

ROMA



Protocollo RC n. 19773/2019

Deliberazione n. 60

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

Anno 2019

VERBALE N. 52

Seduta Pubblica del 2 agosto 2019

Presidenza: SECCIA

L'anno 2019, il giorno di venerdì 2 del mese di agosto, alle ore 11,15 nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunata l'Assemblea Capitolina in seduta pubblica, previa trasmissione degli avvisi per le ore 11 dello stesso giorno, per l'esame degli argomenti iscritti all'ordine dei lavori e indicati nei medesimi avvisi.

Partecipa alla seduta il sottoscritto Vice Segretario Generale Vicario, dott.ssa Mariarosa TURCHI.

Assume la presidenza dell'Assemblea Capitolina la Vice Presidente Vicario Sara SECCIA la quale dichiara aperta la seduta e dispone che si proceda, ai sensi dell'art. 35 del Regolamento, all'appello dei Consiglieri.

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

Agnello Alessandra, Angelucci Nello, Ardu Francesco, Bernabei Annalisa, Calabrese Pietro, Catini Maria Agnese, Chiossi Carlo Maria, Coia Andrea, Di Palma Roberto, Diaco Daniele, Diario Angelo, Donati Simona, Ferrara Paolo, Ficcardi Simona, Giachetti Roberto, Guadagno Eleonora, Guerrini Gemma, Iorio Donatella, Pacetti Giuliano, Seccia Sara, Simonelli Massimo, Stefano Enrico, Sturni Angelo, Terranova Marco, Vivarelli Valentina e Zotta Teresa Maria.

ASSENTI l'On.le Sindaca Virginia Raggi e i seguenti Consiglieri:

Baglio Valeria, Bordoni Davide, Celli Svetlana, Corsetti Orlando, De Priamo Andrea, Fassina Stefano, Figliomeni Francesco, Grancio Cristina, Marchini Alfio,

Meloni Giorgia, Mennuni Lavinia, Montella Monica, Mussolini Rachele, Onorato Alessandro, Paciocco Cristiana, Palumbo Marco, Pelonzi Antongiulio, Penna Carola, Piccolo Ilaria, Politi Maurizio, Tempesta Giulia e Zannola Giovanni.

La Vice Presidente Vicario, constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, comunica che i Consiglieri Montella e Zannola hanno giustificato la propria assenza.

Partecipano alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, le Assessorate Gatta Margherita e Meleo Linda.

(OMISSIS)

La VICE PRESIDENTE VICARIO nomina, ai sensi dell'art. 18 comma 2 del Regolamento, per l'espletamento delle funzioni di Consigliere Segretario la Consigliera Tempesta in sostituzione temporanea del Segretario assente, Consigliere Onorato.

(OMISSIS)

La Vice Presidente Vicario pone quindi in votazione, con sistema elettronico, la 77^a proposta nel sottoriportato testo risultante dall'accoglimento degli emendamenti:

77^a Proposta (Dec. G.C. n. 27 del 2 luglio 2019)

Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Roma Capitale.

Premesso che con comunicazione della Commissione Europea COM 2009/490 al Parlamento Europeo, al Consiglio Europeo, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni sono stati introdotti i Piani "Sustainable Urban Mobility Plans" (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - PUMS) per le città e le aree metropolitane;

la Commissione Europea ha pubblicato, nel gennaio 2014, "Le Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile", che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);

il PUMS è un piano strategico che orienta la mobilità in senso sostenibile, con un orizzonte temporale a lungo periodo, che sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e metropolitana che si correla e coordina con i piani settoriali e urbanistici a scala sovraordinata e comunali, avendo come obiettivo principale il miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico e l'integrazione dei servizi per la mobilità;

il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha approvato con proprio decreto del 4 agosto 2017, le linee guida nazionali per la redazione dei PUMS "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" (GU Serie Generale n. 233 del 5 ottobre 2017);

tali linee guida prevedono che il PUMS abbia un approccio partecipativo con il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori d'interesse sin dall'avvio e nel corso dello sviluppo ed implementazione dell'intero processo e rappresenta il risultato di un processo strutturato che comprende l'analisi dello stato di fatto, l'elaborazione di una visione strategica condivisa, la scelta di obiettivi ed indicatori di risultato, la selezione di misure, una campagna di comunicazione attiva, monitoraggio e valutazione;

è necessario completare il processo di adozione del PUMS entro il 4 agosto 2019, al fine di poter accedere alle risorse del finanziamento degli interventi nel trasporto rapido di massa ad impianti fissi, nell'ambito del Fondo Investimenti istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232 a seguito delle istanze presentate da Roma Capitale al Ministero Infrastrutture e Trasporti nell'anno 2018.

Considerato che l'Amministrazione Capitolina, nelle "Linee programmatiche della Sindaca Virginia Raggi per il mandato amministrativo 2016-2021" approvate con deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 9 del 3 agosto 2016, al capitolo 3.1 "Mobilità sostenibile", ha deciso la predisposizione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e, in coerenza con gli altri strumenti di programmazione, di dotarsi di un piano pluriennale delle infrastrutture che identifichi gli interventi più urgenti nel rispetto dei criteri di sicurezza, sostenibilità, accessibilità ed economicità, indispensabile per dotare la città di un sistema di mobilità al livello delle altre capitali europee;

a seguito della Memoria di Giunta del 13 ottobre 2016 per la redazione delle linee guida del PUMS di Roma Capitale, l'Assessore alla Città in Movimento, con la direttiva n. 2 del 25 gennaio 2017, indirizzata al Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti, ha disposto di procedere alla costituzione di:

- un Gruppo di Lavoro interdipartimentale composto da: Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti (Coordinatore); Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica; Direttore del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana; Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale;
- una Segreteria Tecnica composta da Roma Servizi per la Mobilità e dalle Società Partecipate di Roma Capitale con competenze nei settori della Pianificazione Trasportistica, Pianificazione Urbanistica e Territoriale e della Progettazione di sistemi di trasporto su ferro, la quale ha sviluppato operativamente le attività di redazione del Piano, garantendo l'interlocuzione tecnica con i soggetti terzi all'Amministrazione Capitolina e con il Comitato direttivo interdisciplinare;
- un Comitato direttivo interdisciplinare (Steering Committee), composto da: un comitato Tecnico Scientifico formato da esperti con un alto profilo professionale nei settori dell'ingegneria dei Trasporti, dell'Ingegneria del Traffico e della sicurezza stradale; dell'Economia dei Trasporti, dell'Ingegneria Ambientale; dell'Urbanistica e Assetto del Territorio;

con determinazione dirigenziale prot. QG/283 del 27 marzo 2017, il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha dato piena attuazione alla direttiva assessoriale n. 2/2017;

Con deliberazione di Giunta Capitolina n. 113 del 9 giugno 2017 sono state individuate le invariante infrastrutturali "punti fermi" da considerare nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile;

l'Assemblea Capitolina con deliberazione n. 53 dell'8 maggio 2018, ha approvato le Linee Guida propedeutiche alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) ai fini dell'attuazione del relativo obiettivo programmatico di cui alla deliberazione dell'Assemblea Capitolina n. 9 del 3 agosto 2016.

Rilevato che la Giunta Capitolina, con deliberazione n. 251 del 24 dicembre 2018 ha approvato il primo rapporto PUMS (Piano Urbano di Mobilità Sostenibile) contenente il quadro conoscitivo ed i relativi obiettivi anche ai fini della presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti delle istanze progettuali per l'accesso alle risorse del finanziamento degli interventi nel trasporto rapido di massa ad impianti fissi, nell'ambito del Fondo Investimenti istituito ai sensi dell'articolo 1, comma 140, della legge 232/2016;

la Città Metropolitana di Roma, con decreto n. 175 del 27 dicembre 2018, ha:

- dato avvio al processo di pianificazione di Città metropolitana, ai sensi del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, per la redazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città Metropolitana;
- indicato che il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile di Città Metropolitana dovrà tener conto di quanto già elaborato da Roma Capitale al fine di garantire il coordinamento e la continuità tra i due livelli di pianificazione e di contemperare le esigenze di Roma Capitale con le esigenze dei Comuni di pertinenza dell'area vasta;
- approvato uno schema di Accordo Quadro di collaborazione tra Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma ed i relativi Documenti Tecnici, che disciplinano le attività di collaborazione per la redazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana condiviso e per l'attuazione del progetto MODOCIMER (Mobilità Dolce per la Città Metropolitana).

con deliberazione n. 46 del 18 marzo 2019, la Giunta Capitolina ha approvato la Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Roma Capitale, nominando responsabile del procedimento il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti al quale spetta il compito di coordinare l'adozione degli atti conseguenti e successivi per dare attuazione al presente Piano con la Città Metropolitana e Roma Capitale, supportato dall'attuale Segreteria Tecnica e dando mandato al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica di avviare la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), come previsto dal citato decreto n. 397 del 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.;

con istanza alla Regione Lazio - Autorità Competente (prot. QI/48205 del 19 marzo 2019 pervenuta al prot. RL/213502 del 19 marzo 2019), il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – nella qualità di Autorità Procedente, ha attivato la procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'articolo 6, comma 2, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

a seguito di tale istanza e sulla base di un Rapporto Preliminare sui possibili impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano, l'Autorità Competente e quella Procedente, insieme ai Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCA), sono entrati in consultazione al fine di definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere in un Rapporto Ambientale;

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

la prima Conferenza di Consultazione, giusta convocazione dell'Autorità Competente con nota prot. RL/312412 del 19 aprile 2019, si è tenuta il giorno 15 maggio 2019;

con nota prot. RL/98317 del 24 maggio 2019, l'Autorità Competente ha trasmesso gli esiti della suddetta Conferenza di Consultazione, invitando i Soggetti Competenti in Materia Ambientale ad esprimere il proprio parere entro i successivi 30 giorni;

conclusa la suddetta fase di consultazione, l'Autorità Procedente -Roma Capitale dovrà trasmettere il Piano adottato all'Autorità Competente, allegando il Rapporto Ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso, assicurando la contestuale pubblicazione di un avviso sul BUR Lazio;

in data 20 maggio 2019 si è concluso il percorso partecipativo del PUMS avviato secondo quanto previsto dal decreto MIT del 4 agosto 2017 "Linee guida nazionali per la redazione dei PUMS" e dal "Regolamento per l'attivazione del processo di partecipazione dei cittadini alle scelte di trasformazione urbana" deliberazione del Consiglio Comunale n. 57 del 2 marzo 2006 e annesso allegato A "Regolamento di partecipazione dei cittadini alla trasformazione urbana";

il percorso partecipativo è consistito in tre incontri per ogni ambito territoriale (accorpamento dei Municipi):

1. il primo per illustrare il PUMS nel suo complesso;
2. il secondo per illustrare il PUMS più nel dettaglio, raccogliere e discutere le opinioni dei partecipanti sul PUMS stesso;
3. il terzo per "comporre" il Documento della partecipazione per quell'ambito territoriale.

In un analogo percorso di partecipazione sono stati coinvolti anche alcuni stakeholder istituzionali quali: Sindacati di Categoria, Parti Datoriali;

tutte le proposte e le osservazioni sono state sintetizzate su tavole e su tabelle e classificate in 5 tematismi relativi a trasporto pubblico, intermodalità, ciclabilità, isole ambientali/pedonalità e logistica, le quali costituiscono il documento della partecipazione "Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Documento della Partecipazione" che è parte integrante della deliberazione;

con nota prot. QG/21653 del 31 maggio 2019, il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha delegato la funzione di responsabile del procedimento dell'attuazione del PUMS di Roma Capitale al Direttore della Direzione Infrastrutture e Trasporti, ing. Marco Vona;

la Segreteria Tecnica del PUMS ha consegnato, il 13 giugno 2019 (prot. 35231) al Dipartimento Mobilità e Trasporti, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile aggiornato in seguito all'esito del processo partecipativo. Esso è composto dai seguenti documenti:

- Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano -Volume 1 Quadro conoscitivo ed obiettivi;
- Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano -Volume 2 Strategie-Azioni-Scenari-Valutazioni-Monitoraggio.

Visto che in data 21 giugno 2019, il Direttore della Direzione Infrastrutture Trasporti del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha espresso il parere che di seguito, integralmente si riporta: “Ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere favorevole in merito alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione in oggetto.

Il Direttore

F.to.: M. Vona”;

che in data 21 giugno 2019 il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha espresso il parere che di seguito, integralmente si riporta: “Ai sensi dell'art. 30, comma 1, lettere i) e j), del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e Servizi, si attesta la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to.: G. Nardi”;

che in data 21 giugno 2019 il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha espresso il parere che di seguito, integralmente si riporta: “Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, si esprime parere favorevole per quanto di stretta competenza in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Direttore

F.to.: C. Esposito”;

che in data 21 giugno 2019, il Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica ha espresso il parere che di seguito si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 30, comma 1, lettere i) e j) del Regolamento degli Uffici e Servizi, si attesta la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione

dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte aventi rilevanti ambiti di discrezionalità tecnica con impatto generale sulla funzione dipartimentale e sull'impiego delle risorse che essa comporta.

Il Direttore

F.to.: C. Esposito”;

che in data 27 giugno 2019 il Ragioniere Generale ha espresso il parere che di seguito, integralmente si riporta: “Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267, si esprime parere di non rilevanza contabile della proposta di deliberazione in oggetto.

Il Ragioniere Generale

F.to. A. Guiducci”.

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

che la proposta, in data 3 luglio 2019, è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte dei relativi Consigli;

che dai Consigli dei Municipi II, III, IV, IX, X, XI, XII e XIV non è pervenuto alcun parere;

che i Consigli dei Municipi V, VI, XIII e XV, con deliberazioni in atti, hanno espresso parere favorevole;

che il Consiglio del Municipio VII ha espresso parere favorevole con le seguenti richieste e/o osservazioni:

1. In riferimento agli interventi che sono stati inclusi nello Scenario di PUMS, definiti “potenziamento ulteriore della natura metropolitana dei servizi ferroviari” relativi al “PRG di Roma Casilina e Quadruplicamento Ciampino – Capannelle – Casilina”, ci esprimiamo in senso contrario in quanto RFI sinora non ha mai fornito risposte ai quesiti ed osservazioni presentati in merito dal Municipio e da Comitati, Associazioni e Cittadini.

Che i Consigli dei Municipi I e VIII hanno espresso parere contrario con le seguenti richieste e/o osservazioni:

Municipio I:

1. Occorre ai fini della mobilità sostenibile inibire l'accesso dei Bus Turistici, dei Bus Gran Turismo, principale fattore di traffico e inquinamento e pericolo stradale dentro all'anello ferroviario.
2. Andrebbero incrementate nel Municipio I le linee di minibus elettrici, non solo riattivando tutte le linee esistenti sospese, ma creandone di ulteriori.
3. Andrebbero eliminati i diversi Bus privati che portano da Termini all'Aeroporto, che congestionano, con il loro passaggio e la sosta, l'area della stazione e i rioni

- limitrofi e investire invece sul trenino che dalla Stazione Termini porta all'Aeroporto, rendendolo più accessibile diminuendone il costo del biglietto.
4. La ZTL: ai fini della diminuzione dell'inquinamento e della congestione, che il documento proposto rileva come importante obiettivo da perseguire, occorre osservare che la ZTL è praticamente solo diurna e ha orari diversi a seconda delle aree. In tal modo si consente la sera e la notte, nel momento di massima affluenza verso il centro, l'entrata libera per migliaia di veicoli privati. A Monti sebbene sia vigente la ZTL notturna mancano da sempre dei varchi e quindi di fatto la disciplina ZTL notturna non è applicata. Occorre quindi uniformare gli orari, anticipando l'orario di chiusura della ZTL notturna, ogni giorno della settimana e dotare di appositi varchi per la ZTL notturna il Rione Monti (ad esempio in largo Magnanapoli). Occorre anche predisporre dei controlli, attualmente assenti, per i numerosi veicoli che entrano in tali aree e sostano in aree vietate violando il divieto.
 5. Il documento asserisce volere proteggere le utenze deboli della strada, i pedoni, disabili, scolari, mamme con passeggino, che per noi è essenziale, ma nella realtà viene fatto l'esatto contrario in quanto si continua a prevedere la promiscuità e condivisione con i veicoli in strade prive di marciapiede, pericolosissima e vietata dalle leggi nazionali. Inoltre gli spazi per i pedoni non vengono protetti e quindi sono invasi e resi inaccessibili sia da auto che da arredi di attività commerciali o altro. Occorre dedicare nelle vie senza marciapiede in ogni via gli spazi per i pedoni tenendo conto dell'entità dei flussi pedonali e proteggendoli con dei dissuasori e abbattere le barriere architettoniche per i disabili. Anche sui marciapiedi va presa in considerazione l'entità dei flussi pedonali e occorre garantire, con accorgimenti, anche in Via preventiva e con controlli l'accessibilità e la libera fruizione di tali spazi sicuri da parte della fascia debole della strada, i pedoni.
 6. Per quanto riguarda la ciclabilità che si intende promuovere con il PUMS, in realtà le piste ciclabili sono quasi inesistenti, anche quelle previste dal Piano sono insufficienti. Manca persino la pista ciclabile proposta con atto di Consiglio Municipio I, che proseguirebbe la pista ciclabile del Circo Massimo, Viale Aventino, creando la prosecuzione in via di San Gregorio, togliendo le fermate di due bus Gran Turismo accanto al Colosseo, e proseguendola nel giardino del Colle Oppio fino all'Esquilino. Mancano totalmente le rastrelliere altro presupposto per usare la bicicletta e assistiamo in rioni e quartieri a biciclette legate a ogni palo e supporto improvvisato dovunque, il che denota la forte esigenza di dotare tali vie e piazze di rastrelliere.
 7. Isole ambientali. Ribadiamo la totale contrarietà alla prevista isola ambientale di Monti così come concepita dal progetto capitolino in itinere. Di fatto non renderebbe Monti un'isola ambientale, non affrontando i veri problemi -elencati dalle norme statali quali le direttive ministeriali per la redazione dei PUT - non intervenendo in nessun modo sugli assi di attraversamento di traffico su vie locali. Il tutto pare consistere in una mera operazione commerciale di pedonalizzazione di vie che sono già isole ambientali e la cui attuale mobilità perfetta è indispensabile all'equilibrio del traffico dell'area. Tali pedonalizzazioni creerebbero quindi effetti dannosi, sulla mobilità e sulla qualità di vita. Inoltre il progetto prevede l'allargamento abnorme e asimmetrico in una storica via Patrimonio Unesco, via dei Serpenti, via locale utilizzata impropriamente come asse di attraversamento veloce

di traffico. Tale intervento, oltre a snaturare una antica via, creerebbe un imbuto di traffico aggravando la situazione attuale che verrebbe peggiorata con ricadute su tutto il rione.

8. Contrarietà alla previsione dell'inutile e dannoso Tram che passerebbe su via Lanza, Piazza San Martino ai Monti e si attesterebbe a Largo Corrado Ricci. Si propone invece di proseguire il tram 8 lasciato incompiuto, portandolo fino a Termini.

Municipio VIII:

1. interventi prioritari: quelle individuate come prime opere da realizzare con finanziamento del MIT nel breve termine da presentare entro il 4 agosto, non risultano essere opere strategiche per la mobilità cittadina, appaiono interventi marginali e non decisivi per un cambiamento profondo del sistema trasportistico di cui necessita la città;
2. punti di scambio intermodale: i punti individuati appaiono concentrati su un solo lato della città, gravando tra l'altro in particolare su alcune zone e le piattaforme proposte sono localizzate unicamente nell'Area sud-est. Inoltre questa logistica viene risolta materialmente e strumentalmente nel medio e lungo periodo, mentre nel breve periodo risulta da piano un insieme di iniziative volte alta comunicazione;
3. trasporto pubblico locale: l'attuazione del piano non può essere slegata dalla presenza di un efficiente sistema di trasporto pubblico che allo stato appare del tutto virtuale, considerato l'attuale procedura di concordato e le enormi difficoltà finanziarie di ATAC;
4. realizzabilità degli interventi: l'impressione complessiva del piano per la incertezza delle risorse economiche effettivamente disponibili è di una eccessiva enfasi teorica che molto difficilmente potrà concretizzarsi a fronte dei dati presentati;
5. interventi nell'ottavo municipio: per quanto riguarda il territorio Municipale la dotazione infrastrutturale prevista soddisfa solo in parte le esigenze di trasporto pubblico dei quartieri dalla Colombo verso il GRA, che rimangono ancora una volta emarginati da una rete trasportistica pubblica che non soddisfa la richiesta dell'utenza a velocità commerciale garantita (linee tramviarie, corridoi, preferenziali, sistemi tecnologici intelligenti per l'evoluzione della smart city, ecc). Ad esempio manca quanto indicato da questo municipio in fase di partecipazione e dei tavoli tecnici, nei quali si era chiesto l'inserimento nel PUMS di una linea tranviaria di connessione da via Grottaperfetta fino alla fermata metro B Laurentina.

Che la Giunta Capitolina, nella seduta del 29 luglio 2019 in merito alle richieste e/o osservazioni formulate dai Municipi, ha rappresentato quanto segue:

Municipio VII:

1. La richiesta non viene accolta nell'ambito del PUMS in quanto trattasi di intervento previsto a livello di pianificazione e autorizzato da un soggetto terzo. Eventuali motivazioni ostantive potranno essere esercitate nell'ambito del procedimento attuativo sotteso all'intervento per quanto di competenza dei soggetti coinvolti.

Municipio I:

1. La richiesta non viene accolta in quanto il Piano non può assumere in forma acritica l'eliminazione totale di una componente di mobilità in un'area estesa della città come l'anello ferroviario. Tuttavia, condividendo l'obiettivo e la necessità di una forte riduzione dei carichi inquinanti nelle aree centrali, nel breve periodo lo strumento viene individuato nel nuovo "Nuovo Regolamento Bus Turistici" che modifica le regole di utilizzo delle aree centrali del territorio urbano da parte dei mezzi pesanti ed affronta la gestione della mobilità in un quadro di sistema garantendo equilibrio tra le esigenze delle diverse componenti, prevedendo altresì un sistema di premialità/penalità in relazione alle classi emissive dei mezzi utilizzati. Nell'orizzonte di Piano vengono altresì previste le attuazioni della cosiddetta ZTL VAM, l'introduzione della pollution charge nonché la definizione di una roadmap di limitazioni progressive delle categorie veicolari in base alla classificazione emissiva che potranno consentire di introdurre nuove misure di regolamentazione anche per i bus turistici e per quelli gran turismo.
2. La richiesta non viene accolta poiché riguarda un'azione già contenuta nel Piano, laddove nella parte che riguarda il rinnovo delle flotte si prevede nel breve periodo la reintroduzione di 60 minibus elettrici e nello scenario di Piano la realizzazione di un'area a Zero Emissioni nel centro storico nonché l'acquisto di soli mezzi ZEV a partire dal 2025. Peraltro la definizione di ulteriori linee di superficie non è materia di competenza del PUMS ma della gestione ordinaria della rete di trasporto pubblico.
3. La richiesta non viene accolta in quanto la proposta interessa anche soggetti autorizzativi terzi all'Amministrazione Capitolina. Si rappresenta come in generale l'obiettivo della forte riduzione di tale componente di traffico potrà essere raggiunta attraverso le azioni previste nel Pums, tra le quali il potenziamento dei servizi ferroviari nell'intero nodo di Roma.
4. La richiesta non viene accolta poiché riguarda un'azione già contenuta nel Piano. L'obiettivo è espresso in generale nel capitolo relativo alle "Politiche di monitoraggio e di regolazione della domanda di mobilità" laddove si premette che piani ed azioni sono orientati tutti all'ampliamento e a rendere uniformi le zone a traffico limitato con l'attuazione di regimi di rafforzamento crescente delle misure di regolamentazione per i veicoli più inquinanti: nell'orizzonte di Piano è prevista la definizione di una roadmap di limitazioni progressive delle categorie veicolari in base alla classificazione emissiva e si è posto l'obiettivo di istituire zone ove sia effettivo un uso esclusivo di mobilità pedonale, ciclabile e del trasporto pubblico.
5. La richiesta non viene accolta in quanto non pertinente al PUMS pur essendo coerente con i suoi obiettivi e strumenti di azione. Le osservazioni descritte fanno riferimento alle fasi di progettazione che saranno conseguenti all'approvazione del PUMS e dei suoi strumenti attuativi.
6. La richiesta non viene accolta poiché riguarda un'azione già contenuta nel Piano, peraltro già costruita in accordo alle indicazioni ricevute e raccordate nel PUMS per generare il necessario effetto rete. In particolare riguardo il tracciato indicato su via di San Gregorio, esso fa parte del cosiddetto itinerario GRAB.
7. La richiesta non viene accolta in quanto non pertinente al PUMS, riguardando osservazioni relative un progetto già in fase di attuazione.
8. La richiesta non viene accolta in quanto in parte non è valutabile nella sua genericità di argomentazione perché tale linea tranviaria si attesterebbe a largo Corrado Ricci

quale prima implementazione per poi interconnettersi alla rete entro le tempistiche di Piano. Inoltre il prolungamento dell'8 fa già parte del PUMS.

Municipio VIII:

1. La richiesta non viene accolta in quanto le opere per le quali è stata presentata istanza al MIT sono state individuate in base ad un criterio di fattibilità temporale e di efficacia relativa in uno scenario di breve termine. Il richiesto cambiamento profondo potrà ottenersi necessariamente in uno scenario temporale di medio e lungo periodo con l'attuazione progressiva dello scenario di PUMS nel suo insieme e successivamente con il completamento del quadro infrastrutturale previsto dal PRG e dalle integrazioni introdotte nello scenario tendenziale del PUMS.
2. La richiesta non viene accolta in quanto nella sua genericità ed assenza di riferimenti specifici a parti del PUMS non risulta comprensibile.
3. La richiesta non viene accolta in quanto l'organizzazione efficiente della rete di trasporto pubblico di superficie è un requisito fondamentale per la funzionalità del sistema portante di trasporto costituito dalla rete su ferro e la sua piena funzionalità è parte dello scenario di riferimento. La riorganizzazione della rete è un tema conseguente all'attuazione degli interventi infrastrutturali del PUMS ed in tale ambito verrà sviluppata.
4. La richiesta non viene accolta in quanto l'approvazione da parte dell'Amministrazione del PUMS è l'azione preliminare ed obbligatoria secondo la legislazione vigente per la corretta pianificazione delle opere nonché necessaria alla richiesta di finanziamenti finalizzati alla realizzazione di interventi sul sistema della mobilità.
5. La richiesta non viene accolta in quanto le opere proposte nel corso della fase di partecipazione sono state valutate ed inserite nello scenario tendenziale del Piano. In particolare per il collegamento con Grottaferrea è stato previsto un prolungamento della metropolitana D a cui si somma un corridoio del trasporto pubblico che dalla stazione metro Laurentina si connette attraverso la via Ardeatina alla tranvia tangenziale che attraversa il parco dell'Appia.

che le Commissioni Capitoline Permanenti III e VIII, nella seduta congiunta del 22 luglio 2019, hanno espresso parere favorevole in merito alla proposta di deliberazione in oggetto.

Visto il parere del Dirigente responsabile del Servizio, Carolina Cirillo, espresso ai sensi dell'art. 49 del T.U.E.L. (approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 e s.m.i.), in ordine agli emendamenti approvati;

Tutto ciò premesso e considerato,

L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

DELIBERA

1. di adottare il “Piano Urbano della Mobilità Sostenibile”, composto dai seguenti elaborati, riportati su supporto informatico in allegato, parti integranti e sostanziali del presente provvedimento:
 - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano – Volume 1 “Quadro conoscitivo ed obiettivi”;
 - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile Documento di Piano – Volume 2 “Strategie-Azioni-Scenari-Valutazioni- Monitoraggio”;
 - Roma Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – Documento della Partecipazione;
2. di dare mandato agli Uffici preposti di trasmettere all’Autorità Competente – Regione Lazio, ai fini della prosecuzione della Procedura di Valutazione Ambientale Strategica, il Piano adottato, allegando il Rapporto Ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso, nonché di procedere alla contestuale pubblicazione di un avviso sul BUR Lazio;
3. di dare atto che il presente atto deliberativo non comporta per l’Ente impegni di spesa o diminuzioni di entrate.

Procedutosi alla votazione nella forma come sopra indicata, il Presidente con l’assistenza dei Segretari, dichiara che la proposta risulta approvata con 24 voti favorevoli, 2 contrari e l’astensione dei Consiglieri Pelonzi, Piccolo e Tempesta.

Hanno votato a favore i Consiglieri Agnello, Angelucci, Ardu, Bernabei, Calabrese, Catini, Chiossi, Di Palma, Diaco, Diario, Donati, Ferrara, Ficcardi, Guerrini, Iorio, Pacetti, Paciocco, Seccia, Simonelli, Stefano, Sturni, Terranova, Vivarelli e Zotta.

Hanno votato contro i Consiglieri De Priamo e Politi.

La presente deliberazione assume il n. 60.

A questo punto risulta presente anche l’On.le Sindaca.

Infine l’Assemblea in considerazione dell’urgenza del provvedimento, dichiara all’unanimità, con 25 voti favorevoli, immediatamente eseguibile la presente deliberazione ai sensi di legge.

Hanno partecipato alla votazione la Sindaca e i seguenti Consiglieri:
Agnello, Angelucci, Ardu, Bernabei, Calabrese, Catini, Chiossi, Di Palma,
Diacò, Diario, Donati, Ferrara, Ficcardi, Guerrini, Iorio, Pacetti, Paciocco, Seccia,
Simonelli, Stefano, Sturni, Terranova, Vivarelli e Zotta.

(OMISSIS)

LA VICE PRESIDENTE VICARIO
S. SECCIA

IL VICE SEGRETARIO GENERALE VICARIO
M. TURCHI

REFERTO DI PUBBLICAZIONE

Si attesta che la presente deliberazione è posta in pubblicazione all'Albo Pretorio on line di Roma Capitale dal 5 settembre 2019 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi fino al 19 settembre 2019.

Li, 4 settembre 2019

SEGRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina
IL DIRETTORE
F.to: M. Turchi

CERTIFICATO DI ESECUTIVITÀ

Si certifica che la presente deliberazione è divenuta esecutiva, ai sensi dell'art. 134, comma 3, del T.U.E.L. approvato con Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267, per decorrenza dei termini di legge, il 15 settembre 2019.

Li, 16 settembre 2019

SEGRETARIATO GENERALE
Direzione Giunta e Assemblea Capitolina
IL DIRETTORE
F.to: S. Baldino