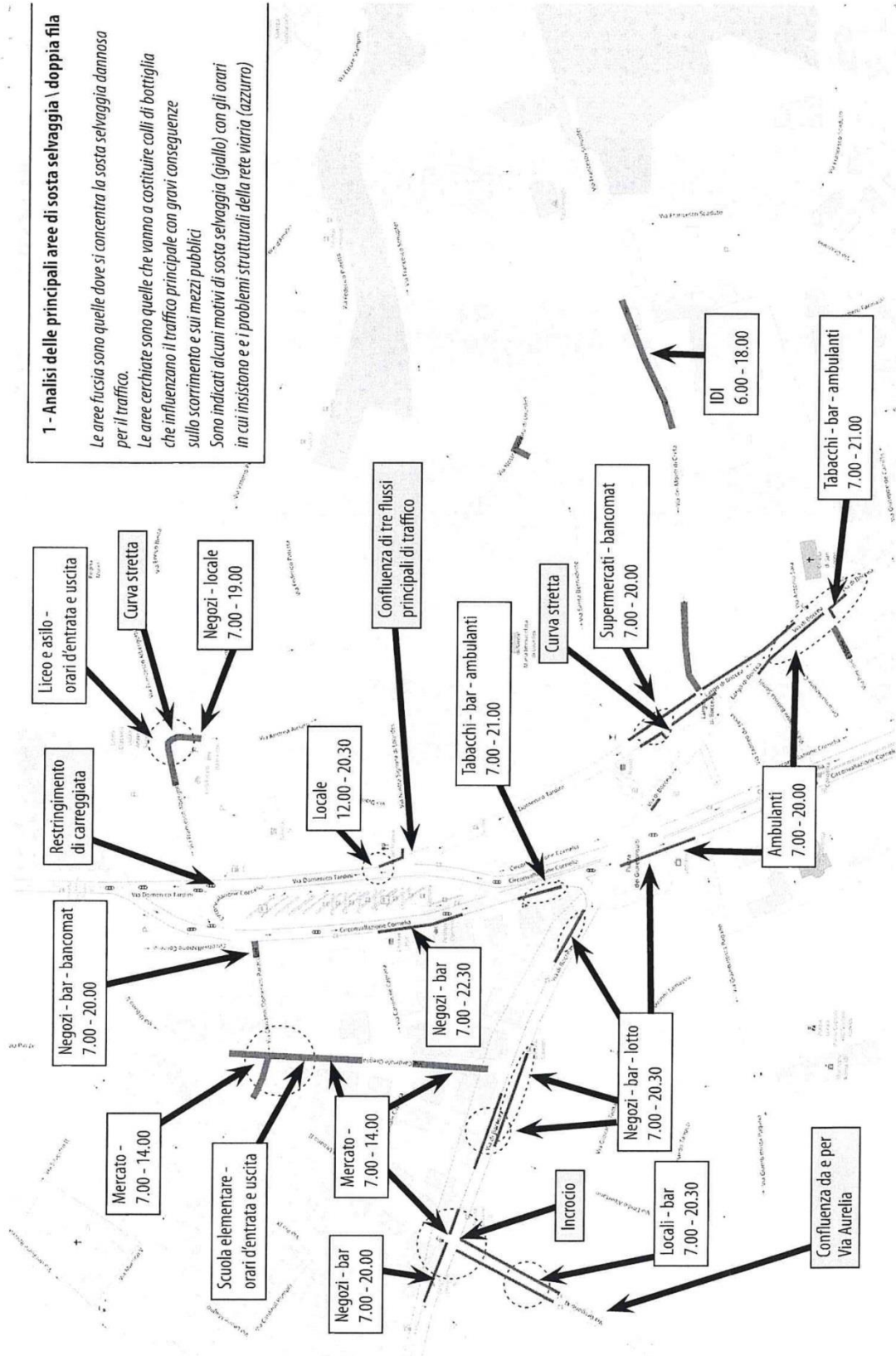
**Traffico generico
mercoledì ore 13,20**

1 - Analisi delle principali aree di sosta selvaggia \ doppia fila

Le aree fucsia sono quelle dove si concentra la sosta selvaggia dannosa per il traffico.

Le aree cerchiare sono quelle che vanno a costituire colli di bottiglia che influenzano il traffico principale con gravi conseguenze sullo scorrimento e sui mezzi pubblici

Sono indicati alcuni motivi di sosta selvaggia (giallo) con gli orari in cui insistono e i problemi strutturali della rete viaria (azzurro)



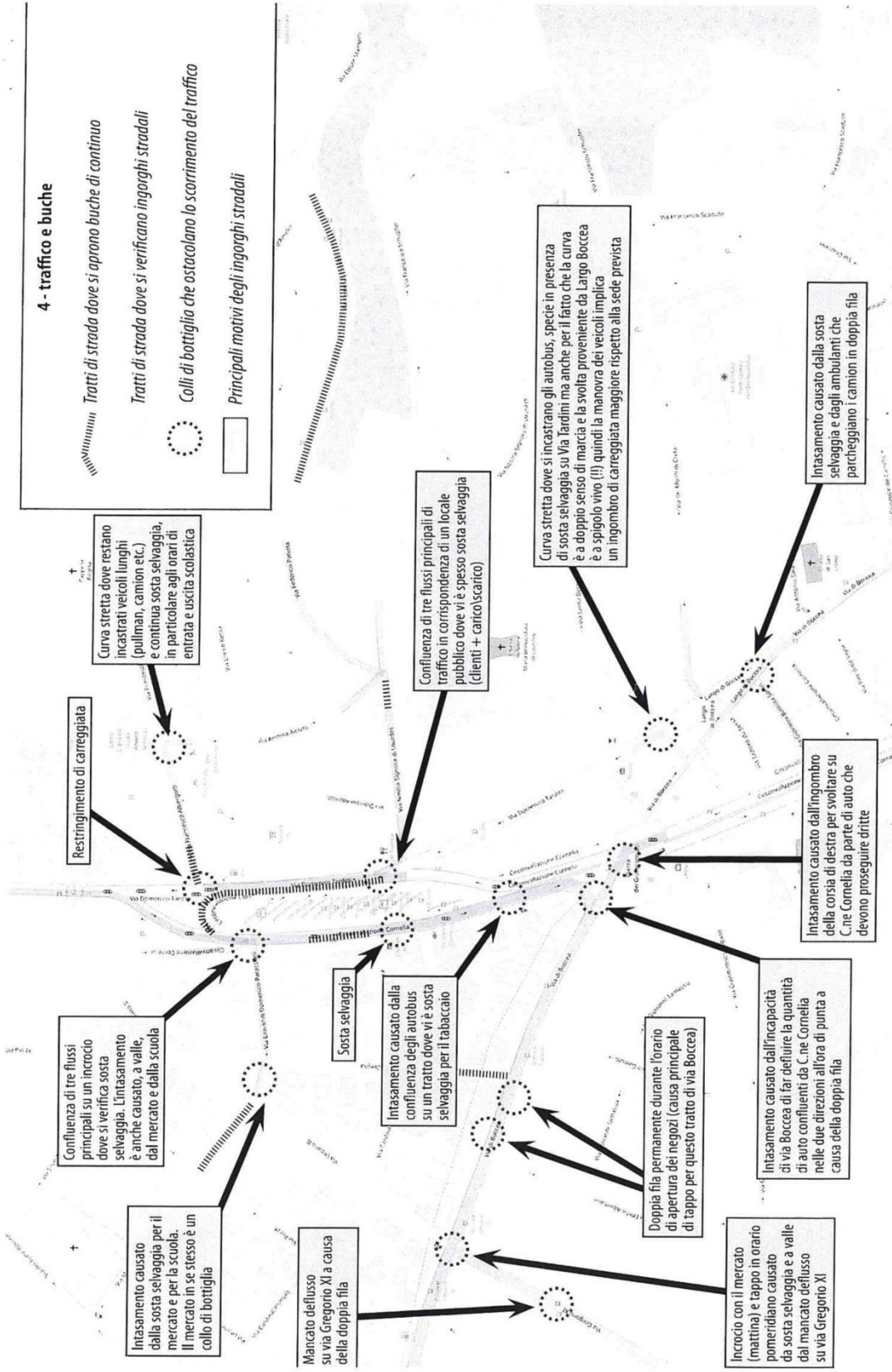
4 - traffico e buche

Tratti di strada dove si aprono buche di continuo

Tratti di strada dove si verificano ingorghi stradali

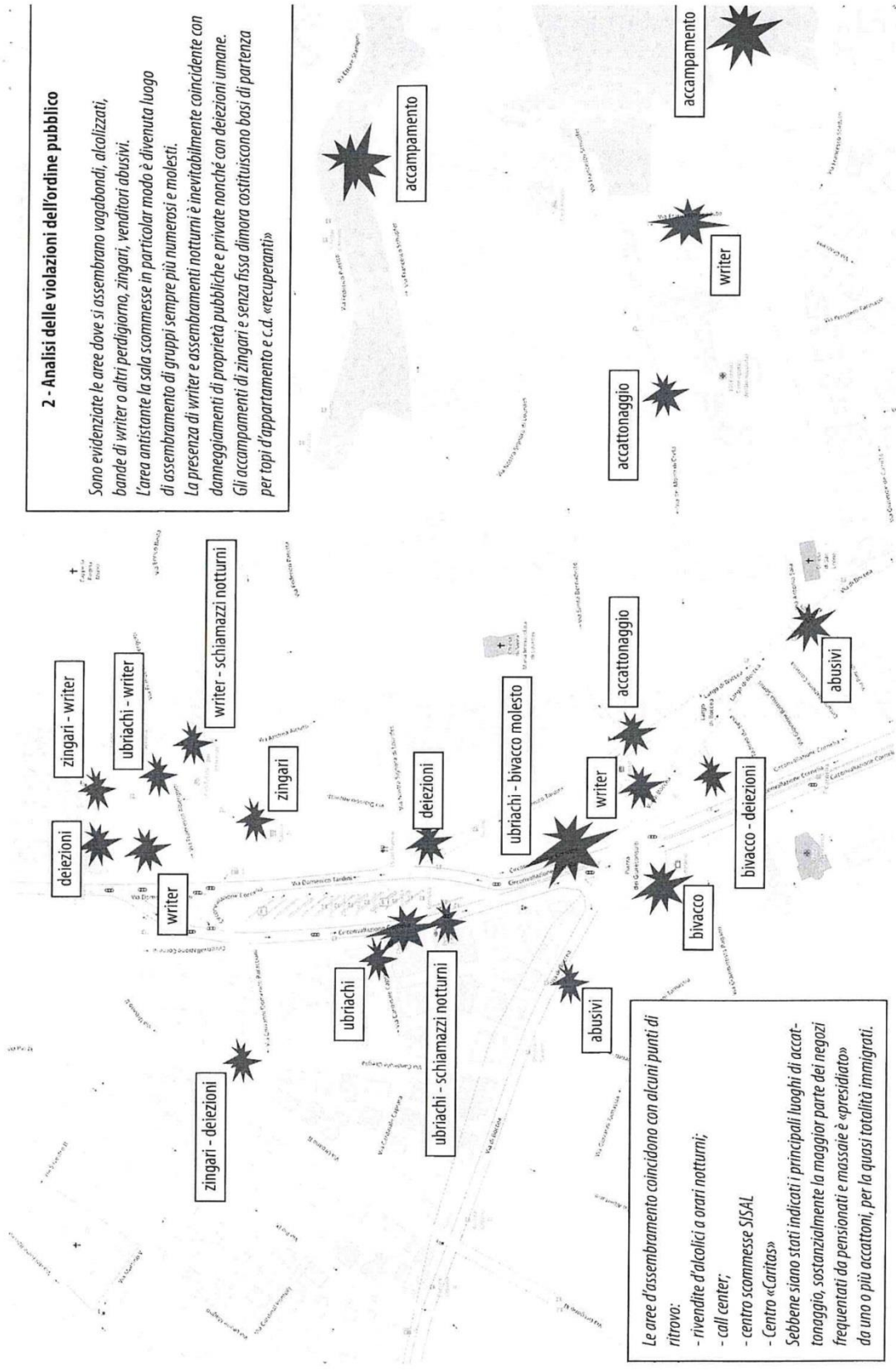
Colli di bottiglia che ostacolano lo scorrimento del traffico

Principali motivi degli ingorghi stradali

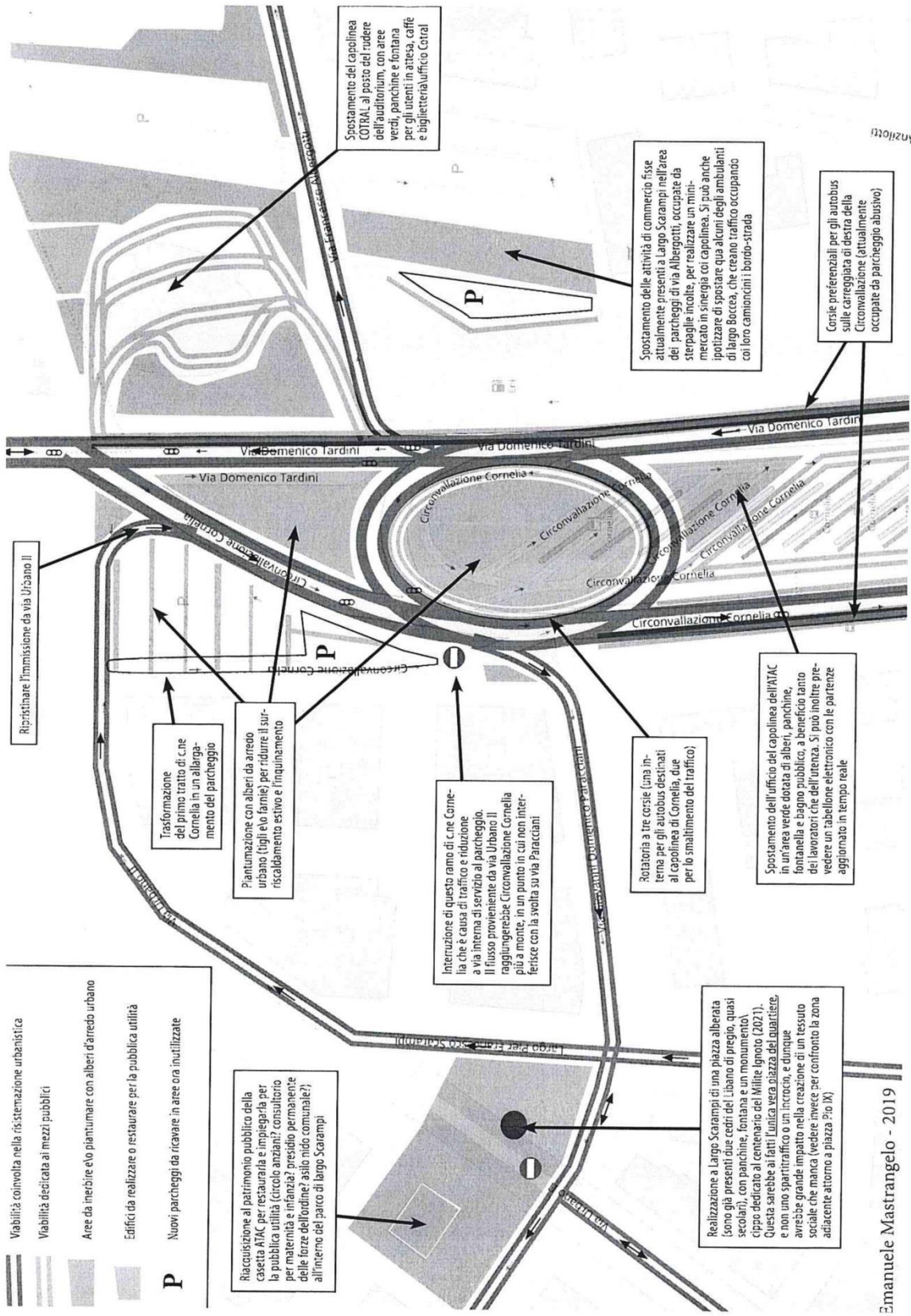


2 - Analisi delle violazioni dell'ordine pubblico

Sono evidenziate le aree dove si assestano vagabondi, alcolizzati, bande di writer o altri perdigorno, zingari, venditori abusivi. L'area antistante la sala scommesse in particolar modo è divenuta luogo di assembramento di gruppi sempre più numerosi e molesti. La presenza di writer e assembramenti notturni è inevitabilmente coincidente con danneggiamenti di proprietà pubbliche e private nonché con deiezioni umane. Gli accampamenti di zingari e senza fissa dimora costituiscono basi di partenza per topi d'appartamento e c.d. «recuperanti»



Le aree d'assembramento coincidono con alcuni punti di ritrovo:
 - rivendite d'alcolici a orari notturni;
 - call center;
 - centro scommesse SISAL
 - Centro «Caritas»
 Sebbene siano stati indicati i principali luoghi di accattonaggio, sostanzialmente la maggior parte dei negozi frequentati da pensionati e massaie è «presidiato» da uno o più accattoni, per la quasi totalità immigrati.



Viabilità coinvolta nella ristrutturazione urbanistica

Viabilità dedicata ai mezzi pubblici

Aree da inerbire e/o piantumare con alberi d'arredo urbano

Edifici da realizzare o restaurare per la pubblica utilità

Nuovi parcheggi da ricavare in aree ora inutilizzate

P

Riacquisizione al patrimonio pubblico della casetta ATAC per restaurarla e impiegarla per la pubblica utilità (circolo anziani? consultorio per maternità e infanzia? presidio permanente delle forze dell'ordine? asilo nido comunale?) all'interno del parco di largo Scarampi

Interruzione di questo ramo di c.n.e. Cornelia che è causa di traffico e riduzione a via interna di servizio al parcheggio. Il flusso proveniente da via Urbano II raggiungerebbe Circonvallazione Cornelia più a monte, in un punto in cui non interferisce con la svolta su via Paraciani

Rotatoria a tre corsie (una interna per gli autobus destinati al capolinea di Cornelia, due per lo smaltimento del traffico)

Spostamento dell'ufficio del capolinea dell'ATAC in un'area verde dotata di alberi, panchine, fontanella e bagno pubblico, a beneficio tanto dei lavoratori che dell'utenza. Si può inoltre prevedere un tabellone elettronico con le partenze aggiornate in tempo reale

Realizzazione a Largo Scarampi di una piazza alberata (sono già presenti due centri del Libano di pregio, quasi secolari), con panchine, fontana e un monumento) cippo dedicato al centenario del Milite Ignoto (2021). Questa sarebbe ai fatti l'unica vera piazza del quartiere e non uno spartitraffico o un incrocio, e dunque avrebbe grande impatto nella creazione di un tessuto sociale che manca (vedere invece per confronto la zona adiacente attorno a piazza Pio IX)

Trasformazione del primo tratto di c.n.e. Cornelia in un allargamento del parcheggio

Piantumazione con alberi da arredo urbano (figli e/o farnie) per ridurre il surriscaldamento estivo e l'inquinamento

Ripristinare l'immissione da via Urbano II

Spostamento del capolinea COIRA al posto del rudere dell'auditorium, con aree verdi, panchine e fontana per gli utenti in attesa, caffè e biglietteria/ufficio Cotral

Spostamento delle attività di commercio fisse attualmente presenti a Largo Scarampi nell'area dei parcheggi di via Albergozzi, occupate da sterpaglie inalte, per realizzare un mini-mercato in sinergia col capolinea. Si può anche ipotizzare di spostare qua alcuni degli ambulanti di largo Boccea, che creano traffico occupando col loro camioncini i bordo-strada

Corsie preferenziali per gli autobus sulle carreggiate di destra della Circonvallazione (attualmente occupate da parcheggio abusivo)

Emanuele Mastrangelo - 2019

5.7 Proposte trasversali a più ambiti territoriali



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0 non efficace

 5 più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

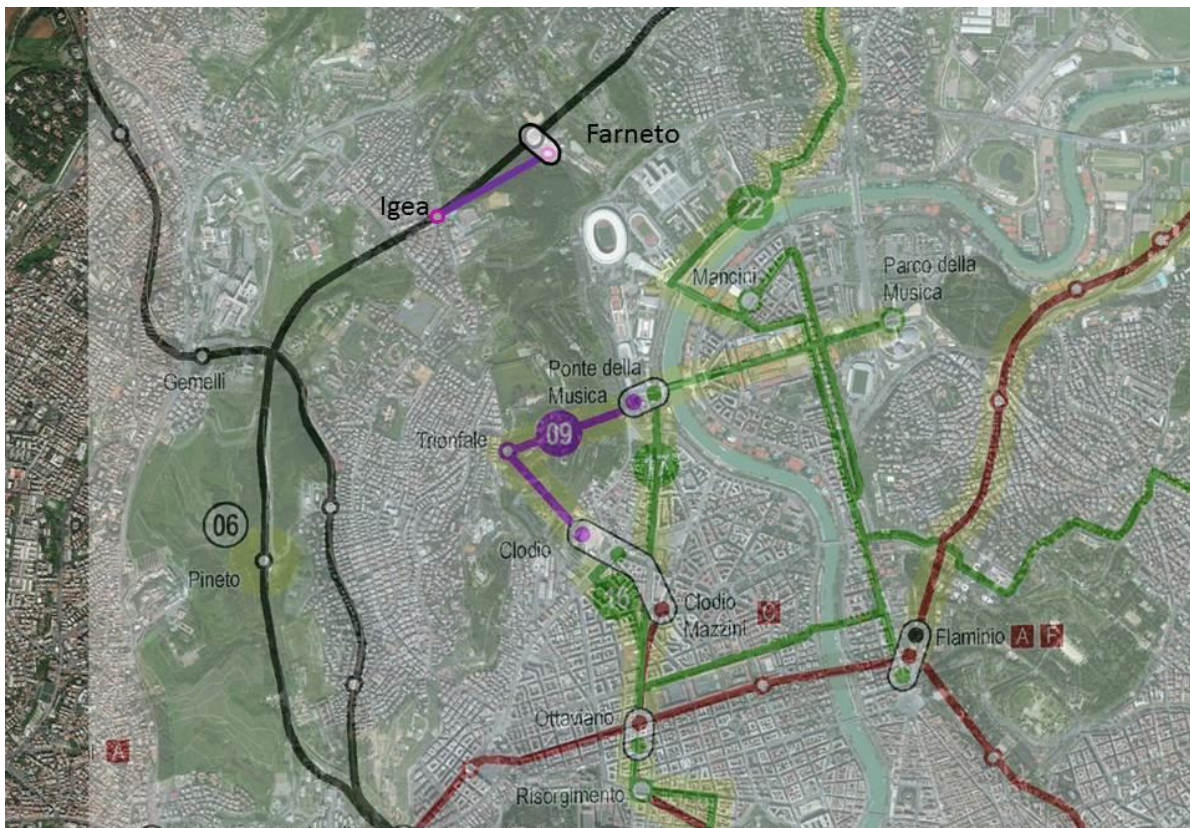
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome
associazione/comitato/altro
municipio di residenza



Ripristino Stazione Farneto, Collegamento a fune Igea-Farneto

Francesco La Vigna



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
 Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

La stazione Valle Aurelia della linea FL3, sebbene sia collocata a ridosso della collina di Monte Ciocchi, non presenta un collegamento pedonale con il sovrastante belvedere, nonchè punto di arrivo di una importante pista ciclabile. Questo, per chi volesse, anche oggi, prendere un treno da Monte Ciocchi, prevede che si scenda fino a via Anastasio II, con forte dislivello, e si risalga all'interno della stazione.

i tuoi suggerimenti

Con un semplice intervento, si potrebbe aprire sul versante della collina in cui entra la galleria ferroviaria, e dove poggiano le spalle del ponte, un semplice passaggio pedonale per entrambe le direzioni di marcia.

indice di efficacia

<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
0					5
non efficace					più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

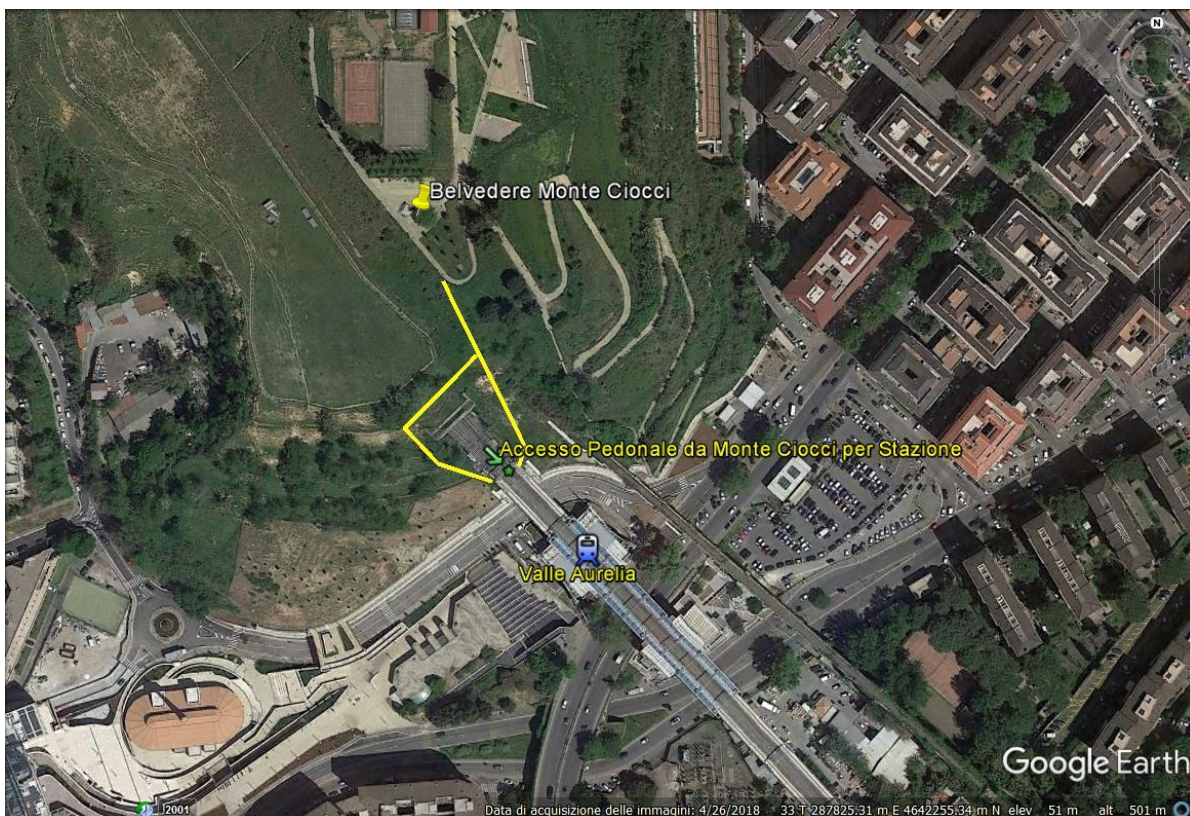
- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome
associazione/comitato/altro
municipio di residenza



Andrea Romagnoli



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia
 0 non efficace 5 più efficace



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI

Le vostre opinioni

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input checked="" type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input checked="" type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

Il piano a 360 gradi è deludente sul lato mobilità leggera principalmente ...

C'è un evidente squilibrio tra zone e zone di Roma che non è giustificabile e le motivazioni sono: Volontà politica, inconcludenza degli assessori del XII XIII XIV e XV che non hanno spinto nel modo giusto e adeguato le richieste del territorio e hanno lavorato male, incapacità di visione da parte del Bike Manager che pur se durato poco, ha dato inevitabilmente indicazioni, visto che per sue stesse parole conoscitore di Roma solo da un lato del fiume, cosa che emerge perfettamente nel PUMS, queste osservazioni le feci subito nelle prime riunioni a via capitan Bavastro ma venni quasi attaccato, oggi tiriamo le somme, XIV municipio sono state tirate fondamentalmente due righe su di una cartina, da santa Maria della pietà una riga fino a giustiniana, dal gemelli una riga fino a Battistini stop!!! di progettato non c'è nulla, di finanziato non c'è nulla e questo vale anche per il XII XIII XV, di fatto dei 90 km che Roma ha progettati/finanziati e che partiranno, Roma nord Ovest ha 0, inutile giustificare fatti inequivocabili e mostrare la mappa con la previsione dello scenario di piano, lo scenario di piano sono tragitti segnati su una cartina stop!!! non c'è ancora nulla, unica mappa da considerare adesso è lo scenario di riferimento e di quella mappa su 90 chilometri i municipi su indicati hanno 0, chi doveva creare un equilibrio nella realizzazione della mobilità non lo ha fatto

i tuoi suggerimenti

Il suggerimento è quello di cercare, nel possibile, di porre rimedio a questo squilibrio nel più breve tempo possibile, del resto agenzia per la mobilità ha lavorato e si vede, 90 km di progettazione sono fatti, chi invece ha dato indicazioni, e non mi riferisco al comune in se, quanto ai singoli che hanno gestito il tutto con i municipi, hanno spinto troppo verso un area della città e meno su di un'altra i primi responsabili dal PUMS per altro emerge come la sicurezza nella scelta dei percorsi è stata fondamentalmente messa in secondo piano, come detto all'incontro del 9, via trionfale in un anno e mezzo 3 morti, di cui 2 sulle strisce pedonali, questo dimostra di fatto la pericolosità della via ma dal PUMS non si prevedono interventi di messa in sicurezza, come è chiaro che si è privilegiato posti dove passano più bici che posti dove ci sono strade più pericolose .. il PUMS è un ottimo strumento ma purtroppo è stato mal gestito. buon lavoro



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome
associazione/comitato/altro
municipio di residenza



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo	Metrovia
localizzazione	Area metropolitana
la tua opinione	<p>Il PUMS prevede il potenziamento delle ferrovie regionali ed ex concesse, con l'istituzione di un servizio urbano metropolitano sulle regionali e la trasformazione in metro E ed F delle Roma Lido e Roma Nord.</p> <p>I cittadini, in aggiunta, hanno espresso la propria chiara preferenza per la realizzazione del programma Metrovia, la proposta di gran lunga più votata nella prima fase partecipativa.</p> <p>Metrovia dovrebbe essere inserita nello scenario di Piano, perché le 49 stazioni aggiuntive che propone permetterebbero di servire tante zone e tanti cittadini altrimenti non serviti dal trasporto rapido di massa. E' l'unico intervento che permette di intervenire in modo sistematico sulla mobilità, distribuendo i benefici su tutta l'area metropolitana e con un orizzonte di realizzazione di 5-10 anni, perfettamente coerente con il PUMS.</p> <p>Metrovia dovrebbe diventare una priorità perché è un programma di investimenti che permetterebbe, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di servire con metro i due aeroporti di Fiumicino e Ciampino, come avviene in ogni capitale europea - di aumentare frequenze e capillarità del servizio, permettendo a più utenti di utilizzare i treni - di migliorare le condizioni di trasporto, e permettere di eliminare l'utilizzo dell'automobile per gran parte degli spostamenti coperti dalla direttrice dell'anello e dallo scambio tra anello e linee radiali ferro, metro, tram
i tuoi suggerimenti	<p>Inserire nel PUMS, nello scenario di Piano, alcune proposte di Metrovia, integrando quanto già previsto dai programmi ferrovie.</p> <p>Sul servizio, è fondamentale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prevedere quanto prima treni dedicati al servizio metropolitano, più rapidi (tempi di fermata e partenza ridotti, perché su alcune linee in cui ci sono più fermate come Roma Cesano o Roma Fiumicino i tempi si dilatano); 2) migliorare le frequenze, portandole a 5-6'; 3) intensificare il servizio nel fine settimana o nelle fasce serali, perché attualmente è praticamente impossibile viaggiare in area urbana dopo le 21 con i treni, dopo le 20 il servizio ha frequenza oltre 15-20', nel fine settimana i treni sono molto ridotti, ciò crea forti disagi su vita lavorativa, per raggiungere treni e aeroporti. <p>Sulle infrastrutture, alcuni interventi di Metrovia sono, in particolare, di più immediata e possibile realizzazione, quindi dovrebbero trovarsi nello scenario di Piano già a 5-6 anni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Termini-Ciampino: il PUMS già prevede il raddoppio Casilina-Ciampino e le stazioni di Pigneto, Selinunte e Statuario, si dovrebbero aggiungere Porta Maggiore, riattivazione di Roma Casilina con collegamento ai quartieri limitrofi, Porta Furba, Ciampino aeroporto con people mover per lo scalo, e realizzare Pigneto completa con riqualificazione del Mandrione-Casilina Vecchia - Roma Fiumicino: oltre Zama, stazioni aggiuntive Lanciani, Colombo, Portuense - miglioramento subito degli scambi con le metro, come a Tuscolana, Libia, etc.
indice di efficacia	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> 0 non efficace </div> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> </div> <div style="text-align: center;"> <input type="checkbox"/> 5 più efficace </div> </div>



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

i tuoi suggerimenti

indice di efficacia

0 5
 non efficace più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza



PUMS
Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo	M2-04 Potenziamento e trasformazione in metro F della Roma Nord
localizzazione	Prati Fiscali-Talenti
la tua opinione	<p>Realizzare nello scenario di Piano una diramazione nord-est della linea, a servizio di Prati Fiscali-Talenti lungo la tratta periferica già prevista nella metro D.</p> <p>La motivazione risiede nel fatto che questa estensione è l'unico intervento che permette di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - creare un effetto rete tra linea Roma Nord e linee B1 e D; - avere una massima e migliore utilizzazione della tratta Flaminio-Monte Antenne su cui sarebbe pienamente giustificata una frequenza di 2-3'; - servire i popolosi quartieri di Prati Fiscali e Talenti senza dover attendere i 20 anni di completamento della linea D in area centrale e meridionale, con un effetto rete e capillare di diminuzione del mezzo privato
i tuoi suggerimenti	<ul style="list-style-type: none"> - realizzare nello scenario di Piano una diramazione della Roma Nord trasformata in metro lungo Monte Antenne-Salaria-Prati Fiscali-Jonio-Talenti-Ojetti - l'ipotesi da Monte Antenne viene realizzata fino a Prati Fiscali con estrema semplicità, in buona parte in area non urbanizzata e quindi con possibilità di arrivare a Jonio in pochi anni - si prevede una stazione di scambio FS a Salaria - esiste una alternativa, a più alto potenziale trasportistico, proposta da Metrovia, che prevede la diramazione Campi Sportivi-Val d'Ala-Jonio-Ojetti. Tale ipotesi è però più complessa, arriverebbe più tardi a Jonio e non servirebbe la Salaria altezza Tangenziale est e l'inizio di Prati Fiscali, ma avrebbe i vantaggi di includere Val d'Ala e Villa Ada e scambiare prima con la D - la metro potrà essere rubricata metro F1 oppure, considerato che la diramazione è molto lunga, identificata come metro G - potrà essere prolungata fino al GRA a Torracchia realizzando una metropolitana tangenziale ad altissimo potenziale per il quadrante nordest anche fuori GRA
indice di efficacia	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	<div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> 0 5 </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; width: 100%;"> non efficace più efficace </div>



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza

M2-23 Tramvia tangenziale sud



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

INTERVENTI PUMS

Scegli uno o più interventi su cui vuoi esprimere la tua opinione e compila una scheda per ogni intervento.
Una volta compilate inviare le schede all'indirizzo di posta elettronica: partecipazione.pums@rpr-spa.it

titolo

localizzazione

la tua opinione

La motivazione principale risiede nel fatto che senza un collegamento il più diretto possibile con l'EUR, la tramvia tangenziale sud non sarà utile per raggiungere i luoghi di lavoro per tanti abitanti dell'Appio, del Tuscolano, del Casilino e per tanti pendolari del Lazio meridionale e dei Castelli, i quali sarebbero costretti a prendere la tramvia sud a Subaugusta per raggiungere San Paolo (con un percorso più lungo di quello diretto Subaugusta-Laurentina) e quindi prendere la metro B, oppure proseguire come accade oggi nel lungo ed estenuante percorso Ferrovia/Metro A Termini-Metro B, o semplicemente muoversi in auto congestionando una zona già saturata.

Con un collegamento tramviario diretto Subaugusta-Laurentina, questo mezzo diventerebbe una alternativa valida oltre che per i pendolari e per il Tuscolano-Casilino, anche per gli abitanti dell'Appio, che da Furio Camillo, Colli Albani e Arco di Travertino troverebbero conveniente raggiungere Subaugusta e quindi da lì l'EUR senza dover arrivare in centro a Termini per prendere la B.

Senza il collegamento diretto Subaugusta-Laurentina, i pendolari e gli abitanti di Roma sud est continueranno a rimanere lontani almeno un'ora dall'EUR, con pesanti conseguenze su mobilità e vita lavorativa sulla metro A e sul nodo di Termini sovraccarichi.

i tuoi suggerimenti

- utilizzare per questo collegamento una tramvia che sia integrata alla tangenziale sud, sfruttando via di Vigna Murata già predisposta per un trasporto in sede dedicata
- prevedere la penetrazione della linea da Laurentina all'EUR, utilizzando l'ampia viabilità dell'EUR (viale dell'Aeronautica-viale America-viale Europa)

indice di efficacia

0 5

non efficace più efficace



INCONTRI PARTECIPATIVI *Le vostre opinioni*

ILPUMS NEL SUO COMPLESSO - LE TEMATICHE DEL PIANO (Facoltativo)

Se desideri puoi esprimere la tua opinione sul Piano nel suo complesso o su una delle sue tematiche

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Mobilità collettiva | <input type="checkbox"/> Sharing mobility |
| <input type="checkbox"/> Intermodalità e regolazione domanda | <input type="checkbox"/> Logistica merci |
| <input type="checkbox"/> Mobilità ciclistica | <input type="checkbox"/> Sicurezza stradale |
| <input type="checkbox"/> Mobilità pedonale | |

la tua opinione

i tuoi suggerimenti



INCONTRI PARTECIPATIVI
Le vostre opinioni

DATI PROPONENTE (Facoltativo)

nome cognome

associazione/comitato/altro

municipio di residenza

Associazione Salvaiciclisti Roma



Osservazioni

al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

(Ultimo aggiornamento: 19/05/2019)

info@salvaiciclistiroma.it

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

Sintesi

Il documento contiene le osservazioni di Salvaiciclisti-Roma alla proposta di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile ed è diviso in due sezioni principali.

La Sezione 1 contiene le Osservazioni al piano nel suo complesso numerate da 01 a 014

La Sezione 2 contiene le Osservazioni Specifiche agli interventi previsti nel piano numerate da 1 a 3.

1. OSSERVAZIONI AL PIANO NEL SUO COMPLESSO

#G_01_SIC - Biciplan e Norme Tecniche Attuative del piano della mobilità ciclistica

LA TUA OPINIONE

Non si riscontra all'interno del Pums nessuna norma tecnica che dia attuazione alle previsioni di piano e che guidi il progettista alla redazione di una ciclovie né un abaco di soluzioni tecniche applicabili caso per caso.

In particolare non si capisce se il piano di settore del Pums relativo alla ciclabilità sostituisce il biciplan così come definito dalla L. 02/18 oppure è solo un piano direttore, di orientamento, linee guida generiche, nel qual caso si attende di conoscere il biciplan di Roma.

I TUOI SUGGERIMENTI

Si suggerisce, l'implementazione di norme tecniche di attuazione, e soluzioni tecniche conformi da adottare a compendio della progettazione e che contenga anche la necessità di andare in deroga al cds a favore della mobilità ciclistica nei casi in cui non si riescano a garantire i requisiti previsti.

A questo proposito la **legge n.2/2018** è molto specifica nel delimitare cosa deve contenere il biciplan, ovvero tutti gli elementi indicati all'art.6, comma 2, lettere a-q.

a) la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;

b) la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;

c) la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere

a) e b);

d) gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;

e) il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;

f) gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;

g) gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;

h) eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

- i) gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- l) le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- m) le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- n) eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
- o) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- p) eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
- q) il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

#G_02_SIC - Strategie di base

LA TUA OPINIONE

La strategia per lo sviluppo della mobilità in bicicletta (sezione 3.1.1 Strategie di base) si basa sulla constatazione che la lunghezza media degli spostamenti superiore ai 12km. Di conseguenza, alla mobilità in bicicletta viene assegnato il ruolo (marginale) di connessione verso i principali nodi di scambio con il trasporto pubblico.

I TUOI SUGGERIMENTI

Si suggerisce che la lunghezza media degli spostamenti non è il parametro significativo da considerare per impostare la strategia degli interventi.

Secondo l'ultimo rapporto ISFORT del 2018, la quota di spostamenti più brevi di 10 km sono saliti dal 67,3% del totale nel 2015 al 76,4% nel 2017; **gli spostamenti di prossimità (distanze inferiori ai 2 km) raggiungono quasi il 50% del totale degli spostamenti.** La strategia generale deve essere dunque tesa a favorire la massima connettività del tessuto urbano al fine di permettere l'uso della bicicletta su percorsi *completi* di lunghezza breve e media (entro i 10km).

È necessario rivedere i presupposti generali della strategia per lo sviluppo della mobilità in bicicletta. Contrariamente a quanto indicato nell'attuale versione del PUMS, a Roma la bicicletta ha la possibilità di soddisfare in modo completo la domanda di mobilità quotidiana per vastissimi settori della popolazione. A tale scopo, la strategia principale che deve essere adottata per lo sviluppo della mobilità in bicicletta sviluppare di una *rete continua* di percorsi su tutto il territorio metropolitano (vedi osservazioni al piano nel suo complesso, #G_03_SIC e #G_10_SIC).

È necessario prevedere interventi specifici (con i relativi costi) per la sosta delle biciclette in prossimità dei principali nodi di scambio ferroviario.

[#G_03_SIC - Cronoprogramma](#)

LA TUA OPINIONE

Nella sezione 6.5 - vol. 2 del piano (Cronoprogramma) non viene riportata alcuna indicazione temporale riguardo la realizzazione degli interventi ma vengono individuate delle fasi attuative generiche - interventi prioritari, medio termine e completamento Piano. In particolare, nella sezione 6.5.2 (Interventi prioritari) non viene menzionato alcun intervento previsto per la mobilità in bicicletta. Di conseguenza nella sezione 6.5.3 (Stima dei costi di realizzazione) viene indicata una stima del costo parametrico che non tiene conto delle specificità degli interventi (come viene invece fatto per la realizzazione dei singoli parcheggi) appare largamente sottostimata rispetto ai costi effettivamente sostenuti per le realizzazioni più recenti (Nomentana, Tuscolana) e dunque presumibilmente insufficiente.

I TUOI SUGGERIMENTI

È necessario includere nella sezione 6.5 un vero cronoprogramma indicando con chiarezza i tempi tecnici normalmente richiesti per le diverse fasi di implementazione degli interventi. Indicare nella sezione 6.5.2 fra gli interventi prioritari quelli considerati fondamentali per lo sviluppo della mobilità in bicicletta (vedi proposta no. #6). La proposta di salvaiciclisti Roma, già contenuta nella proposta presentata in fase di consultazione, include la realizzazione di una circonvallazione interna (TANGENZIALE DELLE BICICLETTE RIF.#S_01_SIC), corrispondente grosso modo con il percorso adottato per le sperimentazioni effettuate nel corso degli interventi #vialibera, e di due assi trasversali, uno Nord-Sud (TUSCOLANA/CASSIA RIF.#S_02_SIC) e uno est ovest (NOMENTANA/OSTIENSE RIF.#S_02_SIC). Indicare nella sezione 6.5.3 i costi previsti tenendo conto del tipo di intervento (p.es. ciclabile leggera con segnaletica orizzontale, riprogettazione e rifacimento della sezione stradale

[#G_04_SIC - Copertura finanziaria](#)

LA TUA OPINIONE

L'utilizzo di piste ciclabili di tipo tradizionale, realizzate in sede separata con cordoli fissi o dispositivi simili, rende di fatto irrealizzabile il P.U.M.S. nelle previsioni di spesa indicate (93mln di euro).

I TUOI SUGGERIMENTI

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

Si suggerisce la realizzazione di infrastrutture per la mobilità in bicicletta a basso impatto: corsie ciclabili in sede condivisa (sola segnaletica orizzontale) la cui incidenza è pari a circa 1/10 del costo di una ciclabile in sede separata.

Innalzamento delle tariffe per soste a pagamento (orarie e abbonamenti) e inasprimento delle sanzioni per violazioni del Codice della Strada (multe per sosta in seconda fila).

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

[#G_05_SIC - Segnaletica della mobilità ciclistica](#)

LA TUA OPINIONE

Si rileva l'assenza, nell'impostazione generale del P.U.M.S., del concetto di rete ciclabile intesa come infrastruttura di trasporto leggero paragonabile ad un linea di trasporto pubblico, ovvero al pari di una linea tramviaria, o metropolitana.

L'assenza di tale paradigma genera la totale inutilità del percorso stesso perché non si sa dove porta ed in quanto tempo vi si giunge.

(Si immagini, per semplicità, di salire su di un tram di cui non si conosce il percorso)

I TUOI SUGGERIMENTI

Individuazione e segnalazione di ciascun percorso ciclabile mediante numerazione, nome, colore, segnaletica verticale ed orizzontale, fermate e tempi di percorrenza come una qualunque linea di TPL

[#G_06_SIC - Corsie ciclabili su strada non in sede separata](#)

LA TUA OPINIONE

L'utilizzo di piste ciclabili di tipo tradizionale, realizzate in sede separata con cordoli fissi o dispositivi simili, rende di fatto irrealizzabile il P.U.M.S. nelle tempistiche dedotte dal chilometraggio complessivo e nei costi indicati; (36 km/anno).

I TUOI SUGGERIMENTI

Deve essere esplicitamente prevista la necessità di realizzare infrastrutture per la mobilità ciclabile in maniera "leggera" e veloce mediante sola segnaletica orizzontale (senza cordoli) condividendo la sede stradale esistente, e ove possibile, anche condividendo le preferenziali del trasporto pubblico (bike lanes in sede condivisa, modello di riferimento Via di Porta Portese)

Anche le tempistiche sarebbero nettamente inferiori per via di una cantierizzazione che non interessa i sottoservizi e comunque può essere sempre riconfigurabile.

[#G_07_SIC - Road diet](#)

LA TUA OPINIONE

Manca nel P.U.M.S. l'indicazione di una strategia per il recupero dello spazio necessario alla realizzazione delle corsie ciclabili.

I TUOI SUGGERIMENTI

Fare esplicito ricorso a strategie di *Road Diet*: ottimizzazione della sezione stradale con riduzione delle corsie destinate al traffico motorizzato e inserimento di una corsia ciclabile, protetta dall'unica fila di parcheggi consentita.

[#G_08_SIC - Riduzione parcheggi](#)

LA TUA OPINIONE

Manca nel P.U.M.S. l'indicazione di un programma per la riduzione del parco auto in sosta e di una serie di azioni coordinate per metterlo in atto.

I TUOI SUGGERIMENTI

Progressiva eliminazione delle aree destinate alla sosta lungo le arterie principali riducendole ad una fila per lato in particolar modo lungo tutte le arterie interessate dalla nuova viabilità ciclistica. Generale riduzione del 30% del parco auto in sosta entro il 2030, fino al 50% per lo scenario tendenziale.

[#G_09_SIC - Riduzione parco auto](#)

LA TUA OPINIONE

Il piano non prevede espliciti obiettivi di riduzione del parco auto. Questa è certamente la principale carenza del piano.

La riduzione del traffico privato, che pure viene menzionata come obiettivo generico, ma con deboli connessioni con interventi specifici efficaci, rimanendo così un obiettivo del tutto indefinito. Al contrario, sono previsti una serie di precisi interventi (p.es. tabella 5-4) con lo scopo di *"fluidificare il traffico lungo gli assi di penetrazione"*, fornendo così il presupposto per ulteriore sbilanciamento dell'uso dello spazio pubblico a favore dell'automobile.

I TUOI SUGGERIMENTI

La presenza di indicazioni chiare rispetto agli obiettivi di riduzione del parco auto è uno dei principali messaggi che il piano deve comunicare alla popolazione. Roma ha una quota di quasi 700 automobili ogni 1000 abitanti, circa il doppio rispetto ad altre aree metropolitane europee di dimensioni simili. Anche considerando il ruolo delle innovazioni tecnologiche (auto elettriche) l'obiettivo di riduzione delle emissioni climalteranti del 40% entro il 2030 (sezione 5.1.1.), non può prescindere da una riduzione del parco auto pari a quote non inferiori al 30%. Tuttavia l'ambizione di Roma, capitale europea, deve essere di raggiungere quote di auto-pro capite almeno confrontabile con le principali capitale europee (fra le 300 e le 400 auto pro-capite). Il

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

piano dovrebbe indicare in che modo gli interventi specifici contribuiscono alla riduzione del parco auto.

[#G_10_SIC - Primo piano triennale](#)

LA TUA OPINIONE

Appare inverosimile la quantità di interventi previsti per il primo triennio di attuazione, come dedotto dagli Scenari di Piano (91 km da completare nei primi due anni dello scenario di riferimento, cui si aggiungono i 27km/anno dello Scenario di Piano per un totale del primo triennio di circa 170 km, a fronte degli attuali 4km/anno (+700%).

I TUOI SUGGERIMENTI

Riduzione del programma triennale degli interventi alla realizzazione dei primi 50 km ciclabili riferiti alla sola ossatura strutturale del Piano propedeutica allo sviluppo successivo:

- realizzazione della Tangenziale delle Biciclette = 10 km (v. osservazione #P1_SIC)
- ricucitura minima con la Tangenziale della Bici di tutta la ciclabilità esistente e in progettazione (tot. 10 km)
- realizzazione dei due assi strutturali principali: da nord a sud (asse Cassia/Appia) e da est ad ovest (asse Nomentana/Ostiense) = 15 + 15 km

[#G_11_SIC - Velostazioni](#)

LA TUA OPINIONE

Nel P.U.M.S. le Velostazioni sono assimilate a parcheggi coperti per biciclette. Il modello di riferimento è parzialmente sufficiente

I TUOI SUGGERIMENTI

Le Velostazioni sono un luogo complesso, che accoglie tutte le funzioni e attività connesse alla ciclabilità nel suo insieme: nodo di interscambio (hub intermodale), servizi per la ciclabilità quali ad esempio attività culturali (laboratori, sale congressi, punti informativi delle associazioni) e commerciali (parcheggi, riparazione, noleggio, vendita) -

Un volano per la cultura legata al mondo della bicicletta e uno sprone alla GIG Economy che da essa scaturisce.

È necessaria una mappa che localizzi in modo efficace questi interventi, da realizzare in recupero dei grandi capannoni dismessi di proprietà dell'amministrazione e di atac, preferibilmente in prossimità dei principali nodi modali.

[#G_12_SIC - Intermodalità](#)

LA TUA OPINIONE

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

Nel Pums non si evince una chiara politica che riguardi il potenziamento delle linee tpl da destinare al trasporto bici sia come tratte che come frequenza.

I TUOI SUGGERIMENTI

Bici al seguito gratis e potenziamento delle linee di tpl verso e da i principali nodi di scambio intermodale intra extra urbani .

Ridurre al minimo la fascia oraria in cui non è possibile salire le bici sulla anche tramite vagone o portabici dedicato

#G 13 SIC - Rete Cicloturistica

LA TUA OPINIONE

Pur essendo -finalmente- distinte le ciclovie turistiche da quelle urbane, le prime non costituiscono una rete che si interfacci e si connetta alla rete ciclabile urbana e quindi all'intermodalità urbana ed extraurbana, cioè non creano sistema.

Una città come Roma non può non avere una Rete Cicloturistica.

I TUOI SUGGERIMENTI

Si suggerisce di definire una Rete di Mobilità Cicloturistica distinta e connessa alla Mobilità Ciclistica Urbana.

Il grande sentiero anulare, per esempio, è un anello servente la rete cicloturistica

L'asse degli acquedotti ,per esempio, è una ciclovie turistica.

Una rete degna di tale nome dovrebbe essere costituita per la naturale forma urbis da:

1. Assi che attraversano l'urbe in tutte le direzioni (appia antica, asse degli acquedotti, ciclovie del Tevere fino al mare, sentiero Pasolini, Aniene ciclabile etc)
2. Anelli tangenziali anche non attrezzati, ma sicuri, da esperire prevalentemente su fondo naturale o su strade non trafficate (grab, giro delle mura aureliane, anello dei casali e delle Tenute Storiche e Naturali)
3. Riqualificazione e comunicazione tramite segnaletica dedicata della rete dei principali sistemi del verde ovvero di tutti i tracciati e sentieri (anche già ciclabili) che serpeggiano nei parchi, nelle tenute, sul lungo fiume, nelle aree archeologiche e che qualificano la bici come mezzo di svago.
4. Connessioni ai principali itinerari cicloturistici nazionali e regionali. (rete bicitalia).

#G 14 SIC - Monitoraggio, misura, riformulazione obiettivi

LA TUA OPINIONE

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

All'interno del Pums non si ha notizia di quante siano le biciclette oggi (2018/19) circolanti nè quante saranno domani e soprattutto non si capisce quali sistemi verranno messi in atto per misurare l'efficacia di ogni provvedimento.

I TUOI SUGGERIMENTI

Si suggerisce di iniziare da subito a monitorare l'utenza non servita da ciclabilità tramite conta biciclette per capire come si distribuisce lungo la giornata, e come ad intervento effettuato si è rimodulata in modo difforme o conforme alle previsioni.

Adottare quanto più possibile il concetto di progettazione in progress o incrementale, riformulando in itinere gli obiettivi preposti e rimodellando i flussi trasportistici in funzione della risposta ottenuta da attente misurazione.

Definire modelli, strumenti, indicatori univoci da utilizzare per misurare l'efficacia di un modello rispetto ad un altro.

2. OSSERVAZIONI SPECIFICHE

#S_01_SIC - Completamento Tangenziale delle Biciclette

LOCALIZZAZIONE

LUNGO MURA AURELIANE NEL I E II MUN. (RIF. PROPOSTA W.E.B. SIC)

LA TUA OPINIONE

Osserviamo che non è stata compresa a fondo la rilevanza strategica di un anello infrastrutturale di assorbimento e distribuzione dei principali flussi ciclistici intorno al centro storico sia la base su cui impostare una rete nuova ciclabile.

I TUOI SUGGERIMENTI

Spostamento degli interventi relativi alla tangenziale delle biciclette nei primi 3 anni, per consentire un veloce ed efficace rammendo di tutte le ciclabili esistenti e in progettazione.

Percorso (Santa Bibiana km 0 - viale del Policlinico - Piazzale Aldo Moro - Porta Pia - Corso Italia - villa Borghese - piazza del Popolo - Piazza Venezia - via del Corso - GRAB Fori Imperiali, viale Manzoni, Santa Bibiana Km 10)

INDICE EFFICACIA (1-5)

5+

#S_02_SIC - Asse Nord Sud in ricucitura di Tuscolana/Cassia

LOCALIZZAZIONE

Tuscolana, Cassia (RIF. PROPOSTA W.E.B. SIC, rev. linea L1)

LA TUA OPINIONE

Osserviamo che non è stata compresa a fondo la rilevanza strategica della realizzazione di pochi assi che taglino diametralmente l'urbe, che proprio come una linea di trasporto pubblico, spostano persone lungo un tragitto segnalato, da nord a sud, riconoscibile e veloce.

I TUOI SUGGERIMENTI

SALVAICICLISTI – ROMA A.P.S. - C.F. 97863110587 - Email: info@salvaiciclistiroma.it

<http://www.salvaiciclistiroma.it>



SalvaiciclistiRM



@SalvaiciclistiR

Si suggerisce di focalizzare gli interventi dei primi tre anni solo sugli assi strutturanti il piano ma da realizzare per integralmente in modo da connettere modalmente interi quadranti della città. Tutti gli interventi diversi da quelli strutturali sono da considerarsi di caratura gerarchicamente inferiore.

Percorso: *Tuscolana km 0, via delle cave, Appia, Re di roma, Fori Imperiali, Piazza Venezia, Spagna, Via del Babuino, Via Flaminia, Ponte Milvio, Corso Francia, Cassia km 15.*

INDICE EFFICACIA(1-5)

5+

#S_03_SIC - Asse Est Ovest in ricucitura di Nomentana/Ostiense

LOCALIZZAZIONE

Nomentana, Ostiense (RIF. PROPOSTA W.E.B. SIC, rev. linea L4)

LA TUA OPINIONE

Osserviamo che non è stato compresa a fondo la rilevanza strategica della realizzazione di pochi assi che taglino diametralmente l'urbe, che proprio come una linea di trasporto pubblico, spostano persone lungo un tragitto segnalato, da nord a sud, riconoscibile e veloce.

I TUOI SUGGERIMENTI

Si suggerisce di focalizzare gli interventi dei primi tre anni solo sugli assi strutturanti il piano ma da realizzare per integralmente in modo da connettere modalmente interi quadranti della città. Tutti gli interventi diversi da quelli strutturali sono da considerarsi di caratura gerarchicamente inferiore.

Percorso: *Nomentana km 0, Porta Pia, via XX Settembre, Quirinale, via Nazionale, Piazza Venezia, via Arenula, viale Trastevere, Stazione Trastevere, Marconi, Eur, Ostiense, km 15.*

INDICE EFFICACIA (1-5)

5+

6. Le consultazioni con gli stakeholder

6.1 CNA Roma



Prot. N° 44 A/6

Gentile Dott.ssa Linda Meleo
Assessora alla Città in Movimento

Gentile Assessore,

a seguito della presentazione del PUMS alle Associazioni di Imprese avvenuta il 17 aprile presso i locali dell'Assessorato alla città in movimento, la CNA di Roma pone alla sua attenzione alcune osservazioni, frutto di un costante e ripetuto ascolto delle imprese interessate, attive in molti diversi settori (turismo, trasporto merci e persone, commercio, artigianato, servizi, ecc.).

Relativamente ad un piano pluriennali di interventi infrastrutturali non abbiamo rilevato specifiche obiezioni, anzi in via generale è stato apprezzato lo sforzo di venire incontro a carenze strutturali oramai evidenti della nostra città e della sua area metropolitana.

Ciò che invece preoccupa i nostri imprenditori sono le ricadute immediate per le loro attività di una serie di provvedimenti che l'Amministrazione capitolina ha già adottato o ha espresso la volontà di farlo. Indichiamo in modo sintetico solo alcune osservazioni, sperando ci possa essere una futura prossima occasione di approfondimento.

Pullman turistici:

Si rileva come non si sia tenuto conto, nella regolamentazione dell'accesso in città, delle tipologie molto differenziate di servizio che i pullman possono svolgere.

Preoccupa la ricaduta sui flussi turistici, per l'aumento di costi e per la minore efficacia del servizio, con un evidente impatto su tutta la filiera del turismo (alberghi, ristoranti, ma anche negozi, artigianato, attività culturali ed altro).

In termini di impatto ambientale e sulla viabilità si segnala che il trasferimento che un tempo poteva avvenire per 50 persone con un solo veicolo, oggi comporta la necessità di 6 / 8 mini van, con saldo ambientale tutto da verificare.



Veicoli commerciali:

Una pur necessaria regolamentazione degli accessi finalizzata a migliorare la qualità ambientale nella città non può non tener conto che attualmente nell'area della Provincia di Roma risultano circolanti oltre 40 mila veicoli commerciali diesel euro e la stima dei nostri imprenditori è che non meno di due terzi di tali veicoli oggi entri all'interno dell'Anello ferroviario. Si tratta di artigiani e piccoli imprenditori che svolgono attività varie di servizi alle famiglie, piccole imprese edili, commercianti, mercati rionali e tante altre tipologie di impresa per le quali si prospetterebbe un costo di adeguamento estremamente oneroso.

Un peso che per una stima prudenziale supererebbe gli 800 milioni di euro andrebbe a gravare sul sistema produttivo romano.

Tale straordinario impegno economico è necessario che sia accompagnato da misure di sostegno da parte di tutte le istituzioni locali che cofinanzino il rinnovo del parco circolante, e nell'immediato dall'adozione di provvedimenti normativi che come già fatto in molte altre città italiane, consentano l'adeguamento dei veicoli diesel euro 3 con l'installazione di apparati ecologici alla superiore classe euro 5, prolungandone la vita commerciale.

Roma, 15 maggio 2019

Il Segretario
Stefano Di Niola



6.2 UNINDUSTRIA



Oggetto: Osservazioni al PUMS di ROMA CAPITALE

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica istituito dall'art. 22 della legge n. 340 del 24 novembre 2000 che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Gli enti locali - anche per poter accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa - definiscono i PUMS applicando specifiche linee guida.

Roma Capitale ha avviato l'anno scorso l'elaborazione dei documenti di pianificazione attivando a marzo 2019 all'approvazione da parte della Giunta Capitolina della proposta tecnica di PUMS che dovrebbe essere adottata dall'Assemblea Capitolina ad agosto.

La Sezione Trasporti e Logistica di Unindustria ha analizzato la documentazione in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente sulla mobilità delle merci.

A tal riguardo Unindustria esprime innanzitutto una piena condivisione con l'Amministrazione Comunale rispetto agli obiettivi del documento, il raggiungimento della sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il PUMS s'inquadra nello scenario regionale e nazionale, e dunque deve essere concepito in un'ottica di integrazione e messa a sistema degli strumenti di pianificazione territoriale e trasportistica già esistenti a livello locale, ponendosi come piano sovraordinato ai piani di settore.

Il PUMS è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede "investimenti" e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali.

Il Piano interessa infatti un nodo strategico e complesso quale è Roma, andando ad incidere in maniera sostanziale su due fattori che ne condizionano lo sviluppo:

- 1) **Le dinamiche urbanistiche:** l'accessibilità e le modalità attraverso le quali essa si sviluppa incidono storicamente in misura massima sull'evoluzione urbana di tutto l'hinterland romano;
- 2) **La rete dei trasporti sulle direttrici:** laddove la mobilità urbana costituisce il nucleo centrale del trasporto a lungo raggio, con itinerari (per trasporto merci o passeggeri) che iniziano e finiscono nelle aree urbane, le dinamiche di ultimo miglio rappresentano una delle maggiori criticità.

Tale elemento è fondamentale per comprendere l'importanza della documentazione di Piano e capire l'influsso che lo stesso può avere non solo per il miglioramento dei livelli di mobilità ma anche per le dinamiche di evoluzione urbanistica del territorio.

Il PUMS da un lato è chiamato a definire le linee d'azione di breve-medio periodo necessarie a garantire standard di qualità adeguati, attraverso un programma di completamento ed efficientamento delle infrastrutture esistenti e dall'altra promuovere azioni e progetti strategici commisurate al ruolo e alla funzione della Capitale, anche quale motore della ripresa e dello sviluppo del Paese.

Per quanto concerne specificatamente il trasporto merci, il Piano dedica un paragrafo specifico mettendo finalmente in primo piano il fatto che la pianificazione e conseguente razionalizzazione della logistica urbana, debba poter favorire un'offerta di servizi efficace e sostenibile, in grado di concertare soluzioni virtuose con gli operatori stessi.

Il tema del trasporto merci in ambito urbano è una tematica che diviene sempre più attuale con lo sviluppo del commercio elettronico ed altre forme attraverso le quali il trasporto delle merci e la logistica urbana è chiamata a soddisfare bisogni prima assenti o soddisfatti dalla mobilità personale.

A tal riguardo è condivisibile l'approccio previsto da Roma Capitale con la finalità ultima di favorire un sistema integrato di nodi che permetta di ridurre gli spostamenti ottimizzando i percorsi.

Il Piano, per quanto riguarda la movimentazione merci, valorizza tra l'altro diversi elementi emersi nell'ambito dell'attività sperimentale che Roma Capitale ed Unindustria hanno insieme da tempo approfondito e che rappresentano una chiave fondamentale per valorizzare la logistica urbana tra questi:

- La governance dei processi di logistica

L'approccio previsto, basato sull'istituzione di tavoli di lavoro permanenti guidati da un referente scientifico che coinvolgano le opportune categorie di *stakeholders*, appare un elemento importante per riuscire a definire soluzioni che vadano nella direzione auspicata dalla pubblica amministrazione ottemperando alle esigenze di un settore complesso come quello della logistica.

Si suggerisce tuttavia di definire le linee guida di istituzione e funzionamento dei tavoli permanenti in modo da garantire che gli obiettivi pubblici e privati siano acquisiti, raggiunti e producano risultati concreti.

- Un sistema premiante dei comportamenti virtuosi

La previsione di un sistema premiale per i comportamenti virtuosi è un elemento importante e dirimente.

E' opportuno comunque sottolineare la necessità che:

- le regole che determinano le premialità abbiano una base conoscitiva realistica, attuale e tendenziale, si basino su una valutazione *ex ante* coerente con le logiche del mercato e con gli obiettivi e siano dotati di orizzonti cadenzati nel tempo in modo da permettere alle imprese di ammortizzare gli investimenti e avere un'adeguata certezza nella pianificazione degli stessi;

- le premialità siano orientate verso finalità effettivamente condivisibili e applicabili; a tal riguardo non si comprende perché il Piano preveda premialità a veicoli con portata inferiore alle 3,5 tonnellate di fatto, soprattutto per qualche filiera, **incentivando la polverizzazione dei carichi e l'aumento dei traffici su strada.**

- Le *Information Technology System* (ITS)

Le ITS così come evidenziato dal Piano sono sicuramente un settore strategico e un fattore abilitante per lo sviluppo del sistema di gestione efficiente di logistica urbana.

In tal ambito il loro utilizzo supporta:

- ✓ la fase di pianificazione, raccogliendo dati ed elementi a supporto;
- ✓ la fase di gestione accreditando i veicoli, tracciandoli all'interno delle aree ad accesso limitato, gestendo la prenotazione e controllando l'occupazione delle aree di carico/scarico merci;
- ✓ la fase di controllo e monitoraggio permette ad esempio di individuare automaticamente ed in tempo reale la classe di emissioni Euro dei veicoli per il trasporto di merci,

Tra i requisiti essenziali della tecnologia ITS da promuovere vi è la necessità che ogni progetto che riguardi la singola soluzione di un aspetto particolare della logistica urbana possa ottemperare a standard e a requisiti generali di interoperabilità e scalabilità.

Occorre inoltre favorire modelli di business che permettano l'installazione e la gestione di tali sistemi da parte dei privati demandando all'amministrazione l'attività di controllo.

Le soluzioni da promuovere devono favorire la collaborazione di diversi operatori per accrescere la sostenibilità della distribuzione urbana, in una logica C- ITS Collaborative ITS.

A tal fine e per favorire le esigenze di ottimizzazione degli investimenti da parte degli operatori i diversi sistemi devono essere compatibili con i dispositivi telematici, anche già installati sui veicoli per altre funzioni e comunque in grado di rilevare e trasmettere a distanza dati riguardanti tra l'altro la localizzazione del veicolo.

Nel modello di business ipotizzato da LOGeco per la gestione dei "Transit Point" la Piattaforma IT è una delle componenti fondamentali del progetto pensata specificatamente anche per il consolidamento dei carichi.

Su tale aspetto la piena condivisione dei dati che Roma Servizi per la Mobilità sta attuando al fine di promuoverne l'uso, anche commerciale con finalità funzionali al miglioramento dei trasporti, può essere un elemento importante.

- Piazzole carico e scarico

Il Piano prevede correttamente una gestione dinamica degli stalli e consente di evitare schemi rigidi, adattando la disponibilità di sosta alla domanda effettiva.

Il sistema di aree destinate al carico e scarico merci va inquadrato in una ottica articolata e differenziata: non solo piazzole classiche ad uso esclusivo (4x3 gialle), ma un insieme di soluzioni che facilitino l'attività di carico e scarico sia dal lato destinatari delle merci che da quello dei trasportatori.

Non basta individuare ulteriori piazzole, la cui installazione è sempre peraltro difficoltosa perché in contrasto con usi alternativi del suolo pubblico (es. parcheggio mezzi privati), è necessario pensare a nuove forme di utilizzo e controllo di quelle esistenti e/o ricercare spazi alternativi da dedicare a questo scopo, non in maniera esclusiva ma piuttosto in una ottica di flessibilità ed alternanza d'uso in base alle necessità ed alle esigenze di operatori logistici, ricettori delle merci e cittadini.

Sulla base di tali presupposti e dopo aver verificato aree disponibili, orari prevalenti di carico/scarico, vincoli e quant'altro utile ad una corretta valutazione, le tipologie base potrebbero essere catalogate secondo le seguenti tipologie principali:

1. Piazzole C/S tradizionali (ad uso esclusivo o alternato)
2. Aree C/S merci non attrezzate
3. Aree C/S merci attrezzate e presidiate
4. Aree C/S merci temporanee, attrezzabili o meno

Le tipologie 2 e 3 sono sostanzialmente delle aree di superficie maggiore ai 50 metri circa, (SPL) spazi logistici di prossimità, ossia circa 5/6 piazzole tradizionali. Nel caso delle piazzole attrezzate e presidiate si potrebbero ipotizzare dei servizi di supporto allo scarico/carico, come ad esempio il facchinaggio, oppure servizi di noleggio mezzi ausiliari di movimentazione come muletti, transpallet, merci, etc.. nel quarto caso si tratterebbe di aree utilizzabili per attività di carico/scarico solo in maniera temporanea, limitatamente a certi orari o giorni.

E' importante che siano a tal riguardo approfonditi gli standard di sicurezza per gli operatori.

Queste piazzole potrebbero essere gestite con la logica "LOGeco" ossia, il Comune fissa normativa, vincoli, etc., concede le aree tramite gara di appalto e permette l'esecuzione di tali servizi alla società aggiudicataria.

- Sviluppo delle infrastrutture per la movimentazione delle merci

L'elemento principale su cui possa sostenersi un modello di distribuzione urbano effettivamente sostenibile, come correttamente descritto dal piano, si basa su un insieme di strutture funzionali alla logistica organizzate gerarchicamente.

Su tale argomento si ritiene che il PUMS non possa soffermarsi solo su quelle concernenti l'ultimo miglio.

Le infrastrutture logistiche, di fatto, sono classificabili sulla base di diversi fattori: dimensioni, attrezzature in dotazione e servizi logistici offerti, volume e tipologia di traffico prevalente.

Per favorire la concentrazione e specializzazione diminuendo lo *"sprawl urbano"* è fondamentale sin dal PUMS prevedere una seria azione di area vasta, finalizzata a indirizzare la concentrazione delle aree per la logistica di differente livello prevedendo per ciascuna eventualmente una specializzazione.

La razionalizzazione degli insediamenti potrà essere promossa andando ad incidere sui fattori localizzativi e di mercato nonché sugli indici urbanistici.

La tendenza attuale di prevedere, ad esempio per i magazzini moderni di logistica altezze di circa 14 metri, sono elementi da considerare per promuovere ed incentivare la localizzazione dei nodi logistici principali.

A livello di nodo di area vasta vanno considerati:

- L'interporto di Santa Palomba con suo terminale ferroviario per container e funzione di "porto secco" e intermodalità import- export.

RFI prevede lo sviluppo del terminale con dotazione ferroviaria adeguata al standard europei - 750 metri - con capacità adeguata a concentrare i flussi dell'area romana e dotazione logistica in grado di consolidare traffici esistenti e nuovi .

- 798 piattaforme logistiche di area vasta.

Il Piano prevede che l'implementazione delle misure darà luogo alla realizzazione dello Scenario di Piano che si avvarrà, dal punto di vista infrastrutturale, di tre delle quattro piattaforme logistiche multimodali, a supporto dell'area urbana.

Tali infrastrutture che sono indicate da anni nei diversi strumenti di Piano, è necessario quindi che siano individuate al fine di indirizzare anche la pianificazione dei corridoi per il traffico merci.

Ad esempio il Car in tal ambito rappresenta un esempio importante di struttura logistica connessa con la rete viaria nazionale di collegamento e con corridoio di accesso alla città per la distribuzione di ultimo miglio.

Il CAR infatti può rappresentare un nodo importante attraverso un'azione di razionalizzazione e consolidamento delle consegne dai CAR per gli utenti localizzati nel centro di Roma attraverso premialità e servizi specializzati.

Per quanto riguarda il settore del fresco, l'importanza del CAR che è molto ben collegato alla zona urbana e che può mettere a disposizione ampi spazi refrigerati è evidente.

La GDO negli ultimi tempi sta sempre più dedicando risorse verso l'apertura dei cosiddetti negozi di vicinato, è evidente che le maggiori performance di redditività economiche in questo settore sono ormai unicamente a vantaggio dei Punti Vendita di piccole metrature inseriti in un contesto quasi di centro storico.

Nel contempo storicamente l'area Urbana è popolata da una miriade di attività di ristorazione, di vendita al dettaglio di alimenti anche surgelati, da mense di scuole, banche e molti mercati rionali che stanno vivendo un periodo di risveglio.

Nello specifico potrebbe essere costruttivo riuscire a coadiuvare un'azione congiunta individuando ad esempio dei mercati rionali di rilievo e costruendo un'ipotesi di consegna massiva saturando per esempio un unico mezzo da 18 ton (Metano o Ibrido o elettrico) evitando che diversi rivenditori ricevano la merce da diversi mezzi più piccoli in maniera disorganizzata.

In tal ambito diventa importante, come evidenziato giustamente dal Piano, la *reverse logistic*, autorizzando il mezzo unico anche al ritiro dei cartoni, della plastica o al ritiro dell'olio esausto prodotto dagli operatori del mercato evitando così la circolazione di altri mezzi dedicati al ritiro per questi materiali.

Le altre aree per la logistica destinate al ricevimento dei carichi primari ed in grado di gestire attività di stoccaggio di vario genere e manipolazione e distribuzione vanno ugualmente individuate nella cartografia di piano e ne vanno dettagliate le potenzialità in termini di accessibilità.

- Centro Distribuzione Urbana (CDU)

Il piano prevede la promozione dei CDU in un orizzonte temporale oltre il Piano.

Si ritiene che una città come Roma possa, alla pari di quanto accade in altre realtà, ipotizzare una rete di tali strutture in un'orizzonte temporale minore.

Appare complesso prevedere, come fa il Piano, un ulteriore rafforzamento delle misure di regolamentazione per i veicoli più inquinanti - con il perimetro attuale della ZTL merci che sarà esteso al perimetro ZTL merci Anello Ferroviario - senza prevedere una rete di CDU adeguata.

Anche per quello che riguarda l'E - Commerce è evidente che l'attuale propensione e le indicazioni per il futuro ci proiettano verso l'individuazione di Hub di distribuzione ubicati nelle immediate vicinanze delle aree di distribuzione centrali. In questo settore potrebbero essere utilizzati mezzi ecologicamente compatibili, con portata a 35 q.li e potrebbero essere testate per questo tipo di trasporti tutte quelle soluzioni particolarmente innovative come alcune di quelle descritte dal Piano.

A tal riguardo il Piano per la promozione di tali infrastrutture prevede che l'Amministrazione fornisca solamente un supporto di massima nell'individuazione di potenziali aree anche di proprietà comunale.

Occorre che il Piano individui specificatamente in che modo possa avvenire tale supporto nell'individuazione dell'area, arrivando a definire un processo che coinvolga i diversi dipartimenti interessati arrivando ad identificare una specie di "sportello unico" per gli investitori.

Il PUMS in tal modo potrebbe arrivare a prevedere in tempi più brevi una rete di infrastrutture logistiche per la distribuzione dell'ultimo miglio, specializzate, localizzate efficacemente, per consentire forme di mobilità elettrica, posizionare in area prossima servizi logistici a valore aggiunto, sul modello, ad esempio, di quanto avviene già nella piattaforma di San Lorenzo.

A tal riguardo le localizzazioni già individuate dal PUMS potrebbero essere un punto di partenza per valutare, mediante appositi studi di fattibilità, la replica del modello "San Lorenzo" (servizi di micro-logistica, servizi a valore aggiunto specializzati, distribuzione con mezzi elettrici, distribuzione con cargo-bike, ecc.) in altre zone di Roma con una specifica vocazione distributiva e migliore accessibilità dalle principali vie di accesso/egresso alla città con un modello di business che potrebbe favorire i ricevitori e i distributori mitigando gli effetti delle rotture di carico,.

Tra le aree che sono state individuate come potenzialmente funzionali alle operazioni di logistica in termini di dimensioni e localizzazione, di cui sarà verificata la fattibilità tecnica e possibile destinazione d'uso in un secondo momento, si segnala anche la possibilità di verificare l'inserimento di quota parte del deposito dell'ex-rimessa Atac di piazza Bainsizza su cui gli organi politici di Roma Capitale hanno espresso il condivisibile intento di recuperare ai fini di promuovere la mobilità sostenibile.

Ulteriori aree potranno essere individuate valorizzando potenziali aree ferroviarie di Roma e quota parte delle aree mercatali.

Per la merce non food dove potrebbe esserci una più ampia possibilità di gestire le giacenze, i riordini, gli ordini e le consegne si potrebbero sviluppare degli Hub secondari all'interno dell'area Urbana, funzionali all'attività di micrologistica, in modo da poter individuare dei mezzi innovativi per esempio elettrici che potrebbero avere la giusta, anche se ridotta, autonomia per fare diverse consegne spalmate nel tempo in maniera verticale in modo da poter riutilizzare più volte lo stesso mezzo.

- Mezzi

Relativamente ai mezzi di trasporto è importante analizzare il limite per gli accessi relativi alla portata.

Occorre infatti fare un ragionamento serio tra la convenienza di far accedere più mezzi rispetto alla possibilità di concedere l'accesso ai veicoli di maggiore portata.

A tal riguardo si ritiene penalizzante per il traffico e per la sostenibilità del modello di business degli operatori di settore l'introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri (<35 Ton.)

Dobbiamo considerare inoltre che in taluni casi le dimensioni dei mezzi non è direttamente correlata alla portata, ma proprio considerando la specificità delle catene distributive della logistica, in alcune come in quella del Food e della GDO è predominante l'aspetto della portata rispetto ai volumi.

A tal riguardo si ritiene importante che siano i tavoli di lavoro permanenti, previsti dal Piano guidati da un referente scientifico e che coinvolgano le opportune categorie di stakeholders, trovare soluzioni tecniche relative alle specifiche dei mezzi che ottemperino alle diverse legittime finalità.

Nella zona ZTL per il trasporto a temperatura controllata il più grande limite all'utilizzo di mezzi elettrici è determinato dall'alimentazione dei gruppi frigo che abbatte notevolmente l'autonomia dei mezzi, ed è per questo motivo che la migliore attuale soluzione per il trasporto in ZTL di quella catena logistica attualmente sia l'ibrido/ bimodale.

La tecnologia attuale, come evidenziato dal progetto LOGeco, può prevedere e certificare che l'utilizzo dei mezzi bimodali in determinate zone sia in modalità elettrica.

Il Piano evidenzia come gli introiti derivanti dal costo del sistema dei permessi d'ingresso potranno in parte essere utilizzati per finanziare le eventuali strutture a servizio solo del cargo-bike: se da un lato la previsione di stornare almeno quota parte degli introiti previsti per il pagamento dei ticket di accesso al centro storico "nell'ottica di tassa di scopo" per il miglioramento delle condizioni degli operatori è fortemente auspicabile e condivisibile, non si comprende perché questa debba costituire una mera riserva per un settore specifico e marginale come il cargo bike. Più in generale si potrebbe dedicare questo finanziamento a interventi volti alla sicurezza e all'operatività dei lavoratori nel settore della distribuzione urbana delle merci compreso la promozione del cargo- bike.

Altri argomenti non trattati dal PUMS che andrebbero comunque trattati sono:

1. La logistica e le merci per lo sviluppo e la competitività delle aree industriali e produttive

Il trasporto delle merci e, più in generale, la logistica devono esprimere servizi efficienti ed efficaci per sostenere e moltiplicare la presenza nel sistema Paese di attività produttive e commerciali e per aumentare la competitività nazionale e internazionale delle imprese e dei territori, in un contesto di mercati ed economie globalizzate in rapidissima evoluzione in cui si aprono e si chiudono di continuo finestre su nuove opportunità che bisogna essere pronti a cogliere.

Il sistema logistico è infatti un potente strumento per agire in modo indiretto sulla competitività economico-produttiva del territorio e ad esso deve essere commisurato e dimensionato, in base alle attività ed alle relazioni commerciali del territorio stesso, così da assecondarne rapidamente le dinamiche di mercato. Tali considerazioni assumono una valenza strategica in una zona come quella di Santa Palomba o della Tiburtina dove la logistica non ha un valore solamente in funzione del supporto al sistema produttivo ma

presenta un rilevante valore in se, in considerazione del ruolo che il territorio presenta come principale centro di consolidamento per la distribuzione delle merci nella Capitale.

In questo senso il territorio comunale presenta un rilevante traffico su gomma con diverse problematiche per:

- la presenza di cosiddetti “colli di bottiglia” (ad es. viadotto ferroviario A o rotatorie pianificate non per la fruizione dei mezzi pesanti)
- strade vietate al transito di mezzi pesanti senza adeguata pianificazione di tracciati alternativi funzionali e sicuri
- mancanza di servizi e parcheggi per i mezzi pesanti.

Occorre che il Piano possa ipotizzare dei percorsi consigliati per il traffico merci pensati su cui far confluire finanziamenti funzionali ad eventuali adeguamenti necessari. Lo scopo è quello di migliorare i livelli di servizio dell’infrastruttura in coerenza con le prestazioni funzionali degli itinerari e delle reti e garantire la continuità dei servizi , riducendo strozzature e colli di bottiglia;

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

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

1. I Traslochi

Il regolamento viario del PGTV prevedeva per un settore particolarmente delicato come quello dei traslochi una semplificazione delle procedure relativa all’occupazione suolo pubblico attraverso l’emanazione e di uno specifico regolamento.

Questa tematica, ancora attuale, diventa urgente e appare importante che il PUMS possa ribadire la necessità di una semplificazione di dette procedure.

Azioni di Piano- quadro sinottico

Tematica	Azione prevista dal piano	Orizzonte	Commento Unindustria	Note
Logistica urbana	a) Sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento	Breve	Condivisibile	
	b) introduzione di un sistema premiale per i veicoli meno impattanti dal punto di vista degli ingombri	Breve	In parte	È condivisibile l'idea di un sistema premiale ma non focalizzato sull'ingombro del mezzo
	c) adozione di un sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi anche mediante politiche tariffarie per l'accesso dei mezzi di carico/scarico (accessi a pagamento, articolazione di scontistiche e/o abbonamenti) che premi un ultimo miglio ecosostenibile	Breve	Condivisibile	
	d) razionalizzazione delle aree per il carico scarico delle merci promuovendo e presidando, anche attraverso l'ausilio di strumenti elettronici ed informatici, reti di aree (stalli) per il carico/scarico merci e introduzione infrastrutture a varia scala per lo stoccaggio delle merci	Medio- Lungo	Condivisibile	

6.3 CIGL, CISL, UIL UGL ROMA, FILT CGIL ROMA E LAZIO, FIT CISL LAZIO, UIL TRASPORTI, UGL Autoferrotranvieri



OSSERVAZIONI E PROPOSTE SU PUMS
ROMA CAPITALE

• PREAMBOLO

L'individuazione di un benchmark rispetto all'analisi della città di Roma, ha da sempre costituito uno svantaggio piuttosto che un vantaggio, vista l'inefficienza a confrontare la Capitale d'Italia con qualsiasi altra Capitale, alla luce delle sue specificità individuali, infatti Roma rappresenta un'anomalia nel panorama delle grandi capitali europee per quanto concerne la propria estensione territoriale e la bassa densità abitativa corrispondente che con una superficie di 1287 Km² conta una densità di 2233 ab/km² e per fare un esempio, Milano è grande come la zona EUR. E' inoltre una realtà sulla quale, con una rilevante continuità urbanistica, si affacciano ben 29 comuni, molti dei quali per numero di abitanti non secondi ad importanti capoluoghi di provincia italiani. E' inoltre unica per la posizione centrale che occupa nel Mar Mediterraneo e come città capitale mantiene ancora importanti aree verdi al proprio interno. E' poi Capitale indiscussa del patrimonio storico-archeologico a livello mondiale, che gli vale il riconoscimento di città Eterna. Già queste banali considerazioni fanno capire la complessità nella gestione delle problematiche che afferiscono a questo territorio come anche le straordinarie opportunità/necessità che ad essa si legano quando parliamo di mobilità sostenibile. Infatti, nonostante l'Eterna sia riconosciuta come la Città più bella del Mondo, la qualità della vita risulta essere bassa, sia rispetto ai dati oggettivi riscontrabili, sia come sentire comune della cittadinanza che vi risiede.

In cima alla lista delle insoddisfazioni l'argomento mobilità la fa da padrone. Su Roma insistono quotidianamente circa 800 mila spostamenti che avvengono con mezzo privato, il 75% dei quali riguardano i movimenti interni alla città (fonte Roma Capitale). Di questi, quale dato significativo di un pendolarismo dalle articolate dinamiche, circa il 50% interessano i residenti fuori dal GRA che si dirigono verso le zone centrali. Il 60% degli spostamenti interni avviene mediante mezzo privato, contro il 26% di Parigi e il 41% di Madrid; il 21% avviene invece tramite trasporto pubblico, contro il 57% della capitale francese e il 40% di quella spagnola (Fonte EUROSTAT). Da qui discende un tasso di motorizzazione pari a 978 autovetture ogni mille abitanti, contro le 398 di Londra, le 415 di Parigi e le 420 di Madrid, fattore che determina livelli di traffico intenso specie nelle ore di punta con ricadute economiche stimate nell'ordine di 1.5 miliardi (138 milioni di ore perse nel traffico), nonché livelli di emissione elevatissime che pongono Roma al 5° posto per numero di giorni di superamento delle polveri prodotte da combustioni, prima, subito dopo le città della Pianura Padana (Fonte ISTAT). A quanto sopra si aggiunge l'aumento del livello di rischio degli incidenti stradali, con un aumento importante, purtroppo, di quelli mortali. E' quindi del tutto evidente come l'obiettivo primario per proiettare la città verso il nuovo paradigma della mobilità

sostenibile sia quello di ridurre drasticamente l'utilizzo delle auto per gli spostamenti per e dentro Roma. A tal uopo è utile citare quanto affermato da uno studio presentato alla Conferenza Nazionale per la mobilità sostenibile, richiamato anche dall'amministrazione capitolina, secondo il quale per trasportare 10.000 passeggeri per un tragitto di 1 chilometro occorrono 2.000 vetture oppure, in alternativa, 63 autobus per un risparmio pari a 137mila litri di carburante.

Occorre un modello proprio che sappia tenere conto delle complesse caratteristiche del territorio al quale dovranno corrispondere soluzioni complesse e che, al tempo stesso, miri agli esempi più significativi riscontrabili a livello globale, per quanto concerne i risultati da raggiungere, come quello di Manhattan, dove il 77% della popolazione non solo non utilizza, ma non possiede un'automobile.

• CONSIDERAZIONI DI METODO

In molte delle grandi città del mondo è attualmente in corso una vera e propria rivoluzione del sistema della mobilità con la conseguente previsione di importanti volumi di investimenti utili al potenziamento delle reti del trasporto collettivo non solo fisiche ma anche digitali. Una trasformazione che avrà impatti decisivi su una programmazione urbana che andrà ad essere rivista/ricondizionata.

Il PUMS in questa prospettiva si configura come uno strumento di programmazione estremamente rilevante perché, prevedendo una progettualità di respiro decennale, permette un'analisi di scenario oggettiva e la possibilità di individuare quegli obiettivi prioritari utili ad un cambiamento radicale di paradigma per una riqualificazione della mobilità locale che, oltre a migliorare la qualità della vita, possa rappresentare la struttura architettonica di supporto per una nuova competitività economica, industriale e sociale di Roma. **Da ciò ne consegue la necessità di una visione quanto più possibile condivisa con tutti gli stakeholders, non ultimi i lavoratori e le imprese coinvolte a vario titolo nel raggiungimento di un migliore sistema dei trasporti, specie nella fase di definizione degli obiettivi e di monitoraggio.** Anche perché il PUMS *“è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede investimenti e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali”*.

La Capitale ha infatti in sé una sorta di *Melting Pot* vocazionale che richiede una rete all'altezza delle sfide in termini di competitività, velocità e capacità attrattiva:

- Roma Capitale politico/amministrativa;
- Roma Capitale del turismo;
- Roma Capitale Industriale (distretti della chimica e dell'ICT in primis);
- Roma Capitale dell'Università e della Ricerca;
- Roma Capitale delle start up e dell'innovazione;

quindi **ROMA CAPITALE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE.**

Secondo il sindacato gli orientamenti da seguire nel processo di pianificazione e nelle future implementazione del Piano devono avere quali target:

- Diminuzione del traffico automobilistico, tra le cause principali di degrado della qualità della vita, per il miglioramento della qualità dell'aria, degli spazi e della salute pubblica;
- Ripensare l'uso di strade, piazze e spazi pubblici delle città, creando ampie "zone 30" prevedendo nuovi spazi verdi nei centri urbani, aumentando la percezione e quindi i livelli di *safety e security* della città, sia per i lavoratori che per l'utenza;
- Garanzia di una buona mobilità per tutti i cittadini abolendo o minimizzando gli ostacoli legati allo status economico e sociale, a eventuali handicap fisici, sociali o famigliari;
- Ripensamento dello spazio pubblico attraverso la pianificazione di una rete di trasporto integrata atta a trasformare le strade in percorsi sicuri per una mobilità sostenibile. Nuove sinergie di governance, dirette ed indirette, in ottica di trasporto intermodale capillare;
- Rafforzamento dei trasporti per l'economia locale (tutte le categorie, dal commercio all'artigianato, dall'industria al turismo, sono coinvolte nel proporre soluzioni che favoriscano le rispettive attività riducendo al minimo gli effetti negativi indesiderati);
- Rafforzamento della solidarietà tra città e periferie;
- Adeguamento delle direttrici di collegamento tra la città, gli aeroporti ed i porti, quali cancelli privilegiati per il turismo internazionale e le esportazioni;

Nel quadro complessivo delle proposte, come abbiamo accennato, c'è la necessità di una visione complessiva del sistema e di piani di sviluppo territoriali al fine di evitare interventi inefficaci e dispendio di risorse. Per questi motivi il riconoscimento degli obiettivi ha bisogno di un'ampia condivisione con le forze economico e sociali della città. E' altresì chiaro che oggi non possiamo discutere di mobilità sostenibile senza andare ad analizzare le buone prassi che si ritrovano nel contesto delle grandi realtà metropolitane europee ed internazionali: pensiamo al modello Parigi, Londra, piuttosto che Berlino, New York o Singapore. Tuttavia vanno considerati gli aspetti demografici e la peculiarità del territorio romano in termini di opportunità come anche di

penalizzazioni croniche presenti e difficilmente colmabili. Ci riferiamo in particolare all'estensione della metropolitana che ci vede, per numero di chilometri, agli ultimi posti in Europa, imponendo la definizione di una pianificazione ineluttabilmente di tipo intermodale sia per quanto concerne la facilitazione dei flussi in ingresso sia per gli spostamenti interni complessivamente intesi: persone, merci, ambiente.

Per il sindacato si può aprire finalmente una nuova programmazione estensiva rispetto alla trasportistica della Capitale tarata sulla sostenibilità, sull'efficienza, su nuove logiche industriali, su una nuova concezione di trasporto integrato che fondi sulla sinergia e l'intermodalità i propri punti di forza. Un'occasione da cogliere per la definizione di un modello Roma sui trasporti sostenuta dagli investimenti legati ai finanziamenti UE, così come quelli dedicati a Industria 4.0 e dal bisogno di innovazione di cui anche Roma.

Tutti gli interventi di medio e lungo periodo in questa prospettiva dovranno prevedere *step* e piani sistemici di ammortamento al fine di evitare shock e paralisi della città. La creazione di un Ring su ferro sulla scorta di quanto avviene a Berlino apre a scenari interessanti rispetto alla congiunzione interna e al raccordo sinergico che dovrà insistere tra l'Istituzione e i diversi player del trasporto che, a vario titolo, agiscono sulla rete e sul suo ampliamento.

In un contesto che si fonda principalmente sull'intersezione di una rete su ferro pesante ed un su gomma portante, giocano un ruolo fondamentale gli elementi di connessione che possono essere le linee tranviarie e i nodi di scambio (aree di parcheggio e percorsi pedonali di raccordo sicuri). Tralasciando gli aspetti romantici e nostalgici legati alla storia del tram e la città di Roma, sono molti gli esempi di utilizzo di questo mezzo nei centri cittadini che hanno avuto come riscontro una riduzione significativa delle emissioni inquinanti e un recupero degli spazi stradali grazie alla chiusura o la riduzione del traffico dei veicoli a combustione. Senza tralasciare che le nuove tecnologie, oltre a favorire maggiore comfort, hanno eliminato anche il problema dell'inquinamento acustico che questo produceva. Qui si inserisce anche un piano di riqualificazione del trasporto su gomme attraverso un riadeguamento della flotta in ottica eco sostenibile che deve avere caratteristiche flessibili per una migliore e funzionale adattabilità ai piani di sviluppo del tessuto economico – sociale e di riqualificazione delle periferie.

Con il Piano di Mobilità Sostenibile, come già richiamato, si possono individuare prospettive di rilancio della competitività della Capitale dove il sistema della trasportistica diviene la struttura portante del sistema economico – sociale, andando progressivamente a migliorare la situazione dei trasporti romani ed il livello di soddisfazione dell'utenza.

Allargare le maglie del trasporto pubblico per una mobilità sostenibile significa innanzitutto aprire a nuovi posti di lavoro guardando ai giovani e tenendo in considerazione il personale storico anche sotto il profilo della formazione continua, favorendo quelle contaminazioni tecnologiche che dovranno caratterizzare anche il trasporto pubblico. Ciò imporrà particolare attenzione anche per quanto concerne gli aspetti legati alla salute e alla sicurezza, sia per quanto concerne il personale mobile sia per l'utenza che ad esso si affida. Sistema di videoripresa all'interno dei mezzi, collegamento diretto tra gli operatori di esercizio e le forze dell'ordine, vidimazione controllata, per un'efficienza che portata a regime sarà essa stessa garanzia di superamento delle criticità in essere. Si tratta di piccole soluzioni alle quali devono affiancarsi piani di sicurezza e di recupero del degrado che caratterizza soprattutto le zone periferiche.

La gestione integrata del trasporto pubblico impone anche la determinazione di una nuova cultura industriale e sinergie tra le aziende che si interfacciano sui diversi ambiti. Una *conditio sine qua non* per instaurare forti relazioni industriali che possano sostenere una solida ed innovativa contrattazione di secondo livello rivolta a tutta la filiera, per favorire efficienza, per maggiori e nuove tutele verso lavoratori ed utenza. Un'operazione di grande respiro per attivare processi di tale portata può risiedere nell'apertura alla partecipazione dei lavoratori, sia essa diretta o indiretta. Ciò comporterebbe una ulteriore responsabilizzazione degli addetti nonché garanzia di corretta applicazione contrattuale e degli accordi pattizi, lenendo quelle contrapposizioni che tanto pesano sulla cittadinanza.

Il concetto di sostenibilità, a nostro giudizio, non può trovare la sua esclusiva applicazione nei temi dell'ambiente, ma deve essere esteso a tutti gli ambiti che insistono nella determinazione del benessere collettivo: economia, sociale, lavoro. In particolare, partendo dai lavoratori dei servizi di trasporto pubblico locale, deve esserci il comune di intento di andare a costituire un nuovo modello di lavoro eco-sostenibile.

All'aumento del numero e la qualità dei servizi offerti deve corrispondere anche la certezza dei flussi economici derivanti dai contratti di servizio degli operatori e dalla bigliettazione. In questo senso, considerando anche le opportunità che fin da subito offre la contrattazione di II livello in termini di benefit e le agevolazioni previste dall'ultima legge di bilancio relativamente all'esenzione fiscale per il trasporto collettivo dei dipendenti per il datore di lavoro, è utile incentivare, presso le aziende presenti sul territorio, la previsione della figura del *Mobility Manager*, al fine di promuovere, anche attraverso incentivi o forme di sgravi tariffari per le realtà che si dimostrano virtuose, l'utilizzo del trasporto pubblico per recarsi al lavoro.

Intermodalità, promozione del mezzo pubblico; ripensamento degli spazi stradali che portino all'allargamento e alla predisposizione di nuove corsie preferenziali sulle quali far transitare autobus; mezzi dedicati al car sharing; taxi, per i quali prevedere sistemi di incentivazione per il rinnovo delle vetture favorendo il rinnovo del parco auto adottando soluzioni ibride; nuove piste ciclabili; obbligano anche ad una semplificazione dei sistemi di pagamento e bigliettazione, attraverso l'utilizzo di piattaforme mobile per l'acquisto ed informazione puntuale per utenza ordinaria e turisti. Una semplificazione che può rappresentare un'ottima strategia sul versante del contrasto all'evasione.

Una programmazione di ampio respiro legata alla mobilità sostenibile non può non tener conto degli aspetti inerenti il mondo della logistica e della distribuzione delle merci. Su questi ambiti è bene continuare ad insistere con meccanismi di premialità per chi provvede all'adeguamento dei mezzi dedicati in chiave eco compatibile e a basso impatto ambientale, prevedendo contestualmente l'attivazione di un monitoraggio per la valutazione dei risultati attesi. Così come è opportuna un'analisi ulteriore rispetto alle operazioni di razionalizzazione delle aree di scambio specie nei municipi dove è più alta la possibilità di congestionamenti stradali.

Accanto a queste operazioni è necessario rivolgere l'attenzione nel medio e nel lungo periodo ai presidi industriali e di approvvigionamento, che godrebbero di possibili ulteriori sviluppi, anche in prospettiva occupazionale, se agganciati ad un sistema di trasporto merci ed infrastrutture correlate, in grado di determinare maggiore velocità ed efficienza ed una minore presenza di mezzi pesanti sul GRA ed in gran parte della rete viaria capitolina.

• LE CRITICITÀ DI SISTEMA

Entrando nel merito del PUMS di Roma Capitale emergono **3 criticità di sistema** che impongono azioni conseguenti. Pur avendo un orizzonte temporale di 10 anni, il Piano ha, infatti, elementi di debolezza riassumibili in:

- **Mancanza di certezze rispetto alla sostenibilità economica;**
- **Pianificazione parziale (manca Città Metropolitana che sarà coinvolta solo in un secondo momento con azioni di integrazione del Piano);**
- **Mancanza di sinergia con la Regione (determinante nella pianificazioni e nella programmazione di alcune azioni di sistema che rappresentano asset fondamentali).**

Rispetto al primo problema c'è da aggiungere che, anche all'interno dello stesso documento, viene rilevata una carenza di risorse che non renderà possibile l'attuazione dei programmi ed il finanziamento delle opere da realizzare:

“La situazione di Roma Capitale non permetterà comunque di far fronte agli oneri per la realizzazione del PUMS così come delineato nel capitolo 5 ... atteso che lo Scenario PUMS (2030) presenta un costo di investimento complessivo dell'ordine non molto inferiore a 10 MLD di euro e implica un incremento di spesa corrente importante per il suo funzionamento”.

E' quanto mai opportuna e prioritaria per un piano orientato alla mobilità sostenibile attraverso la riduzione del traffico privato e l'aumento della domanda di trasporto pubblico locale, fortificata da una serie di policy organizzative gestionali importanti.

• I NODI PRINCIPALI

Nell'ambito del trasporto pubblico, per identificare lo spettro di funzioni ascrivibili alle Città metropolitane occorre far riferimento sempre alla **L. 56/2014**, benché essa tratti dei principi e dei contenuti generali delle finalità istituzionali delle città metropolitane¹.

Tuttavia le Regioni, nell'attuare le disposizioni della L. 56/2014 in tema di attribuzioni di competenze alle Città metropolitane sul trasporto Pubblico non sono state particolarmente innovative, nel senso che non hanno inteso rivedere la ripartizione delle funzioni sul trasporto ferroviario, che resta sostanzialmente incapa alle stesse Regioni, riconfermando le funzioni sul trasporto pubblico locale in senso stretto.

Alla luce di queste considerazioni appare chiaro come l'impianto normativo riguardante i PUMS abbia preso quale riferimento la dimensione di città metropolitana piuttosto che quella comunale o regionale.

¹ In particolare i seguenti riferimenti tratta dalla normativa sopraccitata ne evidenziano la portata e le potenzialità:

- **Art. 1, comma 2**
“...promozione e gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse della città metropolitana”.
- **Art. 1, comma 44**
“Pianificazione territoriale generale, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana,...”
- “strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici, organizzazione dei servizi pubblici di interesse generale di ambito metropolitano”.
- “mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano”.

E' quindi evidente, come ci siano difficoltà ad immaginare una concreta realizzazione delle previsioni di piano, specie in seno all'implementazione dell'infrastruttura e dei servizi ferroviari, senza una predisposizione sinergica sia con la Città Metropolitana di Roma sia del livello di pianificazione regionale. Nello specifico si riscontrano criticità rispetto a:

- La gestione della rete ed i rapporti con RFI, che sono in capo alla Regione Lazio;
- La definizione delle c.d. **Stazioni porta**²;

Queste insistono infatti fuori dai confini comunali e, pur rappresentando un interessante modello organizzativo, scontano il limite dei differenti livelli di gestione;

- Le ferrovie ex concesse.

Occorre specificare meglio come il PUMS impatta sul sistema ferroviario regionale, dato che gli interventi infrastrutturali individuati sono in gran parte già previsti dall'accordo quadro tra Regione Lazio e RFI. Questo segnala ancora una volta l'urgenza di creare un' **AGENZIA UNICA PER IL TRASPORTO** e la necessità che Roma Capitale, per quanto di sua competenza, si dichiari da subito d'accordo ed avvii tutti i percorsi necessari per coinvolgere le altre realtà in campo (Regione, FF SS e Città Metropolitana).

Il trasporto ferroviario rappresenta una costola fondamentale per l'intensificazione del trasporto pubblico. Purtroppo è un dato di fatto che il sistema delle otto ferrovie regionali solo marginalmente si pone a servizio della mobilità più squisitamente urbana quando, invece, dovrebbe senza dubbio costituire una risorsa maggiormente valorizzata nel sistema dei trasporti urbani di Roma Capitale.

Una sinergia con la Regione è quindi ineludibile. Sarebbe ancor più opportuna se si ragionasse in ottica di pianificazione del trasporto pubblico e di non sovrapposizione delle tratte di servizio.

L'Agenzia, infatti, oltre alla pianificazione dei servizi, potrebbe giocare anche un ruolo fondamentale nella definizione delle azioni di sistema utili alla progressiva implementazione ed integrazione dei sistemi di trasporto in ottica di intermodalità. Pensiamo ai nodi di scambio, che nel PUMS sembrano avere un carattere solo urbano, incoerente rispetto ad una pianificazione metropolitana nella quale sono chiamate in gioco ferrovie, servizi di trasporto pubblico interregionale (Cotral S.p.A.), senza contare porti e aeroporti, per i quali sarà necessaria una

² Il nodo ferroviario dotato delle seguenti caratteristiche:

- Localizzazione al confine (o prossima al confine) della Città metropolitana;
- Configurazione dell'infrastruttura ferroviaria (inteso come numero dei binari di tratta) e del nodo (numero dei binari di stazione) tale da permettere l'origine di un'intensificazione dei servizi ferroviari diretti verso Roma.

La definizione delle stazioni porta consente, dunque, di delimitare l'ambito urbano suddividendo il territorio in due livelli di area: "regionale" e "metropolitana", come previsto nel PGTU approvato nel 2015.

proiezione anche di lungo periodo che tenga conto dei potenziali aumenti dei traffici e dello sviluppo economico industriale da connettere.

In una rete fondata sull'interscambio tra diversi sistemi di trasporto collettivo, in una prospettiva intermodale con i sistemi di trasporto privato (auto, moto, bici, etc.) e con la mobilità pedonale, assume un'importanza rilevante l'organizzazione dei nodi principali di interscambio collocati in corrispondenza dei punti della rete in cui si concentra la massima intensità di opportunità di trasbordo/intermodalità: non Urbani (o di II livello), qualora siano a servizio di aree più periferiche dei Comuni della Città Metropolitana o qualora si trovino in aree a bassa densità abitativa, Terminal, dove è previsto anche il nuovo attestamento dei servizi commerciali su gomma di rango nazionale e internazionale.

• SVILUPPO DELLA MOBILITÀ COLLETTIVA

Lo sviluppo della mobilità collettiva passa inesorabilmente per l'implementazione della rete infrastrutturale e per l'aumento della dotazione del materiale rotabile. In un recente focus curato da Cassa Depositi e Prestiti ("Luci e ombre della mobilità urbana in Italia: ripartire dal trasporto pubblico") è stato messo in evidenza come nel 2018 gli abitanti di Roma hanno perso 254 ore nel traffico, essendo la seconda città al mondo, dopo Bogotà, dove si trascorrono più ore nel traffico. Nello stesso documento è stata presentata anche una valutazione rispetto ai costi connessi all'acquisto e all'esercizio del mezzo privato che i cittadini sostengono, almeno in parte, in ragione dell'inadeguatezza dell'offerta di trasporto pubblico, stimati in circa 2.500 euro per ciascun cittadino, bambini e anziani inclusi. Se a questo dato si accostano i danni ambientali causati dalle emissioni di agenti inquinanti è evidente l'urgenza di una pianificazione mirata che porti nel medio breve periodo ad una estensione della rete, anche attraverso sistemi tramviari di raccordo, e il rinnovo del parco mezzi. In particolare, lo sviluppo delle linee tranviarie è essenziale in caso di prolungamenti di linee esistenti o di loro integrazione, mentre negli altri casi sarebbe più che opportuna una valutazione rispetto all'uso dei filobus in quanto non richiedono infrastrutture "pesanti" (binari), possono evitare eventuali intralci in carreggiata, sono bimodali e quindi in parte svincolati dalle linee elettriche, hanno linee di alimentazione facili da modificare o smontare.

Una puntuale pianificazione rispetto agli investimenti è assolutamente improcrastinabile soprattutto alla luce degli stanziamenti previsti a livello nazionale pari a 22,7 miliardi di euro distribuiti in:

- 6,3 miliardi di euro tra il 2018 e il 2033 per l'acquisto di nuovi autobus, diesel, a metano ed elettrici con le relative infrastrutture di supporto (colonnine per le ricariche);
- 2,4 miliardi di euro distribuiti tra il 2017 e il 2022 per il rinnovo del parco treni;
- 372 milioni di euro tra il 2017 e il 2033 per la flotta navale adibita al trasporto pubblico locale (es. vaporette nel Comune di Venezia);
- 13,6 miliardi di euro tra il 2018 e il 2025 per le infrastrutture metropolitane, tranviarie e per il trasporto rapido di massa.

E' stato stimato che qualora queste risorse venissero integralmente spese, gli investimenti realizzati nel quinquennio 2019-2023, pari a 2,8 miliardi annui, genererebbero un valore aggiunto addizionale di circa 4,3 miliardi di euro all'anno (in media lo 0,2% del PIL), per un totale di unità di lavoro aggiuntive pari a circa 110 mila annue (0,5% dell'occupazione totale), con un impatto rilevante sviluppo economico e di benessere collettivo.

E' quindi possibile la programmazione di importanti investimenti mirati al rinnovo della flotta circolante con l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante ed elevata efficienza energetica, secondo i principi di cui al D.L. di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi.

Non è sufficiente il monitoraggio dell'età media dei bus, serve abbassarla. Questo si realizza con l'implementazione dell'attuale parco, ma soprattutto con la sostituzione delle vetture più inquinanti ancora in servizio.

In aggiunta devono essere specificati nel dettaglio i tempi e le modalità per dotarsi di mezzi alimentati a metano o elettrici o ibridi per azzerare le emissioni, oltre alle necessarie modifiche per attrezzare i depositi e le officine per le manutenzioni e per la sicurezza.

Il PUMS propone alcune azioni prioritarie, sulle quali, si rendono necessarie alcune precisazioni, di seguito esposte.

Non è noto l'esito delle scelte dell'Amministrazione in merito alla prosecuzione della linea C. Si segnala comunque l'esigenza di abbattere i costi delle esternalizzazioni e di formare personale interno alla gestione del sistema al fine di ottenere importanti risparmi da poter reinvestire nella realizzazione delle altre opere indicate.

Per quanto concerne la ferrovia Roma Giardinetti, non risulta ancora completato l'iter di passaggio dalla Regione Lazio a Roma. L'ipotesi avanzata relativa al declassamento a linea tranviaria, con estensione fino a Tor Vergata – Polo Universitario, risulta un progetto necessario

di potenziamento del trasporto, soprattutto per le strutture di interesse pubblico che risulterebbero così collegate. Questa azione, così intesa, dovrebbe essere tra quelle prioritarie. La realizzazione della infrastruttura a scartamento ordinario garantirebbe la necessaria intermodalità della linea con la totalità delle altre linee tranviarie. In quest'ambito, è opportuno, nella realizzazione dei nuovi "corridoi tranviari", interconnettere tutta la rete tranviaria insistente sul territorio romano, ai fini di rendere più efficiente il sistema trasportistico a favore dell'utenza.

Lo sviluppo delle linee di metropolitana deve prevedere l'estensione di tutte le tratte fuori dal GRA e la realizzazione di ampi parcheggi di scambio ai capilinea. Altrettanto, sarebbe opportuno che tutte le linee ferroviarie sulle quali attualmente insiste il trasporto pubblico, diventino a cadenza metropolitana, con frequenze ridotte a tutto vantaggio del trasporto e dell'utenza.

In questo ambito, consideriamo essenziale il prolungamento della linea B fino a Casal Monastero, integrato all'interno del progetto della trasformazione in linea metropolitana della Roma – Lido (Metro E).

Le corsie preferenziali sono una scelta strategica nella definizione della velocità commerciale delle linee e pertanto impattano sull'intero sistema del trasporto su gomma. La loro realizzazione può essere piuttosto immediata, pertanto non è ben comprensibile come mai il piano esiguo esposto sul Pums non sia ancora stato realizzato. Sarebbe necessario rendere molto più ampio il ventaglio di corsie preferenziali in città, allo scopo di rendere appetibile il trasporto su gomma.

Per quanto concerne la cabinovia e la funivia, sarebbe utile approfondire le matrici OD ed il rapporto tra il cadenzamento dei nuovi mezzi di trasporto, la capacità di trasporto dei mezzi impiegati e la stima del passaggio di carico nelle fasce di punta, dalle linee metropolitane a quelle a fune: resta il dubbio che la rottura di carico tra metropolitana e funivia crei un disservizio invece di offrire una soluzione.

Infine, il superamento dei sistemi di monitoraggio più tradizionali, attraverso l'utilizzo di nuovi strumenti tecnologici, è un obiettivo condivisibile, la cui attuazione dovrebbe essere prevista nell'alveo della revisione complessiva del sistema Metrebus attualmente in atto nella collaborazione tra Atac, Cotral e Trenitalia e la Regione Lazio.

• LOGISTICA E AMBIENTE

Lo sviluppo di nuovi modelli di governance per una logistica urbana efficiente, efficace e sostenibile che consenta di ottimizzare il processo di raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano, contribuendo alla riduzione del traffico e dell'inquinamento, rappresenta un altro fondamentale tassello.

Occorre prevedere la penetrazione delle merci all'interno del GRA su ferro, fino a snodi ferroviari che rendano necessario l'utilizzo della gomma soltanto per "l'ultimo km", per lasciare i mezzi pesanti fuori dalla cinta cittadina.

Sarebbe utile lo sviluppo di regole che orientino il sistema distributivo verso criteri di sostenibilità: l'integrazione della logistica diretta e inversa, la combinazione della fase di consegna con quella del ritiro (attraverso cui ridurre il numero dei viaggi e aumentare il fattore di carico), rappresentano misure efficaci che necessitano di essere coniugate con il sistema di gestione del ciclo dei rifiuti e con la pianificazione dei tempi e delle modalità di raccolta: domestica, commerciale, industriale.

In questo quadro è utile una definizione degli hub di collegamento subito a ridosso della città. La c.d. corona logistica, che potrebbe risultarne, dovrà tenere conto dei flussi delle merci rispetto ai diversi quadranti d'ingresso nella città, delle infrastrutture attuali e dello sviluppo di quelle future. Nella gestione della distribuzione urbana delle merci, occorre programmare i servizi, al fine di non influenzare negativamente la vivibilità della città e la viabilità urbana. La contrazione dei tempi e degli spazi va favorita attraverso l'integrazione modale con sistemi di trasporto leggeri e ad emissioni zero, dedicati alle operazioni di carico/scarico e consegna. La pianificazione dovrà considerare l'opportunità di un accordo di sistema tra parti sociali, centrali datoriali e Comune, circa la definizione dei tempi e delle modalità di svolgimento del servizio, nel rispetto della corretta applicazione contrattuale.

Per questo si ritiene praticabile la costituzione di un tavolo di confronto permanente che deve avere la sua definizione all'interno di un patto per il lavoro e l'ambiente nel PUMS.

• ULTERIORI AZIONI PRIORITARIE

L'obiettivo del piano di adottare un progetto di un sistema di pedaggio per l'accesso alla Zona a Traffico Limitato, denominato "Pollution Charge", necessita di una approfondita analisi di

fattibilità congiunta con le parti sociali, che tenga conto che gli eventuali introiti ottenuti vengano destinati ad investimenti nel settore del trasporto pubblico locale ed ai suoi livelli occupazionali.

La nuova regolamentazione delle ZTL, con il superamento degli abbonamenti per i bus turistici e la gestione degli accessi con criteri di pagamento calibrati anche rispetto alle emissioni prodotte, dovrà seguire criteri e tempistiche di introduzione coerenti con l'implementazione del sistema di trasporto pubblico e della rete delle corsie preferenziali con le quali ridurre i tempi di percorrenza e determinare l'aumento della produttività del servizio.

Roma è una delle poche capitali al mondo a non avere un sistema di bus *rapid transit*. Realizzando 3 sistemi di bus *rapid transit* su gomma con sistemi ITS, lungo gli assi A24 fino a Tiburtina Fieramosca, Cristoforo Colombo fino a metro B Circo Massimo, Via Flaminia fino a Tratta urbana Roma Viterbo.

Nella pianificazione è inoltre importante una valutazione circa l'opportunità di garantire l'accesso gratuito ai bus turistici delle scuole primarie e secondarie della capitale al fine di poter consentire la fruizione culturale della città ai più giovani.

Infine, all'interno del ragionamento sui sistemi di trasporto tramite nodi di interscambio, si segnala il bisogno di:

- verificare la congruità dell'eliminazione dei parcheggi a striscia bianca con i dispositivi giuridici e normativi che, al contrario, ne impongono l'obbligo;
- rendere omogenee le fasce di tariffazione, dividendo la città in anelli affini per distanza dal centro, così da creare uno strumento di regolazione della sosta, anche nei quartieri della fascia immediatamente successiva all'anello ferroviario;
- relativamente al quadrante Casalbertone e Portonaccio, il tombamento della ferrovia sottostante il Pigneto consentirebbe la realizzazione di un notevole punto scambio attrezzato per il quadrante Pigneto/Appio, collegandolo al nuovo attestamento ferroviario del Pigneto e della stazione ferroviaria Prenestina. Su questo punto è altresì necessario valutare la creazione di un grande nodo di scambio, con collegamenti bus verso Pigneto metro C/fermata FS e stazione Tiburtina, in sostegno alla linea 409.

Inoltre, reputiamo opportuno aumentare la presenza in città di colonnine di ricarica per le auto elettriche, visto il notevole sviluppo e la diffusione dei veicoli ecosostenibili all'interno della città.

• COMUNICAZIONE ED EDUCAZIONE ALLA MOBILITÀ CICLISTICA E PEDONALE

Promuovere la mobilità ciclistica significa anche ridurre le barriere mentali che molti cittadini ancora hanno nei confronti della bicicletta. Una quota consistente di cittadini non tiene in alcuna considerazione la mobilità ciclistica come alternativa efficiente per la propria mobilità quotidiana. Alla luce degli obiettivi generali in termini di shift modale dal mezzo privato, nelle previsioni del PUMS sarà fondamentale inserire la programmazione di una serie di campagne di comunicazione e azioni finalizzate a promuovere la bicicletta innanzitutto come opportunità concreta e possibile, aumentando la consapevolezza dell'efficienza e dell'efficacia di questa modalità per la mobilità quotidiana:

- Coinvolgimento dei giovani, ovvero diffondere la cultura ciclistica nelle scuole;
- Benefici sulla salute;
- Favorire, anche attraverso programmi formativi, comportamenti di guida e sicurezza dei ciclisti, per la condivisione di comportamenti di tutti gli utenti della strada a beneficio della costruzione di una città più inclusiva, rispettosa e solidale;
- Promuovere specifiche azioni informative e di incentivi all'acquisto delle biciclette;
- Promuovere iniziative di comunicazione ed educazione alla mobilità ciclistica.

Accanto alla mobilità ciclistica è necessario prevedere azioni rivolte anche all'educazione alla mobilità pedonale, tema strettamente legato alla sicurezza, come indicato nelle linee d'indirizzo fissate dal Piano Nazionale di Sicurezza Stradale (PNSS) – Orizzonte 2020.

Tra gli obiettivi da realizzare indichiamo:

- La promozione dell'educazione e dell'informazione degli utenti della strada;
- Il rafforzamento dell'applicazione del codice stradale;
- Il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- L'incremento della sicurezza dei veicoli;
- La promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale;
- La definizione di una solida governance della sicurezza stradale.

La realizzazione dei target sopraindicati richiederà azioni di sistema dedicate tra le quali:

- la creazione di zone a velocità limitata;

- la sperimentazione, ove possibile, di isole scolastiche temporanee, che prevedono per i veicoli motorizzati il divieto di accesso temporaneo in corrispondenza degli orari di ingresso/uscita da scuola alla strada di accesso alla scuola stessa e alle strade adiacenti;
- la mappatura, la segnalazione e la comunicazione dei percorsi casa scuola principali;
- la messa in sicurezza, anche tramite riprogettazione, degli attraversamenti pedonali esistenti e la realizzazione di nuovi, ove necessario;
- l'individuazione di aree attrezzate a supporto della mobilità attiva ciclo-pedonale, da localizzare nelle immediate vicinanze degli edifici scolastici e da dotare di parcheggi per biciclette, rastrelliere, aree di incontro con arredo urbano e verde;
- la chiusura dell'anello ciclabile tra le sponde del Tevere, nel quadrante nord di Prima Porta;
- la diffusione di misure per incentivare la mobilità attiva ciclo-pedonale, tra cui la previsioni di vagoni ferroviari e metropolitani dedicati.

• **TRE PROPOSTE SOSTENIBILI: green infrastructure**

Il concetto di sostenibilità non può essere riferito in maniera esclusiva ai temi dell'ecologia e dell'ambiente, ma deve necessariamente assumere un carattere estensivo che incorpori gli obiettivi di rigenerazione urbana, superamento della contrapposizione tra centro e periferia, introduzione di una nuova cultura della bellezza e del benessere dell'abitare.

Non si tratta di utopie, bensì di nuovi orientamenti che richiedono una calibrazione precisa delle politiche partendo dalla implementazione della rete trasportistica e dall'integrazione di questa con la c.d. mobilità dolce, in cui il trasporto pubblico, in tutte le sue sfaccettature, passa dall'essere una necessità subita, dettata spesso da squilibri sociali, a scelta consapevole e condivisa. Una possibilità avvalorata dalle motivazioni che recenti sondaggi hanno rilevato in termini di scelta dei mezzi per gli spostamenti dei cittadini. Infatti risultano in netta contrazione gli spostamenti per motivi di lavoro e di studio (40%), mentre sono in crescita le esigenze legate alla gestione familiare e al tempo libero che implicano una maggiore predisposizione alla differenziazione dei tempi e delle modalità di trasferimento.

Si tratta di condizioni che offrono larghissime opportunità di cambiamento in termini di riorganizzazione urbana se supportati da incrementi di densità, arricchimento del mix funzionale, potenziamento del trasporto pubblico unitamente al miglioramento della qualità dello spazio.

Per le sue caratteristiche demografica e di morfologia urbana, Roma può affermarsi come laboratorio della sostenibilità metropolitana. In tal senso proponiamo l'avvio di tre sperimentazioni risolte alla sostenibilità urbana che hanno come punto di convergenza e, al tempo stesso, di leva generativa, le c.d. infrastrutture verdi.

1. Una periferia sostenibile e di sostegno

Resta rilevante il tema delle "utenze deboli", in relazione sia ai problemi di sicurezza degli spostamenti, sia alla questione dell'accessibilità ai luoghi e ai servizi del territorio, intesa come declinazione estensiva di "inclusione sociale".

Nei nuovi scenari inerenti le nuove condizioni economiche, sociali e ambientali, le aree obsolete, i margini urbani, i luoghi indefiniti, divengono, in modo paradossale, i luoghi più promettenti e più disponibili per una nuova politica urbana.

L'innesto o l'implementazione sperimentale delle infrastrutture verdi in una delle periferie romane, ha come obiettivo quello di generare un nuovo ecosistema urbano che comporti che associ alla riconsiderazione in chiave sostenibile dei luoghi di vita una rinnovata attrattività culturale ed economica. Investire in una periferia in questo senso significa:

- Favorire la valorizzazione degli spazi verdi, anche attraverso il coinvolgimento della cittadinanza e delle scuole,
- Integrare la rete dei servizi di trasporto facilitando gli spostamenti pedonali o tramite la mobilità c.d. dolce,
- Prevedere sistemi di recupero degli spazi.

Processi virtuosi di tale portata rappresentano inoltre leve di sviluppo attrattivo anche in termini di rilancio dell'attività economica-imprenditoriale, da favorire altresì con la determinazioni di soluzioni incentivanti, che, oltre a ridurre la marginalità sociale, produce effetti moltiplicatori in seno ai rendimenti relativi alla rete dei trasporti. Le positive ricadute occupazionali inoltre, in virtù della rinnovata spinta all'abitabilità, potrebbe comportare, anche in una prospettiva di implementazione complessiva dei servizi e di crescita delle pratica di *smart working*, una sensibile contrazione degli spostamenti casa lavoro causa principale della congestione urbana.

Sarà quindi essenziale l'attivazione di un monitoraggio dei flussi di mobilità già nella fase di avvio della sperimentazione utile per una verifica puntuale dei target fissati e ad eventuali ricalibrature degli interventi.

2. Il Tevere da Vita a vissuto

Procedendo tramite una rilettura delle esperienze nord europea circa la progettazione sui margini d'acqua, acquisisce una propria particolare strategicità una riqualificazione delle banchine del Tevere.

Il Tevere, pur rappresentando l'essenza stessa dell'Eterna Roma, ha progressivamente perso relazione e dialogo con la Città.

I fiumi nel contesto urbano sono infatti da sempre luoghi di relazione fisica ed intellettuale. Un complesso rapporto che richiede operazioni dinamiche di connessione e di incontro nella apparente dicotomia tra le regole della città e quelle della natura, fra l'urbano e il territoriale. Margine è "quello strano spazio che si trova tra le cose, quello che mettendo in contatto separa, o, forse, separando mette in contatto, persone, cose, culture, identità, spazi tra loro differenti".³

La ricostituzione del rapporto tra la cittadinanza e il fiume Tevere, riassegnando al fiume dei romani un ruolo fondamentale nella rappresentazione dell'immagine della città, significa intervenire in termini di:

- Pedonalizzazione;
- Ciclabilità estesa;
- Luoghi attrezzati di sosta;
- Spazi dedicati alle attività artistiche, ricreative e sportive.

3. Il corridoio verde dell'Appia Antica

La rete della mobilità riveste un'importanza fondamentale nell'infrastruttura verde urbana/extrurbana. Il patrimonio verde di Roma richiede un forte impegno teso alla sua valorizzazione che sappia conciliare gli aspetti di innovazione e fruizione con quelli della conservazione.

In questo quadro il parco archeologico dell'Appia antica in tutta la sua estensione storico-infrastrutturale rappresenta un'eccellenza spesso sottovalutata rispetto alle sue potenzialità attrattive e di affermazione quale corridoio verde della mobilità morbida.

E' quindi più che mai opportuno l'avvio di una pianificazione, in linee con le previsioni del PUMS, che coinvolga congiuntamente Regione, Comune, Ministero, Soprintendenze, Stato Vaticano e

³ P. Zanini, Significati del confine. I limiti naturali, storici, mentali, Bruno Mondadori, Milano 1997

Parti Sociali (anche in una prospettiva di investimenti sinergici pubblico-privato). Un piano di ampio respiro che abbia come target qualificanti:

- Diffusione del bike sharing in grande scala,
- Attività di promozione per valorizzare pienamente i gioielli artistici e naturalistici dell'area,
- Estensione della Ztl (Zona a traffico limitato) per abbassare l'impatto dei veicoli sull'antico basolato, e varchi elettronici per monitorare le attività nei tratti più sensibili;
- Rafforzamento dei punti turistici e di accoglienza per i visitatori;
- Aree attrezzate di ristoro;
- Biglietti integrati con i monumenti della zona dei Fori.

• CONCLUSIONI

Molte scelte indicate nella bozza di PUMS, che necessitano di una serie di policy organizzative gestionali importanti, non coincidono appieno con gli investimenti programmati sul settore della mobilità della Capitale. I temi della mobilità sostenibile dovrebbero essere affrontati con flussi di risorse certi ed esigibili, volti a garantire l'efficiamento dell'attuale contesto, insieme alla realizzazione dei futuri progetti.

Alla luce di quanto sopra esposto, riteniamo necessario ed ineludibile la costituzione di una **CABINA DI REGIA**, formata da Roma Capitale e dalle parti Sociali, che garantisca il monitoraggio dei processi dell'intero PUMS, con particolare attenzione a:

- Infrastrutture;
- Buone pratiche di gestione;
- Livelli occupazionali;
- Internalizzazioni;
- Corrette applicazioni contrattuali;
- Safety e security.

