



## Deliberazione n. 21

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

Anno 2015

VERBALE N. 46

Seduta Pubblica del 16 aprile 2015

Presidenza: BAGLIO - AZUNI

L'anno duemilaquindici, il giorno di giovedì sedici del mese di aprile, 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, dott. Luigi MAGGIO.

Assume la presidenza dell'Assemblea Capitolina la Presidente Valeria BAGLIO la quale dichiara aperta la seduta.

(O M I S S I S)

Alla ripresa dei lavori – sono le ore 12,17 – la Presidente dispone che si proceda al terzo appello.

Eseguito l'appello, la Presidente comunica che sono presenti i sottoriportati n. 24 Consiglieri:

Azuni Maria Gemma, Baglio Valeria, Battaglia Erica, Caprari Massimo, Celli Svetlana, Corsetti Orlando, D'Ausilio Francesco, De Luca Athos, Ferrari Alfredo, Giansanti Luca, Grippo Valentina, Magi Riccardo, Marino Franco, Nanni Dario, Palumbo Marco, Panecaldo Fabrizio, Paris Giovanni, Peciola Gianluca, Piccolo Ilaria, Policastro Maurizio, Proietti Cesaretti Annamaria, Stampete Antonio, Tempesta Giulia e Tiburzi Daniela.

Giustificato il Consigliere Dinoi Cosimo, in missione.

Assenti l'on. Sindaco Ignazio Roberto Maria Marino e i seguenti Consiglieri:

Alemanno Giovanni, Battaglia Immacolata, Belviso Sveva, Bordoni Davide, Cantiani Roberto, Coratti Mirko, Cozzoli Poli Ignazio, De Palo Gianluigi, De Vito Marcello, Di Biase Michela, Frongia Daniele, Ghera Fabrizio, Marchini Alfio, Mennuni Lavinia, Onorato Alessandro, Paris Rita, Pedetti Pierpaolo, Pomarici Marco, Quarzo Giovanni, Raggi Virginia, Rossin Dario, Stefano Enrico e Tredicine Giordano.

La PRESIDENTE, constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, comunica che la Consigliera Di Biase ha giustificato la propria assenza.

Partecipano alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, gli Assessori Improta Guido, Masini Paolo, Sabella Antonio e Scozzese Silvia.

(O M I S S I S)

A questo punto risulta presente anche l'on. Sindaco.

(O M I S S I S)

La PRESIDENTE pone quindi in votazione, con procedimento elettronico, la 172ª proposta nel sotto riportato testo risultante dall'accoglimento da parte della Giunta Capitolina, di alcune delle richieste formulate dai Municipi, nonché dall'approvazione di emendamenti da parte dell'Assemblea Capitolina:

172ª Proposta (Dec. G.C. del 19 settembre 2014 n. 88)

### **Approvazione del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) relativo al territorio urbanizzato di Roma Capitale.**

Premesso che ai sensi di quanto previsto dall'art. 36 del D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 (Codice della Strada), ai Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, è fatto obbligo dell'adozione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T). e che lo stesso deve essere periodicamente aggiornato;

Che il quarto comma del medesimo art. 36 definisce che i piani urbani del traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali;

Che il citato art. 36 stabilisce che la redazione dei Piani Urbani del Traffico deve essere predisposta nel rispetto delle direttive emanate dal Ministero LL.PP. di concerto con il Ministero dell'Ambiente e con il Ministero per i problemi delle aree Urbane;

Che le suddette direttive, emanate il 24 giugno 1995, definiscono tre livelli di progettazione di cui il primo denominato Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) inteso quale progetto preliminare o piano quadro del Piano Urbano del Traffico mentre gli ulteriori livelli di progettazione sono determinati dai Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (P.P.T.U.) e dai Piani Esecutivi del Traffico Urbano;

Che le stesse direttive definiscono le modalità procedurali per l'approvazione del PGTU, stabilendo che esso viene "adottato dalla Giunta Comunale, viene depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini e che, successivamente, il Consiglio Comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine, alla sua adozione definitiva";

Che, con Memoria n. 14795 la Giunta Capitolina nella seduta dell'11 settembre 2013 ha deciso di procedere all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, definendone gli indirizzi e dando mandato all'Assessore ai Trasporti e Mobilità di avviarne la redazione, attraverso il Dipartimento Mobilità e Trasporti e Roma Servizi per la Mobilità;

Che in ossequio a quanto disposto nella Memoria citata il Dipartimento Mobilità e Trasporti, in collaborazione con Roma Servizi per la Mobilità, ha quindi tempestivamente avviato i lavori per la stesura del Piano, quale strumento programmatico di definizione delle strategie e degli indirizzi per la gestione e lo sviluppo di tutte le componenti della

mobilità urbana, oltreché delle regole per l'utilizzo razionale e funzionale delle infrastrutture esistenti;

Che il PGTU, insieme agli indirizzi sulle politiche della mobilità da adottare in attuazione delle linee programmatiche definite dall'Assemblea Capitolina per il governo di Roma Capitale, è finalizzato a creare le condizioni per ottenere la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico nonché il risparmio energetico in coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali;

Che la molteplicità dei temi ricadenti nell'ambito disciplinare interessato dal Piano e gli aspetti da trattare hanno richiesto un coinvolgimento di più competenze per verificare la coerenza degli indirizzi e dell'azione amministrativa complessiva;

Che, a tal fine, il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha costituito un Gruppo di lavoro interdisciplinare, esteso al Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica, al Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile e al Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana;

Che tale gruppo di lavoro, con il supporto tecnico scientifico di Roma Servizi per Mobilità, ha predisposto gli atti di pianificazione relativi alla redazione del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano, comprensivo della revisione della perimetrazione dei centri abitati, del Regolamento Viario e della classificazione delle strade;

Che conformemente a quanto previsto nella deliberazione n. 57/2006, al fine di coinvolgere nel processo di informazione e partecipazione tutti i soggetti singoli e associati interessati, in data 16 dicembre 2013 è stata pubblicata sul sito internet di Roma Capitale, la documentazione idonea ad illustrare le caratteristiche essenziali del PGTU;

Che il PGTU è stato presentato pubblicamente in data 29 gennaio 2014 presso il Campidoglio e successivamente il documento integrale provvisorio è stato pubblicato in versione scaricabile con la messa a disposizione di una casella di posta elettronica dove far pervenire eventuali proposte;

Che inoltre al fine di avviare un effettivo dialogo e coinvolgimento tutti i soggetti singoli e associati interessati nella redazione del nuovo PGTU, la documentazione di cui sopra è stata inviata ai Municipi ed illustrata agli stessi nel corso di incontri preliminari tenutisi presso l'Assessorato ai Trasporti e Mobilità nelle seguenti date:

- 25 febbraio 2014 IV, V, VI Municipio (convocazione nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 5168);
- 26 febbraio 2014 VII, VIII Municipio (convocazione nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 5167);
- 27 febbraio 2014 IX, X Municipio (convocazione nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 5166);
- 28 febbraio 2014 I, II Municipio (convocazione nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 5165);
- 3 marzo 2014 XI, XII, XIII Municipio (convocazione nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 5164);
- 5 marzo 2014 XIV, XV, III Municipio (convocazione nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 5162);

Che in data 28 marzo 2014, con deliberazione n. 70, la Giunta Capitolina ha infine adottato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Roma Capitale, unitamente agli allegati tecnici;

Che, in osservanza alle direttive citate, con nota prot. Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 12128 si è proceduto alla pubblicazione per 30 giorni presso l'Albo pretorio on line di Roma Capitale degli atti del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e della contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni nel medesimo termine;

Che sempre al fine di condividere il più possibile con la cittadinanza e con i portatori di interesse il Nuovo Piano Generale del Traffico è stata consentita la visione dei medesimi atti, anche in versione cartacea, presso l' Agenzia Roma Servizi della Mobilità;

Che conseguentemente, a conclusione del suddetto processo di pubblicazione degli atti, sono pervenute un totale di n. 49 osservazioni al Nuovo Piano Generale del Traffico (PGTU) di cui 8 oltre il termine previsto;

Che delle suddette 49 osservazioni pervenute, 5 sono pervenute da parte di Enti istituzionali/altri Dipartimenti, 20 da parte di Associazioni, 5 da Comitati di Cittadini o di Quartiere, 19 da singoli Cittadini;

Che le osservazioni pervenute sono state raccolte, sistematizzate e processate secondo l'ordine di invio da parte dell'osservante nei due documenti denominati "Registro delle Osservazioni" e "Osservazioni – Schede Istruttoria" allegati in atti alla presente deliberazione;

Che in merito alle osservazioni pervenute, sulla base dell'istruttoria predisposta dagli Uffici, si ritiene di potersi determinare come di seguito sinteticamente riportato:

osservazione n. 1 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 13135 dell'11 aprile 2014), con la quale la sig.ra Michela Tocci richiede di vietare lo scarico e carico merci nelle ore di punta della mattina e della sera: tale regola risulta già prevista nel PGTU adottato;

osservazione n. 2 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 14118 del 18 aprile 2014), con la quale il Comitato Residenti Rione Monti avanza richieste in merito ad aspetti progettuali di carattere puntuale: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame;

osservazione n. 3 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 14327 del 22 aprile 2014), con la quale il Comitato Selva Candida chiede specifici interventi per mettere in sicurezza e garantire la maggiore accessibilità a Via di Selva Candida: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame;

osservazione n. 4 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 14620 del 24 aprile 2014), con la quale la Commissione Assetto del Territorio del Municipio IV richiede di approfondire gli aspetti riguardanti la proposta di tariffazione per l'ingresso dei veicoli privati nell'Anello ferroviario e i criteri e le modalità per il rilascio dei "bonus mobilità annui": tali aspetti risultano già presenti nel provvedimento e potranno essere ulteriormente approfonditi in fase di attuazione del piano;

osservazione n. 5 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 14606 del 24 aprile 2014), con la quale il Comitato di quartiere Via della Giustiniana propone la realizzazione di opere: tali opere verranno affrontate nell'ambito di un piano infrastrutturale di più lungo periodo (PUM); nonché solleva aspetti progettuali di carattere puntuale: tali aspetti verranno trattati successivamente all'approvazione dello strumento in esame nell'ambito dei piani e progetti attuativi;

osservazione n. 6 (mail del 28 aprile 2014; protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 14927 del 29 aprile 2014; protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 12272 del 7 aprile 2014), con la quale l'Associazione Colle della Strega, e per essa il sig. Mauro Muro Pes, chiede interventi specifici e di dettaglio di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico: tali aspetti verranno trattati successivamente all'approvazione dello strumento in esame nell'ambito dei piani e progetti attuativi;

osservazione n. 7 (mail del 29 aprile 2014; protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15484 del 5 maggio 2014; protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15577 del

6 maggio 2014), con la quale l'Associazione Italia Nostra – Sezione Roma affronta tematiche riguardanti il PUM ovvero avanza richieste e/o proposte (interventi puntuali, sistemi di bigliettazione e controllo dell'evasione, criteri di progettazione degli impianti semaforici e utilizzo del web per servizi e telelavoro) che risultando già contenute nel Documento in termini di indirizzo non possono essere prese in considerazione nello strumento in esame; chiede altresì di prevedere l'utilizzo dei siti Internet istituzionali per veicolare le informazioni di dettaglio sulla rete ciclabile e sui servizi connessi: tale richiesta si ritiene accoglibile integrando di conseguenza il testo del Piano Generale al punto 8.4.1, come meglio riportato nel documento allegato "Osservazioni – Schede Istruttoria";

osservazione n. 8 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15039 del 29 aprile 2014; protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15578 del 6 maggio 2014), con la quale NTT DATA Italia, nella persona del Mobility Manager aziendale ing. Paolo De Luca, chiede di sviluppare forme di coordinamento con i Comuni della Provincia o limitrofi per favorire lo sviluppo del car pooling, di aggiungere agli obiettivi strategici del PGTU la progressiva riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> causate dal traffico e, a proposito della tematica dei Piani di Spostamento Casa Lavoro (PSCL), di passare ad un approccio integrato e in logica "open data": tali richieste si ritengono accoglibili integrando di conseguenza il testo del Piano Generale ai punti 8.8.1, 8.8.2 e 1.2, come meglio riportato nel documento allegato "Osservazioni – Schede Istruttoria"; propone altresì di permettere di disegnare a terra stalli di sosta "retroversi": tali stalli non sono previsti nel Codice della Strada; nonché di concedere eventuali agevolazioni fiscali per le aziende con Mobility Manager: tale tematica non è pertinente con lo strumento in esame;

osservazione n. 9 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15233 del 30 aprile 2014 e n. 11625 del 1° aprile 2014), con la quale il Dipartimento Tutela Ambientale – Protezione Civile – Direzione Rifiuti, Risanamento e Tutela dagli Inquinanti di Roma Capitale richiede di prevedere limitazioni programmate anche nella terza zona (fascia verde), di evitare di definire in dettaglio il sistema delle deroghe per l'accesso alla ZTL Anello Ferroviario, di differenziare l'accesso in ZTL di veicoli a due e quattro ruote, di avviare un tavolo tecnico per l'aggiornamento del PRQA rispetto ai presupposti del PGTU, di integrare il documento con un cronoprogramma e con un'analisi dei costi e dei benefici, di indicare il beneficio ambientale del pricing e i criteri per il rilascio di bonus e di inserire una sezione dedicata dell'IQA nella sezione dedicata all'infomobilità: tali richieste si ritengono accoglibili integrando di conseguenza il Piano Generale ai punti 8.7, 8.6.1, 10.4.1, 10.5, 8.7 e 8.11.3, come meglio riportato nel documento allegato "Osservazioni – Schede Istruttoria"; chiede altresì di prevedere successive fasi attuative dei provvedimenti di limitazione della circolazione e di considerare la Zona 3 come Fascia Verde: tali indirizzi risultano già previsti nel PGTU; nonché chiede di esplicitare i criteri del nuovo Piano Bus Turistici: tali aspetti verranno trattati nell'ambito delle successive fasi attuative dello strumento in esame;

osservazione n. 10 (mail del 1° maggio 2014), con la quale il Mercato Metronio di Via Magna Grecia, nella persona del sig. Sandro Albanesi, chiede nuovi criteri e norme per la elaborazione e realizzazione del PUP: i criteri e le norme previste nel PGTU per l'elaborazione del P.U.P. risultano essere conformi a quanto stabilito dalla legislazione vigente in tema di lavori pubblici; propone altresì osservazioni specifiche: tali osservazioni verranno trattate successivamente all'approvazione dello strumento in esame nell'ambito dei piani e progetti attuativi;

osservazione n. 11 (mail del 2 maggio 2014, orzoro@alice.it), con la quale si chiede della realizzazione di opere, che verranno trattate nell'ambito di un piano infrastrutturale di più lungo periodo (PUM);

osservazione n. 12 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15404 del 5 maggio 2014), con la quale l'Associazione Villaggio dei Bambini, nella persona del Presidente Francesca Cicarelli, chiede specifici interventi per realizzare una rete di piste ciclabili nella zona del Villaggio Olimpico-Flaminio-Prati: tali interventi saranno trattati successivamente all'approvazione dello strumento in esame nell'ambito dei piani e progetti attuativi;

osservazione n. 13 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15295 del 2 maggio 2014), con la quale il Comitato Cittadino per il XV Municipio, nella persona del Vice Presidente Grazia Salvatore chiede la realizzazione di nuove opere: tali opere saranno trattate nell'ambito di un piano infrastrutturale di più lungo periodo (PUM), chiede altresì interventi specifici e di dettaglio relativi alla riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico: tali interventi verranno trattati successivamente all'approvazione dello strumento in esame nell'ambito dei piani e progetti attuativi;

osservazione n. 14 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15409 del 5 maggio 2014), con la quale il Presidente dell'Associazione Tridente Centro Storico, Adriano Angelini, chiede di dettagliare le criticità dell'attuale P.U.P. e di rivedere la rete e i servizi del TPL: tali osservazioni risultano già previste nel Piano; chiede altresì di limitare l'accesso delle auto del Car-sharing e dei quadricicli all'interno della ZTL: tale richiesta si ritiene accoglibile integrando di conseguenza il testo al punto 8.6.1; nonché chiede interventi specifici e di dettaglio di riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico: tali interventi verranno trattati successivamente all'approvazione dello strumento in esame nell'ambito dei piani e progetti attuativi;

osservazione n. 15 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15406 del 5 maggio 2014), con la quale il Presidente del Comitato Abitanti Rione Monti, Luca Ronchi, chiede di modificare le disposizioni relative alle isole semi-pedonali in merito alla condivisione della carreggiata fra pedoni e veicoli, alla larghezza della sezione stradale, alla sosta in adiacenza ai fabbricati, e alla protezione dei percorsi pedonali: tali richieste si ritengono parzialmente accoglibili in riferimento ai casi contemplati e secondo quanto stabilito dal Decreto Ministeriale Infrastrutture e Trasporti 67/s a modifica del DM 22 aprile n. 6792, integrando il testo del Piano Generale al punto 19.3, la relativa tabella 19.3 e il punto 22.1 del Regolamento Viario, come meglio riportato nel documento allegato "Osservazioni – Schede Istruttoria"; chiede altresì di non prevedere il rilascio di O.S.P. nelle aree di sosta tariffata nonché chiede di prevedere maggiori restrizioni per i permessi concessi ai veicoli a servizio di disabili: tali argomenti risultano già previsti nel documento;

osservazione n. 16 (mail del 4 maggio 2014), con la quale il sig. Alfredo Giordani chiede di ridurre le velocità massime su tutta la rete viaria urbana a 30 Km/h: tale misura non è accoglibile nei termini in cui è proposta; chiede inoltre di promuovere le bike lines, di diffondere gli attraversamenti pedonali rialzati e le black box, di articolare le tariffe del TPL per incentivarne l'uso: temi già previsti nel PGTU; chiede altresì di rivedere la tipologia dell'area semipedonalizzata in funzione della sicurezza dei pedoni, per la quale richiesta si rimanda agli esiti dell'osservazione n. 15;

osservazione n. 17 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n.15427 del 5 maggio 2014), con la quale la sig.ra Francesca Mazzacurati richiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 18 (mail del 4 maggio 2014), con la quale il sig. Saverio Silli chiede di estendere le Zone 30, misura già prevista nel documento; chiede altresì di abolire la tipologia dell'area semipedonalizzata, per la quale richiesta si rimanda agli esiti dell'osservazione n. 15;

osservazione n. 19 (mail del 4 maggio 2014), con la quale il sig. Fernando Naldini chiede la riduzione delle velocità in ambito urbano e la diffusione degli attraversamenti pedonali rialzati, temi già trattati nel documento; chiede altresì di abolire la tipologia dell'area semipedonalizzata, per la quale richiesta si rimanda agli esiti dell'osservazione n. 15;

osservazione n. 20 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15624 del 6 maggio 2014), con la quale i sigg.ri Laura Borlone, Andrea Antonelli, Massimo Camussi e Cristina Zacchei chiedono la realizzazione di opere: temi che verranno affrontati nell'ambito di un piano infrastrutturale di più lungo periodo (PUM);

osservazione n. 21 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15612 del 6 maggio 2014), con la quale il Comitato Piazza Pollarola e Piazza Teatro di Pompeo, nelle persone dei sigg.ri Moira Anastagi e Filippo Nicolis di Robilant chiedono misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda; chiedono altresì di prevedere sulla viabilità locale la realizzazione di elementi parapetonali: misura già prevista nel documento;

osservazione n. 22 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15421 del 5 maggio 2014), con la quale la sig.ra Laura Morgia chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 23 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15415 del 5 maggio 2014), con la quale il sig. Rodolfo Bracci chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 24 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15414 del 5 maggio 2014), con la quale l'Associazione IGEA Traffico Libero, nelle persone del Presidente Angelo di Gati e del Dott. Carlo Pacenti chiede di affrontare i temi del rispetto delle regole comportamentali e del Codice della Strada, del rafforzamento dei controlli attraverso azioni coordinate con la PLRC, dell'ampliamento dei parcheggi di scambio e degli stalli di sosta per motoveicoli, del miglioramento dei marciapiedi, dell'incremento e della razionalizzazione del TPL: tali misure risultano già previste nel documento; chiede altresì di predisporre un piano per migliorare il parco dei mezzi pubblici: richiesta ritenuta parzialmente accoglibile integrando di conseguenza il testo al punto 8.4 del testo del Piano Generale; chiede infine di velocizzare le procedure di approvazione e realizzazione dei lavori: richiesta non pertinente allo strumento in esame;

osservazione n. 25 (mail del 4 maggio 2014), con la quale la sig.ra Livia Damiani chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda; chiede altresì che non venga previsto il rilascio di occupazioni di suolo pubblico sulle aree di sosta tariffata: misura già prevista nella normativa in vigore; nonché chiede che i residenti possano sostare su Via Cavour: argomento non pertinente ad un atto di indirizzo quale è il PGTU;

osservazione n. 26 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15459 del 5 maggio 2014), con la quale l'Associazione Piazza Navona e Dintorni, nella persona del Presidente Flaminia Borghese, chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 27 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15418 del 5 maggio 2014), con la quale il sig. Holsi Hasanaj chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 28 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15416 del 5 maggio 2014 e-mail ozzy26@hotmail.com), con la quale si chiedono misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 29 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15597 del 6 maggio 2014), con la quale Legambiente Lazio chiede di specificare i termini "bike-sharing" e "car-sharing", invece del generico "sharing", di fare esplicito riferimento anche alle

stazioni di nuova costruzione e progettazione per la riconfigurazione della rete del TPL nell'area di influenza della Linea C, di ampliare le possibilità di accesso delle biciclette su metropolitane e treni regionali, di rafforzare i servizi connessi alla ciclabilità e di prevedere servizi di informazione integrati ATAC-Trenitalia: tali richieste si ritengono accoglibili integrando di conseguenza il testo del Piano Generale ai punti 7.1, 7.4, 7.5, 7.6 e 8.4.1, come meglio riportato nel documento allegato "Osservazioni – Schede Istruttoria"; chiede altresì di realizzare strade o piazze completamente pedonalizzate per fasce orarie: già previsto nel documento; chiede infine di modificare gli obiettivi del PGTU relativamente ai temi della ciclabilità, TPL, isole ambientali, emissioni e criteri di accesso in ZTL: richieste non accoglibili in relazione alle verifiche di fattibilità condotte con sistemi di valutazione trasportistici ed ambientali ed alle conseguenti valutazioni sugli obiettivi quantitativi e qualitativi posti;

osservazione n. 30 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15457 del 5 maggio 2014), con la quale la sig.ra Caterina D'Agostino chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda; chiede altresì che non venga previsto il rilascio di occupazioni di suolo pubblico sulle aree di sosta tariffata: misura già prevista nella normativa in vigore; nonché chiede che i residenti possano sostare su Via Cavour: argomento non pertinente ad un atto di indirizzo quale è il PGTU;

osservazione n. 31 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15524 del 5 maggio 2014), con la quale ISPRA, nella persona del Mobility Manager Giovanna Martellato, chiede di esplicitare le funzioni e le attribuzioni della figura del Mobility Manager di Area: tale richiesta è ritenuta parzialmente accoglibile integrando di conseguenza il testo del Piano Generale al punto 8.8.1; chiede altresì di prevedere la partecipazione dei Mobility Manager di azienda ai tavoli tecnici del PGTU, di prevedere la possibilità dei ciclisti di procedere contromano e cicli scolastici sulla sicurezza stradale e sulla mobilità sostenibile: tali temi risultano già trattati nel documento; chiede inoltre di poter individuare nella pianta organica delle aziende la figura del Mobility Manager e prevedere delle risorse dedicate nonché di modificare la normativa vigente sul riconoscimento degli incidenti in itinere per gli spostamenti casa-lavoro: tali richieste non risultano pertinenti allo strumento in esame; chiede infine un piano energetico ambientale specifico per la mobilità scolastica: tale richiesta potrà essere oggetto di specifica trattazione nell'ambito di piani attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame;

osservazione n. 32 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15514 del 5 maggio 2014), con la quale l'Associazione Residenti Campo Marzio, nella persona del sig. Stanislao Grazioli, chiede specifici interventi che riguardano l'area del Tridente: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame; chiede inoltre una più stringente regolamentazione per i permessi disabili: già prevista nel documento; chiede infine di limitare accessi e sosta in alcune zone anche a motocicli e quadricicli: richiesta che si ritiene in parte accoglibile integrando di conseguenza il testo del Piano Generale al punto 8.6.1;

osservazione n. 33 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15469 del 5 maggio 2014), con la quale l'UN.I.C.A. Taxi Cgil Fit, nella persona del sig. Claudio Torrieri, richiede di regolare in maniera più stringente l'utilizzo delle corsie preferenziali riservate al TP: richiesta ritenuta parzialmente accoglibile integrando conseguentemente il testo del Piano Generale al punto 8.4.4; chiede altresì interventi progettuali riguardanti nuove corsie preferenziali e di nuovi schemi di circolazione nelle zone del centro storico: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame;

osservazione n. 34 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15450 del 5 maggio 2014), con la quale il Dott. Vito De Russis, Presidente dell'Associazione Diritti Pedoni, chiede di considerare la Carta Europea dei Diritti del Pedone, di aumentare il comfort delle pensiline, di migliorare le informazioni all'utenza del TPL e di estendere le zone 30 km/h: temi già trattati nel documento;

osservazione n. 35 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15444 del 5 maggio 2014), con la quale il Coordinamento Residenti Città Storica, nelle persone dei sigg.ri Gaia Pallottino e Paolo Gelsomini, chiede di rivedere il Piano Urbano Parcheggi (P.U.P.), di prevedere sistemi integrati per il carico/scarico delle merci e di rivedere il sistema dei permessi per disabili: temi già trattati nel documento; chiede altresì la revisione del Piano Bus turistici e alcuni interventi progettuali specifici relativi alla zona del Tridente: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame; chiede inoltre di regolamentare il rilascio di O.S.P. nelle aree di sosta tariffata: misura già prevista nella normativa vigente; chiedendo infine misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 36 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15480 del 5 maggio 2014), con la quale il sig. Giovanni Verardi richiede interventi per migliorare la sicurezza stradale nelle ore notturne: misure già previste nel documento; chiede altresì la realizzazione di opere: argomenti da affrontare nell'ambito di un piano infrastrutturale di più lungo periodo (PUM);

osservazione n. 37 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15458 del 5 maggio 2014), con la quale il sig. Francesco Pedace richiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 38 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15593 del 6 maggio 2014), con la quale la sig.ra Paola Giannone chiede misure per la riduzione dei livelli di traffico nella zona centrale, e sulla tariffazione della sosta su strada: temi già trattati nel documento;

osservazione n. 39 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15586 del 6 maggio 2014), il Comitato per la Bellezza, nelle persone dei sigg.ri Vittorio Emiliani, Vezio De Lucia e Luigi Manconi, chiede un maggiore rispetto delle regole per una migliore fruizione turistica del centro storico: tali temi sono riconducibili ai compiti della Polizia Locale e delle Forze dell'Ordine; chiede altresì la non attuazione delle isole semipedonali finalizzata alla salvaguardia dei pedoni e dei ciclisti nel centro storico: tali richieste si ritengono parzialmente accoglibili in riferimento ai casi contemplati e secondo quanto stabilito dal Decreto Ministeriale Infrastrutture e Trasporti 67/s a modifica del DM 22 aprile n. 6792, integrando il testo del Piano Generale al punto 19.3, la relativa tabella 19.3 e il punto 22.1 del Regolamento Viario, come meglio riportato nel documento allegato "Osservazioni – Schede Istruttoria"; chiede inoltre che cessi l'inflazione di permessi anche per i veicoli destinati ai disabili e osserva l'elevato costo dei permessi: il PGTU prevede esplicitamente la riduzione delle targhe associabili a ciascun permesso;

osservazione n. 40 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15412 del 5 maggio 2014), con la quale l'Associazione Vivere Trastevere, nella persona della sig.ra Dina Nascetti chiede, per l'area di Trastevere, l'estensione del sistema delle Isole Ambientali, misure per le operazioni di carico-scarico merci: temi già trattati nel documento; chiede altresì alcuni interventi progettuali specifici relativi alla zona di Trastevere: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame; chiede infine misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 41 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15454/2014; protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 16499 del 13 maggio 2014), con la quale i sigg.ri Paola Giannone, Massimo Antolini, Alessio Gatti, Michele Palermo, Marco Cerisola, Vincenzo Adamo, Damiano Pichi e Enrico Stefano chiedono di inserire nel documento del PGTU un cronoprogramma di massima che indichi tempi e risorse necessarie, della possibilità di disporre gli stalli di sosta a spina con angoli diversi dai 45°, di rafforzare il sistema di priorità semaforica a favore dei tram, di individuare in alcune fasce orarie zone a bassa emissione o a emissioni zero, del rafforzamento del telelavoro e delle competenze dei Mobility Manager: richieste che si considerano accoglibili integrando conseguentemente il testo ai punti 10.5, 8.4.4, 7.1, 8.8.1 del Piano Generale e 18.1 del Regolamento Viario; chiedendo altresì interventi sugli schemi di circolazione delle isole ambientali, l'elaborazione di un "Piano della Vigilanza", la differenziazione tariffaria del BIT, un report sulla qualità dei servizi offerti da ATAC, il miglioramento del sistema dei parcheggi di scambio, l'efficientamento del TPL: temi già trattati nel documento; chiedono inoltre una revisione dei criteri di accesso alla ZTL, l'applicazione della sosta tariffata per i soli residenti nel Comune di Roma e una modifica di alcuni dei principi e obiettivi fondanti, quantitativi e qualitativi, del PGTU: richieste non accoglibili; chiedono inoltre interventi puntuali nella zona di Esquilino e Fori Imperiali, sull'utilizzo di aree o stabili dismessi nei Municipi per la razionalizzazione delle aree di sosta e su eventuali futuri sviluppi del progetto della Linea C della metropolitana: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame; chiedono altresì della realizzazione di opere, come il corridoio della mobilità sulla Roma-Lido: tali argomenti verranno da affrontare nell'ambito di un piano infrastrutturale di più lungo periodo (PUM); chiedono infine di valutare una nuova politica tariffaria per il sistema delle ferrovie regionali e concesse, tema non attinente al PGTU;

osservazione n. 42 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15662 del 6 maggio 2014), con la quale i sigg.ri Vincenzo Scolamiero e Stanislao Grazioli richiedono misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda; chiedono altresì che non venga previsto il rilascio di occupazioni di suolo pubblico sulle aree di sosta tariffata: misura già prevista nella normativa in vigore; nonché chiedono che i residenti possano sostare su Via Cavour: argomento non pertinente ad un atto di indirizzo quale è il PGTU;

osservazione n. 43 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15601 del 6 maggio 2014), l'Associazione Culturale Lucchina e Ottavia, nella persona della Presidente Giovanna D'Annibile, chiede interventi puntuali nella zona di Trionfale, tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame;

osservazione n. 44 (mail del 12 maggio 2014), con la quale l'Associazione Antiche Botteghe del Tridente, nella persona del Dott. Giovanni Rosa, chiede misure puntuali per il Tridente Mediceo: tali aspetti verranno trattati nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione dello strumento in esame; chiede altresì misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 45 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 16830/2014), con la quale la sig.ra Maria Teresa Manara chiede misure analoghe all'osservazione n. 15, ai cui esiti si rimanda;

osservazione n. 46 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti, mail del 20 maggio 2014), con la quale Unindustria, nella persona del dott. Marco Galluzzo, chiede un maggior controllo sulle O.S.P., già previsto nel documento, oltre ad una nuova procedura

semplificata per le attività di trasloco: osservazione ritenuta accoglibile modificando il testo del Regolamento Viario al punto 21.1;

osservazione n. 47 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 19067 del 30 maggio 2014), con la quale la Polizia Roma Capitale, U.O. Studi e Applicazione Normativa chiede di rivedere quanto indicato dal Regolamento Viario in merito alle competenze sulle discipline di traffico relativamente al primo impianto per le strade di nuova realizzazione, di modificare il RV in merito alla possibilità di tracciare “segni orizzontali” come elementi di segnaletica orizzontale relativi ai passi carrabili, oltre a segnalare alcune imprecisioni nel testo dello stesso Regolamento Viario: tutte le richieste risultano accoglibili modificando il testo del Regolamento Viario ai punti 3.2, 21.6.2 e 21.6.3;

osservazione n. 48 (protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 23256 del 3 luglio 2014), con la quale il Dipartimento Programmazione Urbanistica – Direzione Pianificazione Generale, U.O. Mobilità e accessibilità eleva rilievi in merito all’organizzazione e alla definizione della rete portante del TPL: tali rilievi risultano accoglibili integrando il testo del Piano Generale al punto 8.4.3; chiede altresì di garantire la coerenza dello strumento con le previsioni urbanistiche e territoriali: già considerata dal PGTU pur non essendo questo uno strumento che incide sull’assetto territoriale né sulle previsioni del PRG;

osservazione n. 49 (protocollo n. QH52069 del 31 luglio 2014), con la quale il Dipartimento Sviluppo Economico e Attività Produttive chiede di stralciare il punto 21.1 del Regolamento Viario sulle installazioni pubblicitarie, richiesta che risulta accoglibile;

Che con protocollo Dipartimento Mobilità e Trasporti n. 15261 del 30 aprile 2014 è stata presentata alla Regione Lazio – Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti – Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica istanza di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ai sensi dell’art. 12 del Decreto Legislativo n. 152/2006 e ss.mm.ii., allegando copia del “Rapporto preliminare ambientale”;

Che con nota prot. n. 303640 del 26 maggio 2014, la Regione Lazio, Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti – Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica ha richiesto integrazioni al “Rapporto preliminare ambientale”;

Che con nota prot. n. 19302 del 4 giugno 2014, il Dipartimento Mobilità e Trasporti ha trasmesso ai soggetti competenti il “Rapporto preliminare ambientale” integrato come richiesto;

Che in data 13 agosto 2014, con Determinazione n. G11786, la Direzione Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti, della Regione Lazio, ha espresso provvedimento di esclusione della procedura di assoggettabilità a VAS del nuovo PGTU di Roma Capitale, secondo le risultanze della relazione istruttoria formulata dall’Area Autorizzazioni Paesaggistiche e Valutazione Ambientale Strategica e delle condizioni e prescrizioni ivi espresse, parte integrante della Determinazione regionale stessa, di seguito riportate:

1. Gli strumenti successivi di attuazione del PGTU che presentano – in base ai relativi contenuti – interferenze con il sistema delle aree naturali protette o con le aree individuate quali Siti di Interesse Comunitario (SIC) e/o Zone a Protezione Speciale (ZPS) di cui alla costruzione delle rete ecologica “Natura 2000”, dovranno essere sviluppati sulla base di un approfondimento dell’analisi del contesto territoriale, urbanistico e ambientale e del quadro normativo di riferimento di tali tematiche e formeranno oggetto di apposita procedura di Valutazione Ambientale Strategica (Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS o Procedura di VAS in relazione alle

relative caratteristiche) da svolgersi prima dell'approvazione di tali strumenti, sulla base delle indicazioni fornite dall'Area Parchi e Riserve Naturali della Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative che di seguito si sintetizzano:

- a. il quadro normativo di riferimento per le valutazioni deve comprendere la normativa ambientale con un'organizzazione sistematica delle indicazioni sia in base al livello gerarchico delle leggi che alle varie tematiche ambientali;
  - b. fra le componenti ambientali da tenere in considerazione va effettuata la ricognizione delle Aree Naturali Protette e le interrelazioni tra la classificazione prevista dalla relativa normativa di riferimento e i vari ambiti territoriali di applicazione del PGTU in termini di Verifica di coerenza esterna;
2. ad ogni modo l'attuazione delle azioni previste dal Piano in oggetto dovrà essere effettuata nel rispetto delle norme relative alla necessità della procedura di Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. svolta dalla competente Autorità presso l'Area Parchi e Riserve Naturali della Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative;
  3. il Programma Urbano Parcheggi, che dovrà essere revisionato e aggiornato per proporre un nuovo modello di offerta di sosta in coerenza con gli obiettivi del PGTU, sarà sottoposto alle opportune procedure di Valutazione Ambientale Strategica (Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VAS o Procedura di VAS in relazione dei contenuti specifici) da svolgersi prima della relativa approvazione;
  4. dovranno essere rispettate le condizioni avanzate dall'Agenzia Regionale Protezione Ambientale del Lazio che di seguito si riportano:
    - a. è necessario che vengano individuati e valutati gli effetti ambientali delle azioni del PGTU, prevedendo opportuni accorpamenti, al fine di verificare con maggiore efficacia i risultati ottenuti dall'attuazione delle singole (ovvero gruppi) azioni del piano;
    - b. le azioni previste e gli obiettivi del PGTU devono prevedere un programma temporale;
    - c. la valutazione degli effetti ambientali del PGTU deve essere correlata al costo dell'attuazione delle azioni previste. Il parziale finanziamento delle azioni programmate potrebbe determinare una significativa riduzione dei miglioramenti ambientali stimati in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche e delle emissioni acustiche;
  5. in relazione al tema della tutela dei beni archeologici dovranno essere sottoposti alla competente Soprintendenza i progetti relativi ai singoli interventi comportanti interferenza con la relativa presenza;
  6. si dovranno approfondire gli aspetti di eventuale interferenza del piano con le previsioni del sistema della mobilità definito dal PTPG, sia a livello del Comune di Roma che del territorio provinciale. Nella successiva fase di definizione degli interventi o dei piani attuativi specifici dovrà essere effettuata la compiuta valutazione, rispetto alle direttive e prescrizioni dei vari sistemi del PTPG, sia delle interferenze e delle ricadute delle azioni proposte che alla compatibilità degli interventi;
  7. l'attuazione delle azioni previste dal Piano in oggetto, dovrà essere effettuata nel rispetto delle Norme di Attuazione del Piano di risanamento della qualità dell'aria, del Piano della tutela delle acque regionali e del Piano comunale della zonizzazione acustica, nonché delle norme regionali relative all'inquinamento luminoso (L.R. n. 23/2000 e Reg. Reg. n. 8/2005), individuando le misure di mitigazione al fine di ridurre gli impatti;

8. la scelta degli indicatori per il monitoraggio del Piano venga effettuata d'intesa con gli Uffici competenti per il controllo della qualità dell'aria e per la protezione dall'inquinamento acustico ai fini di rendere efficace la valutazione sia degli effetti trasportistici che ambientali del Piano medesimo;
9. siano ad ogni modo rispettate le ulteriori prescrizioni di cui ai pareri di competenza degli Enti ed Amministrazioni pervenuti;

Che tutte le prescrizioni indicate nel provvedimento regionale sono state recepite nei documenti definitivi del PGTU integrando il Piano Generale in particolare nei punti 5.2.8 e 11, inserendo i nuovi paragrafi 6.3, 6.4 e 10.5;

Che il Regolamento Viario Urbano di Roma Capitale, documento facente parte del PGTU adottato con deliberazione di Giunta Capitolina n. 70 del 28 marzo 2014, al punto 16.1.1 per mero errore materiale fa riferimento alle Norme CNR n. 90/83 anziché al più recente Decreto del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti del 19 aprile 2006 "Norme Funzionali e Geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", pertanto se ne prevede l'adeguamento;

Il presente provvedimento non ha rilevanza contabile;

Considerato che in data 5 settembre 2014 il Dirigente della U.O. – "Piano Traffico e Mobilità (ex D.Lgs. n. 61/2012 e n. 51/2013), Mobilità Innovativa e Piano della ciclabilità" – del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha espresso il parere che di seguito integralmente si riporta: "Ai sensi e per gli effetti dell'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000 si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione indicata in oggetto.

Il Dirigente

F.to: G. Camilli";

Preso atto che in data 5 settembre 2014, il Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha attestato – sensi dell'art. 29 c. 1, lettera i) e j), del Regolamento degli Uffici e Servizi, come da dichiarazione in atti – la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione della 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. Camilli;

Che sul testo originario della proposta in esame è stata svolta, ad opera 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. e ii.;

Che la proposta, in data 23 settembre 2014, è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte del relativo Consiglio;

Che i Consigli dei Municipi V, VII, IX, X e XIV, con deliberazioni in atti, hanno espresso parere favorevole;

Che i Consigli dei Municipi I, II, III, IV, VI, VIII, XI, XII, XIII e XV hanno espresso parere favorevole con le seguenti richieste e/o osservazioni:

Municipio I:

- 1) punto 3.2 del PGTU – Piani di settore – pag. 16, si richiede che il PGTU fornisca gli indirizzi per l'elaborazione, l'aggiornamento e la revisione di tali Piani, in particolare di quello dei Bus Turistici, in coerenza con le finalità dello stesso PGTU, ed evidenziando le criticità connesse all'attuale regolamentazione. Si richiede inoltre di prevedere, ad integrazione dell'elenco indicato di Piani di settore indicati nel

documento, due punti specifici anche per la regolamentazione delle linee Open Bus e Gran Turismo Bus;

- 2) punto 8.1.2 del PGTU – Le discipline nelle isole ambientali – pag. 89, si richiede di cassare la frase “si passa dalla separazione all’integrazione e convivenza delle diverse componenti del traffico, fino alla totale condivisione degli spazi stradali tra pedoni, ciclisti e veicoli a motore.”;
- 3) punto 8.3 del PGTU – La ciclabilità – pag. 102, si richiede di predisporre un piano complessivo per la ciclabilità, da redigere di concerto con i Municipi;
- 4) punto 8.4 – Il trasporto pubblico locale – pag. 110, si propone di ampliare la diffusione delle paline e di migliorarne l’affidabilità informativa. Inoltre si richiede di intervenire su regolamenti e sistema di monitoraggio e di controllo degli autobus; rivedere il sistema di controllo dei biglietti; valutare la possibilità di introdurre un biglietto a costo più basso a corsa singola o per tratte brevi; introdurre un maggior numero di autobus ecologici, in particolare di bus elettrici nel centro della città; garantire una rimodulazione delle fasce di abbonamento a favore di determinate categorie di utenti;
- 5) punto 8.5.6 del PGTU – Sosta tariffata – pag. 125, si richiede di cassare la frase “Lungo alcuni assi stradali caratterizzati dalla presenza di fronti commerciali continui, si introdurrà un limite massimo orario per la sosta di tutti i veicoli, inclusi quelli dei residenti; in alternativa si potrà valutare l’introduzione di tariffe “senza deroghe”, che non prevedono cioè l’esenzione per i residenti e le altre categorie autorizzate;
- 6) 8.6 del PGTU – Zone a traffico limitato – pag. 127, si richiede di eliminare il terzo capoverso, poiché la ZTL Testaccio è già entrata in vigore; e in particolare al punto 8.6.1 – Indirizzi per la rimodulazione delle regole di accesso nelle ZTL – introdurre l’anticipo dell’orario delle ZTL notturne alle h. 21; la revisione e riduzione del numero e delle tipologie dei permessi di solo transito; la riduzione delle tariffe per la prima macchina per i residenti e per gli artigiani di tipo non alimentare;
- 7) punto 8.7 del PGTU – Anello ferroviario – pag. 131, si richiede, per l’installazione dei varchi ZTL, di prendere in considerazione un perimetro più ampio rispetto a quello dell’anello ferroviario, lavorando alla definizione dei nuovi confini di concerto con i Municipi, subordinando l’installazione dei varchi e l’utilizzo dei bonus, al potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto quello su ferro ed elettrico;
- 8) punto 8.12 del PGTU – Distribuzione delle merci – pag. 167, si richiede il potenziamento dei CDU (Centri di distribuzione urbana di secondo tipo), e una regolamentazione degli orari di accesso per determinate categorie di veicoli;
- 9) punto 8.16 del PGTU – Piano Urbano Parcheggi – pag. 176, si richiede di inserire il divieto assoluto di realizzazione di nuovi parcheggi all’interno del territorio del I Municipio, incentivando invece la costruzione di parcheggi interrati in prossimità di stazioni ferroviarie o metropolitane, al di fuori comunque del Municipio I;
- 10) punto 7 del Regolamento Viario – Isole ambientali – pag. 23, si richiede di sopprimere la frase “ossia da rendere compatibile la commistione tra traffico motorizzato e non”;

punto 8 del Regolamento Viario – Definizioni delle componenti e utenze di traffico – pag. 24, si richiede di sopprimere la frase “si specifica sin d’ora che la separazione di cui sopra, non è pertinente per ciò che attiene le isole ambientali nelle quali alcune

utenze possono convivere, garantendo la vigenza ed il rispetto delle opportune precedenze”;

punto 9.2 del Regolamento Viario – Ammissibilità delle utenze di traffico per tipo di strada e di area – pag. 27, al comma 5 nella parte relativa alle strade locali dopo “i pedoni sono ammessi sui marciapiedi”, si richiede di cassare la frase “salvo deroghe nelle isole ambientali”;

tabella 9.1 – “Indirizzi generali di regolazione ed ammissibilità delle utenze di traffico sui vari tipi di strade ed aree” – pag. 29, si richiedono una serie di modifiche puntuali al testo;

- 11) punto 10.1 del Regolamento Viario – Marciapiedi e marciapiedi protetti – pag. 30, nel secondo capoverso, dopo la frase “che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di m. 2,00”, si richiede di aggiungere la frase “e che non venga occupata più di metà della larghezza del marciapiede”;
- 12) punto 10.1 del Regolamento Viario – Marciapiedi e marciapiedi protetti – pag. 31, dopo la frase “per marciapiedi protetti (o passaggi pedonali protetti), “da realizzare sulle strade di scorrimento ed interquartiere”, si richiede di aggiungere la frase “sulle strade interzonali e sulle strade locali”, apportando la stessa modifica anche a pag. 114;
- 13) punto 12.2 del Regolamento Viario – Larghezza delle corsie di marcia – pag. 49, si richiede di sostituire la frase “per le strade locali a mt. 2,75” con la frase “per le strade locali a doppio senso”;

punto 16.5 del Regolamento Viario – Attraversamenti pedonali – pag. 77, si richiede di cassare la frase “(oppure inesistenti all’interno di quelle isole ambientali che prevedono la circolazione dei pedoni parzialmente – ZTTP – o quasi completamente privilegiata – ZS).”;

tabella contenuta nell’annesso C del Regolamento Viario – Prospetto riepilogativo – pag. 114, nella colonna “locali” nella riga “pedoni”, si richiede di cassare “(salvo deroghe nelle isole ambientali)”;

tabella n. 19.3, pag. 116 – Moderazione, sicurezza e fluidità del traffico urbano”, pag. 116, nella colonna larghezza corsie strade locali (sia extra che intra I. A.), si richiede di sostituire “2,75 o 2,50” con “3,50-2,75”;

- 14) pag. 119 del Regolamento Viario, si richiede di aggiungere il seguente capoverso: “Infine considerata la logica di Piano che ha reso necessaria l’introduzione della tariffazione della sosta, su tutti i tipi di strade non sono autorizzate le O.S.P. sulle aree di sosta tariffate. Con successivo Regolamento che dovrà essere redatto e approvato entro tre mesi dall’approvazione del PGTU, verranno definite le eventuali deroghe che si dovessero dimostrare necessarie; al quinto capoverso, dopo la parola “marciapiedi”, si richiede di cassare la frase “che rappresentino l’innesco della sosta d’intralcio anche se di brevissima durata”;

pag. 119, nono capoverso, dove si indica l’esclusione delle O.S.P. dall’applicazione del Regolamento, si ribadisce di contro l’estensione tutte le O.S.P., sia temporanee che del commercio su area pubblica, soprattutto se ricadenti sulla sede stradale. Si richiede pertanto di modificare il testo in tal senso, anche a p. 124 (punto 21.4 “Punti di vendita per il commercio ambulante”);

pag. 120 del Regolamento Viario, quarto capoverso, dove si prevede una deroga che consente che le O.S.P. dei camion bar e quelle delle attività di somministrazione

autorizzate nelle aree di sosta tariffata prima dell'approvazione del Regolamento, che non sono ricollocabili sui marciapiedi antistanti agli esercizi, di permanere in tali aree. Si richiede di modificare il testo in modo tale che tale deroga non venga riaggiornata;

punto 21.2 del Regolamento Viario – Chioschi, edicole e cabine di PP.SS – pag. 122, si richiede di modificare il testo affinché anche tali O.S.P. vengano assoggettate alle stesse prescrizioni delle altre al fine di garantire allo stesso modo la sicurezza e la fluidità della circolazione pedonale, veicolare e ciclabile, l'accesso dei mezzi di soccorso e pronto intervento;

- 15) parte X – Deroghe – al punto 22.1 del Regolamento Viario – Strade esistenti – pag. 129, si richiede di aggiungere nella seconda riga dopo la parola “esistenti” la parola “esclusivamente” e alla dodicesima riga dopo la parola “inferiore” la seguente frase “La deroga non è prevista per gli standard concernenti la larghezza delle carreggiate e la larghezza dei percorsi e marciapiedi pedonali.”;
- 16) annesso D del Regolamento Viario, si richiede una condivisione con i Municipi nella variazione della classificazione delle strade di viabilità principali. In particolare si richiede di aggiungere all'elenco della viabilità principale Via dei Serpenti, Via Panisperna e Via San Giovanni in Laterano;

#### Municipio II:

- 1) punto 3.2 del PGTU – Piani di settore – si richiede che il PGTU fornisca gli indirizzi per l'elaborazione, l'aggiornamento e la revisione di tali Piani, in particolare di quello dei Bus Turistici, in coerenza con le finalità dello stesso PGTU;
- 2) punto 8.2.1 del PGTU, si richiede di integrare la frase “riqualificazione e valorizzazione di aree e percorsi pedonali, anche attraverso la ricollocazione di alcune attività commerciali che oggi insistono sulla viabilità principale”, con la frase “riportando la collocazione delle medesime attività nell'ambito delle norme del CDS laddove le citate attività, comunque autorizzate, rappresentino ostacolo e pericolo per il traffico pedonale e veicolare ...”;
- 3) punto 8.3 del PGTU – La ciclabilità – si richiede di inserire, a pag. 96, dopo il paragrafo “Il PGTU recepisce ... e del verde pubblico” la seguente frase “A partire dal “Piano Quadro della Ciclabilità” il PGTU dovrà prevedere un piano di riqualificazione delle zone interessate dagli interventi con particolare attenzione al verde ed all'illuminazione pubblica”;
- 4) punto 8.4 del PGTU – Il trasporto pubblico locale – pag. 104, si richiede di prevedere tutte le misure necessarie ad ottenere una maggiore sicurezza e un maggior controllo all'interno dei mezzi pubblici, oltre ad un investimento per il miglioramento del servizio, in particolare per la messa a punto del sistema di segnalazione dell'arrivo degli autobus. Si propone, inoltre, di ampliare la diffusione delle paline e di migliorarne considerevolmente l'affidabilità informativa. Inoltre si richiede di intervenire su regolamenti e sistema di monitoraggio e di controllo degli autobus; rivedere il sistema di controllo dei biglietti; valutare la possibilità di introdurre un biglietto a costo più basso a corsa singola o per tratte brevi; introdurre un maggior numero di autobus ecologici, in particolare di bus elettrici nel centro della città; garantire una rimodulazione delle fasce di abbonamento a favore di determinate categorie di utenti;
- 5) punto 8.4.1 del PGTU – Strategie di intervento – si richiede di inserire, a pag. 105, dopo il paragrafo “La velocizzazione dei servizi avverrà attraverso la eliminazione

dei “colli di bottiglia”, la riduzione del numero di fermate per le linee portanti, il coordinamento semaforico per gli assi stradali principali e la realizzazione delle corsie preferenziali”, il seguente paragrafo “I Municipi dovranno svolgere un ruolo rilevante e dovranno essere gli interlocutori diretti per decidere quali linee e quali fermate ridurre e come organizzare/pianificare le corsie preferenziali all’interno dei propri territori”;

punto 8.4.2 del PGTU – Criteri per la riorganizzazione e la razionalizzazione della rete – si richiede di inserire a pag. 108, dopo il punto “Linee municipali ... trasporto pubblico non di linea”, il seguente paragrafo “I Municipi dovranno svolgere un ruolo rilevante e dovranno essere gli interlocutori diretti per decidere con l’azienda l’introduzione dei servizi a chiamata e i tragitti all’interno dei propri territori”;

- 6) punto 8.5.6 del PGTU – Le misure previste – pag. 119, si richiede di integrare il punto 2, con la specificazione “all’interno dell’Anello nella Zona 2 le tariffe giornaliere saranno portate a 8 Euro (per 8 ore di sosta)”. Si richiede, inoltre, di eliminare il punto 3 (tariffe “senza deroghe”);
- 7) punto 8.6.1 del PGTU – Indirizzi per la rimodulazione delle regole di accesso nelle Zone a Traffico Limitato – pag. 124, si richiede di introdurre l’anticipo dell’orario delle ZTL notturne alle 21;
- 8) punto 8.7 del PGTU – Anello ferroviario – si richiede, per l’installazione dei varchi ZTL, di prendere in considerazione un perimetro più ampio rispetto a quello dell’anello ferroviario, lavorando alla definizione dei nuovi confini di concerto con i Municipi, subordinando l’installazione dei varchi e l’utilizzo dei bonus, al potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto quello su ferro ed elettrico. Si richiede, inoltre, durante la fase attuativa, in sede di definizione del nuovo schema di tariffazione dei permessi, di operare uno studio preliminare delle realtà e dei flussi produttivi sugli assi centro-periferia;
- 9) punto 8.12.2 del PGTU – Distribuzione delle merci – si richiede di inserire, a pag. 169, dopo l’ultimo paragrafo: “Potenziare i CDU, i Centri di distribuzione urbana di secondo tipo, prevedendo di uniformare gli orari di accesso di tutti i veicoli merci, prevedendo una fascia oraria unica di entrata all’interno delle ZTL centrali”;
- 10) punto 8.13.3 del PGTU – Indirizzi per il nuovo P.U.P. – si richiede di prevedere nel testo la necessità di rivedere completamente lo strumento del P.U.P. e del modello tipo di convenzione dei P.U.P., prevedendo una maggiore presenza di parcheggi rotazionali. Si richiede inoltre di inserire la parola “vincolanti” nel testo a pag. 174 “Il nuovo Piano parcheggi dovrà definire l’individuazione dei nuovi siti e delle relative modalità attuative che superino le criticità attuali in relazione alle reali esigenze della città e di concerto con le indicazioni vincolanti dei Municipi secondo il seguente schema di azioni ...”: inserendo a seguire di detto paragrafo il seguente “Si tratta di veri e propri interventi urbanistici che devono rispondere alle reali esigenze ambientali, sociali ed economiche di un territorio e non possono prescindere dalla partecipazione della cittadinanza e quindi dal parere del Municipio di pertinenza”;
- 11) punto 7 del Regolamento Viario – Isole ambientali – pag. 23, si richiede di sopprimere la frase “ossia da rendere compatibile la commistione tra traffico motorizzato e non”;

punto 8 del Regolamento Viario – Definizioni delle componenti e utenze di traffico – pag. 24, si richiede di sopprimere la frase “si specifica sin d’ora che la separazione di cui sopra, non è pertinente per ciò che attiene le isole ambientali nelle quali alcune

utenze possono convivere, garantendo la vigenza ed il rispetto delle opportune precedenze”;

punto 9.2 del Regolamento Viario – Ammissibilità delle utenze di traffico per tipo di strada e di area – pag. 27 al comma 5 nella parte relativa alle strade locali dopo “i pedoni sono ammessi sui marciapiedi”, si richiede di cassare la frase “salvo deroghe nelle isole ambientali”;

tabella 9.1 – “Indirizzi generali di regolazione ed ammissibilità delle utenze di traffico sui vari tipi di strade ed aree” – pag. 29, si richiedono una serie di modifiche puntuali al testo;

- 12) punto 10.1 del Regolamento Viario – Marciapiedi e marciapiedi protetti – pag. 30, nel secondo capoverso, dopo la frase “che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di m. 2,00”, si richiede di aggiungere la frase “e che non venga occupata più di metà della larghezza del marciapiede”;
- 13) punto 10.1 del Regolamento Viario – Marciapiedi e marciapiedi protetti – pag. 31, dopo la frase “per marciapiedi protetti (o passaggi pedonali protetti), “da realizzare sulle strade di scorrimento ed interquartiere”, si richiede di aggiungere la frase “sulle strade interzonali e sulle strade locali”, apportando la stessa modifica anche a pag. 114;
- 14) punto 12.2 del Regolamento Viario – Larghezza delle corsie di marcia – pag. 49, si richiede di sostituire la frase “per le strade locali a mt. 2,75” con la frase “per le strade locali a doppio senso”;

tabella n. 19.3, pag. 116 – “Moderazione, sicurezza e fluidità del traffico urbano”, nella colonna larghezza corsie strade locali (sia extra che intra I. A.), si richiede di sostituire “2,75 o 2,50” con “3,50-2,75”;

tabella contenuta nell’annesso C del Regolamento Viario – Prospetto riepilogativo – pag. 114, nella colonna “locali” nella riga “pedoni”, si richiede di cassare “(salvo deroghe nelle isole ambientali)”;

- 15) punto 16.5 del Regolamento Viario – Attraversamenti pedonali – pag. 77, si richiede di cassare, all’ottava riga, l’inciso “(oppure, inesistenti all’interno di quelle isole ambientali che prevedono la circolazione dei pedoni parzialmente – ZTPP)”;

### Municipio III:

- 1) punto 8.7 del PGTU – Anello ferroviario – si richiede, per l’installazione dei varchi ZTL, di prendere in considerazione un perimetro più ampio rispetto a quello dell’anello ferroviario, lavorando alla definizione dei nuovi confini di concerto con i Municipi, subordinando l’installazione dei varchi e l’utilizzo dei bonus, al potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto quello su ferro ed elettrico. Si richiede, inoltre, durante la fase attuativa, in sede di definizione del nuovo schema di tariffazione dei permessi, di operare uno studio preliminare delle realtà e dei flussi produttivi sugli assi centro-periferia;
- 2) punto 8.4 – Il trasporto pubblico locale – si propone di ampliare la diffusione delle paline e di migliorarne considerevolmente l’affidabilità informativa. Inoltre si richiede di intervenire su regolamenti e sistema di monitoraggio e di controllo degli autobus; rivedere il sistema di controllo dei biglietti; valutare la possibilità di introdurre un biglietto a costo più basso a corsa singola o per tratte brevi; introdurre un maggior numero di autobus ecologici, in particolare di bus elettrici nel centro

della città; garantire una rimodulazione delle fasce di abbonamento a favore di determinate categorie di utenti;

- 3) punto 3.2 del PGTU – Piani di settore – si richiede che il PGTU fornisca gli indirizzi per l’elaborazione, l’aggiornamento e la revisione di tali Piani, in particolare di quello dei Bus Turistici, in coerenza con le finalità dello stesso PGTU. Si richiede inoltre di prevedere, ad integrazione dell’elenco indicato di Piani di settore indicati nel documento, due punti specifici anche per la regolamentazione delle linee Open Bus e Gran Turismo Bus, attualmente non regolati;
- 4) punto 8.3 del PGTU – La ciclabilità – si richiede di predisporre un piano complessivo per la ciclabilità, da redigere di concerto con i Municipi;
- 5) punto 8.13.3 del PGTU – Indirizzi per il nuovo P.U.P. – si richiede di prevedere nel testo la necessità di rivedere completamente lo strumento del P.U.P. e del modello tipo di convenzione dei P.U.P., prevedendo una maggiore presenza di parcheggi rotazionali. Si richiede inoltre di inserire la parola “vincolanti” nel testo a pag. 174 “Il nuovo Piano parcheggi dovrà definire l’individuazione dei nuovi siti e delle relative modalità attuative che superino le criticità attuali in relazione alle reali esigenze della città e di concerto con le indicazioni vincolanti dei Municipi secondo il seguente schema di azioni ...”; inserendo a seguire di detto paragrafo il seguente “Si tratta di veri e propri interventi urbanistici che devono rispondere alle reali esigenze ambientali, sociali ed economiche di un territorio e non possono prescindere dalla partecipazione della cittadinanza e quindi dal parere del Municipio di pertinenza”. Si richiede, infine, di evitare la reintroduzione della sosta giornaliera;
- 6) punto 8.12.2 del PGTU – Distribuzione delle merci – si richiede di potenziare i CDU, i Centri di distribuzione urbana di secondo tipo, prevedendo di uniformare gli orari di accesso di tutti i veicoli merci, prevedendo una fascia oraria unica di entrata all’interno delle ZTL centrali e di regolamentare le attività di carico/scarico merci specialmente nelle strade classificate Grande viabilità;
- 7) punto 8.6 del PGTU – ZTL a Traffico Limitato – si richiede di eliminare il terzo capoverso, poiché la ZTL Testaccio è già entrata in vigore;
 

punto 8.6.1 del PGTU – Indirizzi per la rimodulazione delle regole di accesso nelle Zone a Traffico Limitato – si richiede di introdurre l’anticipo dell’orario delle ZTL notturne alle 21, e la revisione del numero e delle tipologie dei permessi di solo transito;
- 8) punto 7 del Regolamento Viario – Isole ambientali – pag. 23, si richiede di sopprimere la frase “ossia da rendere compatibile la commistione tra traffico motorizzato e non”;
 

punto 8 del Regolamento Viario – Definizioni delle componenti e utenze di traffico – pag. 24, si richiede di sopprimere la frase “si specifica sin d’ora che la separazione di cui sopra, non è pertinente per ciò che attiene le isole ambientali nelle quali alcune utenze possono convivere, garantendo la vigenza ed il rispetto delle opportune precedenze”;

punto 9.2 del Regolamento Viario – Ammissibilità delle utenze di traffico per tipo di strada e di area – pag. 27, al comma 5 nella parte relativa alle strade locali dopo “i pedoni sono ammessi sui marciapiedi”, si richiede di cassare la frase “salvo deroghe nelle isole ambientali”;

tabella 9.1 – “Indirizzi generali di regolazione ed ammissibilità delle utenze di traffico sui vari tipi di strade ed aree” – pag. 29, si richiedono una serie di modifiche puntuali al testo;

- 9) punto 10.1 del Regolamento Viario – Marciapiedi e marciapiedi protetti – pag. 30, nel secondo capoverso, dopo la frase “che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di m. 2,00”, si richiede di aggiungere la frase “e che non venga occupata più di metà della larghezza del marciapiede”;

parte IX del Regolamento Viario – Disciplina per le occupazioni permanenti e non delle sedi stradali – pag. 118, si richiede di reinserire nel nuovo PGTU il divieto previsto dal vigente del 1999 di rilascio di nuove O.S.P. su tutte le strade interessate dalla sosta tariffata, sia principali che locali;

- 10) punto 10.1 del Regolamento Viario – Marciapiedi e marciapiedi protetti – pag. 31, dopo la frase “per marciapiedi protetti (o passaggi pedonali protetti)”, “da realizzare sulle strade di scorrimento ed interquartiere”, si richiede di aggiungere la frase “sulle strade interzonali e sulle strade locali”, apportando la stessa modifica anche a pag. 114;

- 11) punto 12.2 del Regolamento Viario – Larghezza delle corsie di marcia – pag. 49, si richiede di sostituire la frase “per le strade locali a mt. 2,75” con la frase “per le strade locali a doppio senso”;

tabella n. 19.3, pag. 116 – Moderazione, sicurezza e fluidità del traffico urbano”, nella colonna larghezza corsie strade locali (sia extra che intra I. A.), si richiede di sostituire “2,75 o 2,50” con “3,50-2,75”;

tabella contenuta nell’annesso C del Regolamento Viario – Prospetto riepilogativo – pag. 114, nella colonna “locali” nella riga “pedoni”, si richiede di cassare “(salvo deroghe nelle isole ambientali)”;

- 12) punto 16.5 del Regolamento Viario – Attraversamenti pedonali – pag. 77, si richiede di cassare, all’ottava riga, l’inciso “(oppure, inesistenti all’interno di quelle isole ambientali che prevedono la circolazione dei pedoni parzialmente – ZTPP – o quasi completamente privilegiata – ZS –)”;

- 13) avviare una nuova fase attraverso l’inserimento dei Municipi nel “Gruppo di Lavoro Interdisciplinare” al fine di elaborare un PGTU maggiormente condiviso con i territori interessati;

- 14) esonerare tutti i cittadini residenti nel Comune di Roma dal pagamento del pedaggio di accesso all’area interna all’anello ferroviario;

#### Municipio IV:

- 1) come condizione base si assume che si realizzi in tempi brevi il prolungamento della metro B da Rebibbia a Casal Monastero;
- 2) punto 5.3 del PGTU – Quadro programmatico locale – si richiede di vincolare l’attuazione del PGTU alle decisioni assunte in modo concertato tra Municipi e Dipartimento;
- 3) punto 8.2 del PGTU – Aree e itinerari pedonali – si richiede di realizzare un tavolo di coordinamento con i Comuni limitrofi dell’area metropolitana per la complementarietà dei Piani di Traffico;

- 4) punto 8.4 del PGTU – Il trasporto pubblico locale – si evidenzia la necessità di un monitoraggio sugli effetti dei recenti riordini del TPL, non solo sulla fruibilità ma anche sulle attese non corrisposte;  
 punto 8.4 del PGTU – Il trasporto pubblico locale – si richiede una revisione del TPL dell'intero Municipio, prevedendo linee che consentano ai cittadini di raggiungere i servizi pubblici locali;
- 5) punto 8.7 del PGTU – Nuove misure di regolazione all'interno dell'Anello ferroviario – si richiede il monitoraggio dei disagi che si verranno a creare con l'introduzione del bonus accesso/transito;
- 6) punto 8.3.4 del PGTU – Programmazione degli interventi nell'ambito del PGTU – si richiede la previsione e la realizzazione in tempi brevi di alcune piste ciclabili (acquedotto dell'Acqua Marcia, area SDO – Stazione Tiburtina – Fiume Aniene, Tangenziale Aniene, Corridoio Ponte Mammolo – Tiburtina);
- 7) punto 8.4.5 del PGTU – Opportunità per lo sviluppo del sistema delle ferrovie regionali e delle ferrovie concesse – si richiede la realizzazione della ferrovia a chiusura dell'anello ferroviario nella zona nord di Roma;
- 8) punto 7 del Regolamento Viario – Isole ambientali – si richiede di prevedere una sperimentazione su indicazione del Municipio di “zone a traffico pedonale privilegiato” e di “zone 30” nelle porzioni di quartiere ove è presente una struttura viaria corrispondente alle previsioni;
- 9) punto 8.9.5 del PGTU – Le azioni per la sicurezza stradale – si richiede di prevedere la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati, iniziando dalle strade davanti le scuole;
- 10) punto 8.5 del PGTU – Sosta tariffata – si richiede la previsione, di zone vietate alla sosta dei camper, delle roulotte e dei caravan;  
 punti 8.5 – Sosta tariffata – e 8.6 del PGTU – Zone a Traffico Limitato si richiede di prevedere facilitazioni e abbonamenti scontati di sosta, accessi e attraversamenti zone per lavoratori che per tipologia di orario non possono usufruire del TPL;  
 punto 8.5.4 del PGTU – Il modello generale di organizzazione della sosta – si richiede di prevedere un'aliquota di stalli di sosta gratuita in tutte le zone;
- 11) punto 8.8.1 del PGTU – Car Sharing – si richiede di prevedere che tutti i servizi di Car Sharing interessino tutte le aree urbanizzate di Roma Capitale;
- 12) punto 8.2.1 del PGTU – Misure per la pedonalità e criteri di intervento – si richiede di attuare la prevista ricollocazione delle attività del commercio ambulante, secondo le indicazioni vincolanti dei Municipi per tutte le tipologie di commercio, azzerando le competenze sul rilascio delle autorizzazioni da parte dei Dipartimenti;
- 13) punto 22.2 del Regolamento Viario – Nuove strade e nuovi insediamenti – si richiede di prevedere che l'accettazione delle deroghe in sede di Conferenza di Servizi per le realizzazioni previste dai Piani Particolareggiati sia vincolata al parere del Municipio;  
 parte IX del Regolamento Viario – Disciplina per le occupazioni permanenti e non delle sedi stradali – si richiede di prevedere il parere vincolante dei Municipi per le procedure autorizzative;

## Municipio VI:

- 1) relativamente al punto 8.7 del PGTU – Nuove misure di regolazione all'interno dell'Anello ferroviario – a pag. 131, si richiede di prevedere extrabonus mobilità annui per “artigiani con laboratorio ubicati all'interno del perimetro; strutture ricettive ubicate all'interno del perimetro; donne in stato di gravidanza”. Si richiede, inoltre, di modificare il penultimo capoverso nel seguente modo “L'accesso nella fascia di punta mattutina comporta l'impiego di n. 1 bonus per i residenti nelle fasce 5 e 6, e 2 bonus per tutte le altre fasce”. Dopo la data “30 giugno 2016”, aggiungere che è condizione necessaria al fine di non discriminare i cittadini delle zone 5 e 6 altrimenti non in grado di poter raggiungere i luoghi di lavoro, previa costruzione di tutte le aree di scambio previste dal PGTU e modifiche e rafforzamenti del TPL; a fine del 2° paragrafo, si richiede di inserire la seguente frase “Nelle aree di scambio dovranno essere previsti degli abbonamenti agevolati per le soste, diversi a seconda delle zone di provenienza (più bassi per chi viene dalla zona n. 6 a crescere), tenendo sempre come base la gratuità del parcheggio per chi è abbonato al trasporto pubblico locale”; alla frase “dal Nov. 2017: Blocco permanente per autoveicoli Euro 2 Benzina ed Euro 3 Diesel” aggiungere “previo accordo con lo Stato che permetta l'incentivazione per la sostituzione delle automobili al fine di non creare discriminanti per chi non può permettersi un'auto nuova”;
- 2) tabella 8.10.1 – Gli assi portanti prioritari di intervento: denominazione – pag. 151, si richiede di valutare la possibilità di inserire in elenco anche Via Prenestina;
- 3) punto 8.13 del PGTU – Parcheggi pubblici – pag. 170, si richiede di prevedere una modifica del Piano P.U.P. che consenta ai cittadini del Municipio Roma VI il progetto di n. 4 parcheggi di scambio, 2 nel versante Casilino e 2 nel versante Prenestino;
- 4) punto 10.2 del PGTU – Scenario di Progetto con l'attuazione del PGTU – pag. 193, si richiede di inserire dopo il V punto (Ionio) un punto VI: “progettare e costruire un nuovo sistema di ciclabilità protetta connessa con il resto del Trasporto Pubblico Locale seguendo le indicazioni dei Municipi periferici;
- 5) in merito alla concessione di autorizzazione per passi carrabili, e in particolare alla necessità di garantire una distanza minima di 12 m. tra gli accessi e dalle intersezioni, si prende atto di quanto riportato nel Regolamento Viario al punto 16.4 – Tipologia di accesso ed interdistanza dei passi carrabili – pag. 76, “In fase di attuazione del presente Piano Generale del Traffico Urbano, i preesistenti passi carrabili sulle strade di quartiere possono eccezionalmente rimanere del tipo diretto. L'Amministrazione Capitolina potrà autorizzare distanze inferiori a quelle riportate per i passi carrabili già esistenti, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento”.

Per ciò che riguarda invece la larghezza minima degli accessi carrabili, si richiede di valutare la possibilità di inserire al punto 21.6.1 del Regolamento Viario, il capoverso seguente “Nel caso di passi carrabili a servizio di aree aventi capacità non superiore a 3 posti auto, che insistano su strade locali esistenti di Zone O o dei nuclei di edilizia spontanea, l'Ufficio Tecnico Municipale competente potrà valutare, in via eccezionale, l'autorizzazione anche ove presentino una larghezza inferiore ai 3,50 m., fino a un minimo di 2,80 m., previa verifica da parte dei Vigili del Fuoco”.

In alternativa, al fine di suggerire una soluzione al problema delle Zone O o dei nuclei di edilizia spontanea (strade esistenti) si chiede di fare riferimento esplicito al DM n. 67/S del 22 aprile 2004;

#### Municipio VIII:

- si ritiene funzionale e indispensabile che tutte le misure indicate siano sostenute contestualmente e in tempi idonei per rendere fattiva e concreta la realizzazione dei benefici e finalità del nuovo PGTU;

#### Municipio XI:

- 1) prevedere il potenziamento dell'utilizzo della rete ferroviaria esistente che consentirebbe la connessione del Quadrante Ovest (Ponte Galeria, Piana del Sole, ecc.) con il Centro e con gli altri Quadranti della città;
- 2) prevedere la progettazione di rotatorie che rappresentano un importante strumento che riduce congestione, incidenti ed inquinamento, migliorando l'aspetto ambientale;

#### Municipio XII:

- 1) prevedere, alla luce della realizzazione del nuovo Ponte dei Congressi, che lo stesso sia progettato in modo da consentire il passaggio di una tranvia di superficie di collegamento tra Valle Aurelia e Magliana-Eur con intersezione alla linea 8, salvaguardando le alberature presenti lungo il tracciato;
 

prevedere, in vista della nuova centralità di Massimina, la realizzazione di una stazione FS collegata anche alla stazione FS Aurelia;

prevedere l'interramento di Via Leone XIII, per permettere il ricongiungimento di Villa Pamphilj;

prevedere il prolungamento della linea del tram 8 verso Bravetta ed un collegamento veicolare interrato tra Via di Bravetta e Via di Torre Rossa;

prevedere che i fondi derivanti dagli oneri urbanistici, oltre a quelli previsti per le opere di urbanizzazione vengano destinati al quadrante ovest della città, per opere di infrastrutturazione relative alla mobilità;
- 2) prevedere che le linee di trasporto pubblico possano percorrere il GRA così da collegare quartieri che oggi si possono raggiungere solo attraversando la città;
- 3) prevedere la realizzazione di piste ciclabili che conducano verso i nodi di scambio di bus, metro, tram e treni per favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici;
- 4) prevedere sui mezzi pubblici la figura di un operatore di bordo addetto alla vendita ed al controllo del titolo di viaggio, in particolare su linee periferiche a rischio per la sicurezza degli autisti e dei viaggiatori, prevedendo agevolazioni sulle tariffe per gli utenti residenti fuori dell'anello ferroviario;
- 5) realizzare parcheggi in prossimità dei nodi di scambio di bus, metro, tram e treni per favorire l'utilizzo dei mezzi pubblici;

#### Municipio XIII:

- 1) analizzare, alla data del 1° gennaio 2017, se le condizioni relative al PGTU sono coerenti con l'entrata in vigore del Piano stesso;
 

prevedere la possibilità di incrementare il numero di bonus anche fino alla copertura di un'intera annualità sulla base delle necessità di alcune categorie;
- 2) che il 100% degli introiti relativi alle entrate del PGTU debba essere riversato su un Piano investimenti per garantire l'aumento delle infrastrutture;

- 3) monitorare i sistemi di car sharing che seppur riducono l'incidenza di automobili private all'interno della zona 1, rimangono pur sempre veicoli e a fronte di un potenziamento potrebbero vanificare gli sforzi che questo PGTU sta mettendo in campo per tutelare la salute dei cittadini e dell'ambiente;
- 4) nell'ambito di piani e progetti attuativi successivi all'approvazione del PGTU, si evidenzia la priorità dei seguenti punti: il potenziamento delle dorsali per permettere un aumento del servizio che collega le periferie al centro; il potenziamento del TPL nelle periferie; il potenziamento della FM5; il potenziamento e la creazione di nuove piste ciclabili con l'obiettivo di creare una rete; trovare una soluzione definitiva per il Parcheggio Cornelia, in modo da renderlo agibile e utile alla cittadinanza; il prolungamento della Metro in periferia o mezzi alternativi, come la funivia urbana;
- 5) programmazione di una rete di piste ciclabili che colleghi i diversi quartieri del Municipio e di collocare le stazioni di bike sharing a ridosso di tali piste;

#### Municipio XV:

- 1) punto 8.7 del PGTU, si richiede che il potenziamento del trasporto pubblico dovrà avvenire necessariamente prima della istituzione della ZTL Anello Ferroviario in particolare per le zone più periferiche e interne del Municipio;
 

punto 8.7 del PGTU si richiede inoltre di specificare, nell'ultimo capoverso di pag. 125, che per "diretrici portanti" non si intenda esclusivamente la viabilità principale ma anche quella locale ove questa abbia caratteristica di connessione tra i tessuti urbanizzati;

ridefinire i confini della ZTL Anello ferroviario con i singoli territori al fine di evitare l'impedimento per i cittadini all'accesso ai servizi primari;

considerare le vaste aree di parcheggio nell'area limitrofa allo Stadio Olimpico e in prossimità dello svincolo della Tangenziale Via Olimpica e della Galleria Giovanni XXIII, esterne al perimetro della ZTL Anello ferroviario, in modo da poter essere usate come parcheggi di scambio dai cittadini che provengono dalla fascia nord del territorio comunale;
- 2) allegato – Regolamento Viario e classifica funzionale delle strade urbane di Roma Capitale – si richiede di specificare all'interno delle varie sezioni che riguardano la pedonalità, la possibilità di realizzare gli attraversamenti pedonali bicolore (fondo azzurro e strisce bianche oppure fondo rosso e strisce bianche);
- 3) allegato – Perimetrazione dei centri abitati di Roma Capitale – si richiede di aggiungere alla identificazione della zona "Quarto Casale" della Tavola F08 Nord, il nome "Santa Cornelia". Inoltre si richiede, nella Tavola F09Nord, nella 1<sup>a</sup> colonna, 2<sup>a</sup> riga, di modificare il nome da "Prima Porta" a "Valle Muricana"; infine si richiede che venga inserito il tratto di Via Flaminia Nuova da Fabbroni a Via Casali Molinaro, nel perimetro del centro abitato di Roma Capitale così come già formalizzato al Dipartimento Mobilità e Trasporti con nota prot. n. CU 87853/2013;
- 4) punto 8.6 del PGTU – Zone a Traffico Limitato – si richiede di sostituire la parola "120" con "140" e di eliminare il paragrafo "la fascia mattutina comporta l'impiego di 2 bonus ...";
 

punto 8.5.6 del PGTU – Le misure previste – si richiede di modificare il punto 2 in "Eliminazione solamente degli abbonamenti giornalieri forfettari (Euro 4 per otto ore di sosta) ed aumento degli abbonamenti mensili forfettari";

Che la Giunta Capitolina, nella seduta del 14 novembre 2014 in merito alle richieste e/o osservazioni formulate dai Municipi, ha rappresentato quanto segue:

**Municipio I:**

- 1) Il Piano bus turistici è stato approvato con deliberazione Assemblea Capitolina n. 10 del 13 marzo 2014, e le finalità sono coerenti con quelle del PGTU stesso. In tal senso va evidenziato che nel periodo di sperimentazione è stato rilevato il miglioramento medio della mix emissiva dei veicoli per i quali sono stati rilasciati i permessi giornalieri dal 10 aprile al 30 giugno 2014, nonché la riduzione del numero di permessi rilasciati. E' stato altresì rilevato che il sistema di regole specifiche previsto per l'accesso all'area Vaticana ha comportato, di fatto, un migliore utilizzo delle aree di sosta con effetti positivi sul congestionamento veicolare. Piani e/o regolamenti che riguardano Open bus e granturismo, o comunque ulteriori componenti specifiche di mobilità, dovranno essere coerenti con le finalità e gli indirizzi generali del PGTU, in particolare riguardo la riduzione delle emissioni inquinanti e della congestione da traffico. La proposta di PGTU al punto 3.2 individua nei Piani al settore gli strumenti attuativi dello stesso PGTU indicando in via non esaustiva l'elenco dei possibili Piani di settore, che quindi può essere integrato con i piani indicati dal Municipio;
- 2) la realizzazione di isole ambientali è finalizzata prioritariamente allo sviluppo e alla promozione della mobilità "dolce", per garantire più alti standard di vivibilità urbana e di sicurezza stradale, tutelando la mobilità degli utenti deboli attraverso una serie di misure che mirano a garantire la massima riduzione del traffico motorizzato e a uniformare le velocità di tutte le componenti a quelle pedonali. Questo approccio alla riqualificazione e alla progettazione degli spazi stradali esistenti rappresenta uno dei punti qualificanti del nuovo PGTU ed è supportato da un'ampia letteratura tecnico scientifica nonché da esempi applicativi diffusamente ed ordinariamente applicati in altre città europee quando si parla di moderazione del traffico e di sicurezza stradale. Dal punto di vista della coerenza normativa, eventuali interventi della natura prospettata nel PGTU devono comunque rispettare le prescrizioni per l'adeguamento delle strade esistenti di cui al Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 67/S del 22 aprile 2004 a modifica del DM n. 6792 del 5 novembre 2001. Infine va rilevato che la definizione dei caratteri specifici di interventi di adeguamento delle strade esistenti sulle quali operare misure di moderazione del traffico, nei termini di cui al citato Decreto, è comunque demandata alle fasi progettuali attuative;
- 3) il PGTU assume il piano complessivo denominato Piano Quadro per la Ciclabilità, approvato con deliberazione A.C. n. 87 del 2012, tuttora vigente, quale riferimento di pianificazione e individua le priorità attuative anche sulla base delle indicazioni già pervenute dai Municipi sia nell'ambito dei tavoli di concertazione tenuti presso l'Assessorato/Dipartimento Mobilità e Trasporti nel corso dell'ultimo anno, che nelle fasi di recepimento delle osservazioni a seguito della pubblicazione del PGTU nel mese di aprile 2014;
- 4) i principi di riorganizzazione della rete del trasporto pubblico riportati al punto 8.4 della proposta di PGTU tengono già conto delle richieste del Municipio, in particolare riguardo la razionalizzazione dei servizi. In merito all'applicazione diffusa delle tecnologie ai sistemi di informazione e di controllo, le strategie sono riportate sinteticamente al punto 8.11, mentre nell'allegato "Masterplan delle Tecnologie" le misure sono dettagliate e sono coerenti con le richieste specifiche avanzate dal Municipio. In merito alle tariffe del TPL, si evidenzia che il PGTU definisce indirizzi di carattere generale da attuare con gli specifici provvedimenti

attuativi. Il Piano tuttavia esplica le linee per una possibile rideterminazione delle tariffe nel senso indicato dal Municipio per i servizi periferici, nonché per i servizi di penetrazione dalla periferia alle aree interne su alcune linee portanti del trasporto pubblico in relazione alla possibile attuazione della proposta di nuova regolamentazione per l'accesso all'anello ferroviario;

- 5) il PGTU, anche attraverso il nuovo sistema tariffario, tende a ridurre la sosta lunga dei non residenti al fine di garantire una maggiore rotazione dell'uso degli spazi ed incrementare l'uso del trasporto pubblico per gli spostamenti sistematici. D'altra parte si è inteso anche garantire una maggiore rotazione sugli assi stradali caratterizzati da fronti commerciali continui, al fine di aumentarne l'accessibilità. Si ritiene che le misure, così articolate, complessivamente favoriscano comunque la disponibilità di sosta per i residenti, tenuto anche conto che è prevista la riduzione del numero delle cosiddette strisce bianche. L'eventuale attuazione di questo tipo di interventi è comunque demandato a fasi successive secondo le modalità indicate al punto 3.3 del PGTU che prevedono la redazione di piani attuativi e verifiche preliminari finalizzate a valutare le utilità collettive dei singoli interventi.
- 6) il PGTU recita testualmente: “Una specifica attività di monitoraggio andrà svolta in merito all'evoluzione del parco in generale e del numero di accessi all'interno del Centro Storico: eventuali provvedimenti restrittivi potranno essere promossi attraverso specifici atti normativi successivi. La fase di monitoraggio dovrà riguardare anche il traffico di attraversamento delle zone centrali di pregio da parte di chi è autorizzato all'accesso in ZTL.”.

La richiesta relativa alla precisazione sulla ZTL Testaccio viene accolta e conseguentemente modificato il testo;

- 7) il potenziamento del trasporto pubblico è indicato puntualmente nel PGTU quale prerequisite necessario e complementare per l'attuazione della nuova regolamentazione proposta per l'anello ferroviario. La proposta di nuova regolamentazione sarà soggetta a fasi progettuali successive da sviluppare in collaborazione con gli Uffici Municipali, anche in considerazione di quanto riportato nel Documento al punto 3.3, dove è chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di regole, deroghe, eventuali tariffe, perimetri ed ambiti territoriali di applicazione saranno definite con atti successivi al PGTU, anche in relazione all'evoluzione delle condizioni della qualità dell'aria;
- 8) la proposta di PGTU già indirizza nel senso indicato dal Municipio e a tal fine è previsto venga redatto uno specifico piano di settore, il Piano delle Merci, che dovrà tendere alla riduzione del numero dei veicoli circolanti, all'aumento del coefficiente di riempimento, alla razionalizzazione delle aree di carico/scarico, al cambio di alimentazione dei veicoli verso modalità a basso impatto. In particolare al punto 8.12.2 (Le linee di azione per il nuovo Piano delle Merci) il nuovo PGTU prevede, tra gli altri interventi, la “rivisitazione degli orari e della politica tariffaria in funzione della tipologia del veicolo, della motorizzazione e del tipo di merci”;
- 9) il PGTU indica la necessità di procedere alla chiusura del P.U.P. attuale e di riproporre un nuovo modello di offerta di sosta. Del P.U.P. attuale vengono comunque mantenuti una serie di interventi, in funzione dei benefici attesi per la mobilità, lo stato dell'iter approvativo e la fattibilità tecnica del progetto. Gli altri siti e le relative modalità attuative, incusse quelle gestionali/tipologiche (es. sosta rotazionale) saranno definiti in relazione alle reali esigenze della città e di concerto con le indicazioni dei Municipi, secondo lo schema illustrato al punto 8.13.3 del Documento (Indirizzi per il nuovo P.U.P.);

- 10) vedi controdeduzioni al punto 2);
- 11) il contenuto della richiesta è riportato negli stessi termini al punto 20 del Regolamento Viario. Allo scopo di una migliore specificazione della norma, la stessa richiesta viene accolta e viene riportata anche nel testo al punto 10.1 del Regolamento Viario;
- 12) la definizione delle soluzioni di dettaglio è tematica legata alle fasi progettuali attuative. Ad ogni modo, né il Regolamento Viario né la normativa di settore escludono la possibilità di installare elementi para pedonali o protezioni pedonali laddove se ne riscontri la necessità o l'opportunità in relazione al contesto di intervento, come peraltro già avvenuto in numerose applicazioni pratiche realizzate anche a Roma;
- 13) vedi controdeduzioni al punto 2).  
Viene accolta la richiesta inerente al punto 16.5 del Regolamento Viario di cassare le parole “ ... – o quasi completamente privilegiata – ZS –”;
- 14) la disciplina per il rilascio delle occupazioni di suolo pubblico è regolamentata dalle deliberazioni Consiglio Comunale n. 75/2010, Consiglio Comunale n. 83/2010 e Assemblea Capitolina n. 85/2013 delle quali il Regolamento Viario riporta alcuni stralci a scopo di completezza di informazione riguardo le tematiche connesse alla viabilità. Le proposte effettuate dal Municipio per questa disciplina specifica potranno essere tenute in considerazione in fase di modifica e/o aggiornamento delle citate deliberazioni;
- 15) vedi controdeduzioni al punto 2);
- 16) la strada che congiunge Via Cavour a Via Milano è Via di Santa Maria Maggiore (e non Via Panisperna), già classificata principale. Per ciò che riguarda Via di San Giovanni in Laterano e Via dei Serpenti, considerate le specifiche discipline recentemente introdotte (pedonalizzazione del primo tratto della prima e schema di circolazione a sensi unici contrapposti per la seconda) si ritiene debbano rientrare tra le strade locali. Interne alle isole ambientali di Celio e Monti, rispettivamente. L'osservazione pertanto non viene accolta;

#### Municipio II:

- 1) Vedi controdeduzioni del Municipio I punto 1);
- 2) il complesso delle misure proposte dal PGTU per lo sviluppo e la tutela della mobilità pedonale non si limita al primo punto di pag. 95: tutte le azioni proposte sono volte alla massima fruizione, ai massimi livelli di sicurezza, degli ambiti pedonali. Si intendono quindi necessari tutti quegli interventi atti a rimuovere condizioni di uso improprio degli spazi urbani e di esposizione al rischio di tutte le categorie di utenti della strada; per gli ambiti pedonali ci si riferisce, in particolare, alle componenti più deboli;
- 3) verde e illuminazione pubblica, così come l'arredo urbano, sono elementi progettuali che devono essere definiti di volta in volta in relazione al contesto territoriale di riferimento e all'interno del progetto stesso. D'altra parte gli strumenti attuativi del PGTU ed in particolare i Piani Particolareggiati di traffico svolgono una funzione di riqualificazione urbana coerente con la richiesta del Municipio;
- 4) i principi di riorganizzazione della rete del trasporto pubblico riportati al punto 8.4 del Documento tengono già conto delle richieste del Municipio, in particolare

riguardo la razionalizzazione dei servizi. In merito all'applicazione diffusa delle tecnologie ai sistemi di informazione e di controllo, le strategie sono riportate sinteticamente al punto 8.11, mentre nell'allegato "Masterplan delle Tecnologie" le misure sono dettagliate, e sono coerenti con le richieste specifiche avanzate dal Municipio. Riguardo le tariffe del TPL, si evidenzia che il PGTU definisce indirizzi di carattere generale e a tale strumento non compete la definizione delle tariffe del TPL. Il Piano tuttavia individua le linee per una possibile rideterminazione delle tariffe nel senso indicato dal Municipio per i servizi periferici, nonché per i servizi di penetrazione dalla periferia alle aree interne su alcune linee portanti del trasporto pubblico in relazione alla possibile attuazione della proposta di nuova regolamentazione per l'accesso all'anello ferroviario;

- 5) la pianificazione dei servizi di trasporto pubblico sono competenze specifiche demandate al Dipartimento Mobilità e all'Agenzia Roma Servizi Mobilità che ordinariamente e per missione attribuita, garantiscono, attraverso un confronto costante e diretto con i Municipi, da una parte il recepimento delle esigenze del territorio, dall'altra il necessario coordinamento degli interventi in relazione all'uso delle risorse disponibili e alla presenza di più operatori gestori dei servizi;
- 6) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 5);
- 7) il punto 8.6.1 il PGTU riporta indirizzi di carattere generale. Modifiche di carattere specifico come quella indicata possono essere oggetto di decisione in fasi successive all'approvazione del PGTU. In tal senso al punto 3.3 del PGTU (Attuazione degli interventi di regolamentazione della Circolazione) è chiaramente indicato che, in coerenza con la normativa vigente e tenendo conto degli indirizzi generali del PGTU, l'istituzione di nuove ZTL e la modifica di quelle esistenti in termini di perimetri, tempistiche di attuazione, definizione delle regole di dettaglio e delle deroghe, eventuali tariffe e oneri per il rilascio dei titoli di accesso, saranno decisi con successivi atti dell'Amministrazione Capitolina, anche alla luce dell'evoluzione delle condizioni di mobilità e di qualità dell'aria;
- 8) il potenziamento del trasporto pubblico è indicato puntualmente nel PGTU quale requisito necessario e complementare per l'attuazione della nuova regolamentazione proposta per l'anello ferroviario. La proposta di nuova regolamentazione sarà soggetta a fasi progettuali successive da sviluppare in collaborazione con gli Uffici Municipali, anche in considerazione di quanto riportato nel Documento al punto 3.3, dove è chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di regole, deroghe, eventuali tariffe, perimetri ed ambiti territoriali di applicazione saranno definite con atti successivi al PGTU, anche in relazione all'evoluzione delle condizioni della qualità dell'aria. Al punto 8.7, il PGTU riporta esplicitamente di "extrabonus di mobilità annui" da rilasciare ad alcune categorie, tra le quali gli artigiani con laboratorio ubicato all'interno del perimetro. Lo stesso punto 8.7 chiarisce che atti successivi declineranno specificatamente quali categorie di utenti potranno accedere alla richiesta di extrabonus;
- 9) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 8);
- 10) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 9);
- 11) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 2);
- 12) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 11);
- 13) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 12);

- 14) gli indirizzi del PGTU sulla eventuale condivisione degli spazi si riferiscono alle particolari caratteristiche geometriche della rete stradale che serve alcuni ambiti del Centro Storico e/o all'interno delle isole ambientali. Eventuali interventi in deroga devono rispettare le prescrizioni per l'adeguamento delle strade esistenti di cui al Decreto del Ministero Infrastrutture e Trasporti n. 67/S del 22 aprile 2004 a modifica del DM n. 6792 del 5 novembre 2001. La definizione dei caratteri specifici di interventi di adeguamento delle strade esistenti sulle quali operare misure di moderazione del traffico, nei termini di cui al citato Decreto, è comunque demandata alle fasi progettuali attuative. Evidentemente su criteri di sicurezza e di funzionalità;
- 15) le Zone a traffico pedonale privilegiato – ZTPP – sono indicate nelle “Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani di Traffico” del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Si accoglie la parte dell'osservazione inerente la richiesta di cassare le parole “... – o quasi completamente privilegiata – ZS –”;

### Municipio III

- 1) il potenziamento del trasporto pubblico è indicato puntualmente nel PGTU quale prerequisito necessario e complementare per l'attuazione della nuova regolamentazione proposta per l'anello ferroviario. La proposta di nuova regolamentazione sarà soggetta a fasi progettuali successive da sviluppare in collaborazione con gli Uffici Municipali, anche in considerazione di quanto riportato nel Documento al punto 3.3, dove è chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di regole, deroghe, eventuali tariffe, perimetri ed ambiti territoriali di applicazione saranno definite con atti successivi al PGTU, anche in relazione all'evoluzione delle condizioni della qualità dell'aria. Al punto 8.7, il PGTU riporta esplicitamente di “extrabonus di mobilità annui” da rilasciare ad alcune categorie, tra le quali gli artigiani con laboratorio ubicato all'interno del perimetro. Lo stesso punto 8.7 chiarisce che atti successivi declineranno specificatamente quali categorie di utenti potranno accedere alla richiesta di extrabonus;
- 2) vedi controdeduzioni Municipio I punto 4);
- 3) vedi controdeduzioni Municipio I punto 1);
- 4) il piano complessivo, denominato Piano Quadro per la Ciclabilità è stato approvato nel 2012 ed è tuttora vigente. “PGTU assume pertanto il PQC quale riferimento di pianificazione e individua le priorità attuative anche sulla base delle indicazioni già pervenute dai Municipi sia nell'ambito dei tavoli di concertazione tenuti presso l'Assessorato/Dipartimento Mobilità e Trasporti nel corso dell'ultimo anno, che nelle fasi di recepimento delle osservazioni a seguito della pubblicazione del PGTU nel mese di aprile 2014;
- 5) vedi controdeduzioni Municipio I punto 9);
- 6) vedi controdeduzioni Municipio I punto 8);
- 7) vedi controdeduzioni Municipio I punto 6);
- 8) vedi controdeduzioni Municipio I punto 2);
- 9) la normativa comunale del 1999 impedisce il rilascio di nuove occupazioni di suolo pubblico O.S.P. nelle zone sottoposte a tariffazione oraria. L'attuale estensione delle aree per la sosta sottoposte a tariffazione tuttavia richiede una valutazione puntuale da parte dell'Amministrazione Capitolina, che attraverso i Municipi si esprimerà caso per caso sulla viabilità locale ai fini di una eventuale concessione di nuova O.S.P.

Tale possibilità è intesa anche come ulteriore strumento per la realizzazione delle “isole ambientali”;

- 10) vedi controdeduzioni Municipio I punto 12);
- 11) vedi controdeduzioni Municipio II punto 14);
- 12) le Zone a traffico pedonale privilegiato – ZTPP – sono indicate nelle “Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani di Traffico” del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Viene accolta la parte dell’osservazione inerente la richiesta di cassare le parole “... – o quasi completamente privilegiata – ZS –”;
- 13) i Municipi sono stati regolarmente consultati nella fase di elaborazione del Piano e svolgeranno un ruolo fondamentale nella fase attuativa dei provvedimenti ed interventi previsti;
- 14) a tutti i residenti o dimoranti all’interno del territorio di Roma Capitale sarà attribuito gratuitamente un plafond di “bonus mobilità annui” pari a 120 ingressi per veicolo che rispetti i requisiti di accesso e adibito al trasporto di persone. La proposta di nuova regolamentazione sarà comunque soggetta a fasi progettuali successive da sviluppare in collaborazione con gli Uffici Municipali, anche in considerazione di quanto riportato nel documento al punto 3.3, dove è chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di regole, deroghe, eventuali tariffe, perimetri ed ambiti territoriali di applicazione saranno definite con atti successivi al PGTU, anche in relazione all’evoluzione delle condizioni della qualità dell’aria;

#### Municipio IV:

- 1) il PGTU è uno strumento di indirizzo di breve periodo finalizzato alla razionalizzazione di servizi e sistemi di mobilità esistenti e alla regolazione della domanda di spostamento. Il Municipio avanza richieste in merito alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo della Città nel medio/lungo periodo, la cui previsione si inserisce all’interno del Piano Urbano della Mobilità (PUM), uno strumento di programmazione delle infrastrutture e della mobilità di più lungo periodo e con finalità specifiche;
- 2) l’osservazione non viene accolta nei termini in cui è proposta. D’altra parte le fasi attuative del PGTU, come i Piani di Settore o i Piani Particolareggiati di Traffico, non possono prescindere dal confronto e condivisione con i Municipi;
- 3) la realizzazione di tavoli di coordinamento è opportuna e va decisa di volta in volta sulle singole tematiche da affrontare di iniziativa delle singole Amministrazioni coinvolte, d’altronde il principio della concertazione è ripreso in più punti del PGTU;
- 4) le attività di riorganizzazione e monitoraggio del trasporto pubblico locale è già in corso secondo i principi puntualizzati nel PGTU, rispondenti alle richieste del Municipio;
- 5) la proposta di nuova regolamentazione sarà soggetta a fasi progettuali successive secondo le modalità riportate al punto 3.3 del PGTU dove è chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di regole, deroghe, eventuali tariffe, perimetri ed ambiti territoriali di applicazione saranno definite con atti successivi al PGTU, anche in relazione all’evoluzione delle condizioni della qualità dell’aria;
- 6) in merito alla necessità di creare una rete ciclabile anche in zone periferiche, il PGTU assume il Piano Quadro della Ciclabilità, approvato nel 2012 e tuttora vigente, quale

riferimento di pianificazione e individua le priorità attuative anche sulla base delle indicazioni già pervenute dai Municipi;

- 7) vedi controdeduzioni del punto 1);
- 8) il Regolamento Viario è uno strumento di carattere normativo che indica le modalità realizzative e gli standard, non i criteri di scelta e le priorità di intervento sul territorio che, in particolare per le isole ambientali e gli interventi di moderazione del traffico, in quanto prevalentemente riferiti alla viabilità locale, sono prioritariamente di competenza dei Municipi;
- 9) la proposta è pienamente coerente con gli obiettivi del PGTU e del Regolamento Viario e ne costituisce utile specifica. Tuttavia, la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati non è regolamentata dall'attuale normativa, ma l'intendimento del PGTU è quello di favorire la diffusione anche di tali misure di moderazione della velocità, in particolare sulla viabilità locale, gestita dai Municipi: tali attraversamenti si configurano come modifica del profilo longitudinale delle strade e per essi non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'Ente gestore della strada può e dovrà valutare di volta in volta;
- 10) gli argomenti di cui alla richiesta del Municipio saranno affrontati in sede di aggiornamento del Piano di Settore – Sosta tariffata;
- 11) l'espansione del servizio car sharing è una strategia specifica della proposta di PGTU, da attuare nel breve periodo attraverso l'incremento degli stalli di sosta e l'estensione territoriale del servizio a postazione fissa. Il PGTU al punto 8.8.1 ("Car sharing") dà indicazioni sull'espansione del sistema, riconoscendo un ruolo strategico alle modalità e ai sistemi di condivisione dell'auto. L'Amministrazione Capitolina peraltro ha già implementato varie forme di car sharing e con la recente deliberazione Giunta Capitolina n. 173/2014 ha previsto un'espansione del servizio car sharing "classico" nei Municipi in cui attualmente non è presente, secondo il piano allegato alla deliberazione stessa;
- 12) il tema non è di competenza del PGTU e deve seguire le norme specifiche di settore;
- 13) le osservazioni non vengono accolte nei termini in cui sono proposte. D'altra parte le fasi attuative del PGTU, come i Piani di Settore, i Piani Particolareggiati di Traffico non possono prescindere dal confronto e condivisione con i Municipi. Eventuali deroghe dovranno necessariamente far riferimento alla normativa vigente e al Codice della Strada;

#### Municipio VI:

- 1) vedi controdeduzioni Municipio II punto 8);
- 2) Via Prenestina è già stata individuata come itinerario "portante" del trasporto pubblico. Viene accolta la richiesta di ulteriori valutazioni per l'eventuale inserimento della estrada tra gli "assi portanti prioritari di intervento";
- 3) vedi controdeduzioni Municipio I punto 9);
- 4) il Piano Quadro per la Ciclabilità è stato approvato nel 2012 ed è tuttora vigente. Il PGTU assume il PQC quale riferimento di pianificazione e individua le priorità attuative anche sulla base delle indicazioni già pervenute dai Municipi sia nell'ambito dei tavoli di concertazione tenuti presso l'Assessorato/Dipartimento Mobilità e Trasporti nel corso dell'ultimo anno, che nelle fasi di recepimento delle osservazioni

a seguito della pubblicazione del PGTU nel mese di aprile 2014. Lo sviluppo dell'intermodalità tra trasporto pubblico e bicicletta costituisce una delle macro azioni oggetto della riprogrammazione del PQC in coerenza con il PGTU;

- 5) la concessione di autorizzazione per accessi carrabili è evidentemente legata al rispetto della Normativa vigente. La richiesta viene accolta, quindi il Regolamento Viario può essere integrato al punto 21.6.3, come segue:

“Il DM n. 67/S del 2004 sulle strade esistenti consente, previa redazione di specifiche valutazioni da parte dei tecnici responsabili degli Uffici competenti (dipartimentali e/o municipali) in merito alla necessità e a garanzia della sicurezza di eventuali interventi in deroga, di concedere autorizzazioni per particolari casi di passaggi già esistenti, previa acquisizione delle autorizzazioni da parte dei Vigili del Fuoco, ove necessario”;

#### Municipio VIII:

- l'osservazione viene accolta;

#### Municipio XI:

- 1) vedi controdeduzioni del Municipio IV punto 1);
- 2) la sistemazione a rotatoria delle intersezioni costituisce una delle possibili soluzioni progettuali adottabili. La scelta di tali soluzioni è d'altra parte tema da definire nella fase di attuazione del PGTU, in relazione alle problematiche specifiche che di volta in volta vengo affrontate;

#### Municipio XII:

- 1) vedi controdeduzioni Municipio IV punto 1);
- 2) già attualmente alcune linee percorrono tratti del GRA; nel corso del progetto di ristrutturazione della rete non è escluso che ulteriori linee possano utilizzare questa infrastruttura ma è tematica demandata alle fasi progettuali successive al PGTU;
- 3) è una delle tematiche prioritarie già individuate nel PGTU al punto 8.3;
- 4) la presenza a bordo di ulteriori operatori oltre al conducente è una tematica di carattere operativo, da mettere in relazione anche ai costi finanziari della proposta e ai reali benefici ottenibili, che non può riguardare uno strumento di pianificazione generale qual è il PGTU. Riguardo la proposta di agevolazioni tariffarie, il Piano definisce le linee per una possibile rideterminazione delle tariffe nel senso indicato dal Municipio proprio per i servizi periferici, nonché per i servizi di penetrazione dalla periferia alle aree interne su alcune linee portanti del trasporto pubblico in relazione alla possibile attuazione della proposta di nuova regolamentazione per l'accesso all'anello ferroviario;
- 5) tra le azioni principali specifiche previste per le zone PGTU 3, 4 e 5, ai punti 7.3, 7.4 e 7.5 del documento è esplicitamente riportata la realizzazione di “parcheggi di scambio sulle direttrici del trasporto pubblico su ferro e micro-parcheggi sulle direttrici portanti del trasporto su gomma”;

#### Municipio XIII:

- 1) la proposta di nuova regolamentazione per l'anello ferroviario sarà soggetta a fasi progettuali successive secondo le modalità riportate al punto 3.3 del PGTU dove è

chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di cronoprogramma di attuazione, regole, quindi quantificazione dei bonus, deroghe, eventuali tariffe, perimetri ed ambiti territoriali di applicazione saranno definite con atti successivi al PGTU, anche in relazione all'evoluzione delle condizioni della qualità dell'aria;

- 2) il PGTU, al punto 8.7 già definisce la destinazione dei ricavi derivanti dalla regolazione all'anello ferroviario nella misura dell'80% al finanziamento di servizi e opere per il potenziamento del trasporto pubblico e per i sistemi di mobilità alternativa, ipotizzando che la quota restante rappresenti il valore del costo di gestione del sistema. Una diversa suddivisione potrà essere determinata solo a valle della progettazione definitiva del sistema previa puntuale definizione dei costi operativi;
- 3) il PGTU recita testualmente (punto 8.6.1 a pag. 123): "Una specifica attività di monitoraggio andrà svolta in merito all'evoluzione del parco in generale e del numero di accessi all'interno del Centro Storico: eventuali provvedimenti restrittivi potranno essere promossi attraverso specifici atti normativi successivi. La fase di monitoraggio dovrà riguardare anche il traffico di attraversamento delle zone centrali di pregio da parte di chi è autorizzato all'accesso in ZTL";
- 4) le necessità evidenziate per la riorganizzazione dei servizi di TPL corrispondono a quelle enunciate nel PGTU. In particolare, al punto 8.4.2 si descrivono i cardini della nuova rete, tra i quali "linee forti per collegare le aree esterne con il centro ... n. Al punto 8.4.3, inoltre, si sottolineano le "opportunità per lo sviluppo del sistema delle ferrovie regionali". In merito alla necessità di creare una rete ciclabile anche in zone periferiche, il PGTU assume il Piano Quadro della Ciclabilità quale riferimento di pianificazione e individua le priorità attuative anche sulla base delle indicazioni già pervenute dai Municipi. I prolungamenti delle linee metropolitane, l'utilizzo di strutture di parcheggio esistenti o nuove, la realizzazione di funivie urbane sono invece temi che riguardano strumenti attuativi di più lungo periodo rispetto alla valenza del PGTU, che è uno strumento di indirizzo di breve periodo per la razionalizzazione di servizi e sistemi di mobilità esistenti e alla regolazione della domanda di spostamento. Il Municipio avanza richieste in merito alla realizzazione di nuove opere infrastrutturali necessarie allo sviluppo della Città nel medio/lungo periodo, la cui previsione si inserisce all'interno del Piano Urbano della Mobilità (PUM);

#### Municipio XV:

- 1) vedi controdeduzioni del Municipio I punto 7);
- 2) gli attraversamenti pedonali con fondo colorato, benché già realizzati su iniziativa di alcuni Municipi in molti ambiti, non sono previsti dal Codice della Strada, che contempla come unica soluzione per gli attraversamenti pedonali, strisce di colore bianco su fondo nero;
- 3) vengono accolte le richieste inerenti le indicazioni toponomastiche. In merito alla richiesta di classificazione di Via Flaminia Nuova come strada urbana, si evidenziano le caratteristiche extraurbane del tratto stradale in questione, pertanto non viene accolta;
- 4) al punto 3.3 del PGTU è chiaramente indicato che tutte le nuove misure in termini di regole, deroghe, eventuali tariffe, perimetri e ambiti territoriali di applicazione saranno definite in dettaglio con atti successivi al PGTU.

In tema di sosta tariffata, al punto 8.5.2 (Elementi di criticità del sistema attuale), il PGTU sottolinea come l'attività di monitoraggio condotta negli ultimi anni sulla efficacia delle misure introdotte nel 2008, ha evidenziato come l'offerta di tariffe agevolate mensili o forfettarie giornaliere abbia favorito gli spostamenti sistematici con mezzo privato, anche verso destinazioni servite dal trasporto pubblico, e ha ridotto notevolmente l'efficacia dello strumento di regolazione della domanda di sosta, qual è la tariffazione oraria;

Atteso che la Commissione III, nella seduta del 5 novembre 2015, ha espresso, a maggioranza, parere favorevole all'ulteriore iter del provvedimento;

Visto il parere favorevole del Dirigente responsabile del Servizio, espresso, ai sensi dell'art. 49 del T.U.E.L., in ordine agli emendamenti approvati;

Per i motivi espressi in narrativa

## L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

### DELIBERA

di approvare il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Roma Capitale, adottato dalla Giunta Capitolina con deliberazione n. 70/2014, modificato secondo le prescrizioni formulate dalla Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti della Regione Lazio con la determinazione n. G11786 del 13 agosto 2014 del provvedimento di esclusione della procedura di assoggettabilità a VAS e integrato, come indicato in premessa, sulla base delle osservazioni presentate, composto dai seguenti documenti:

- Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale;
- Regolamento Viario e Classificazione funzionale delle strade urbane di Roma Capitale;
- Perimetrazione dei Centri Abitati di Roma Capitale;
- Masterplan delle tecnologie per la mobilità di Roma Capitale;

Le premesse e le considerazioni costituiscono parte integrante del presente atto.

Procedutosi alla votazione nella forma come sopra indicata, la Presidente, con l'assistenza dei Segretari, dichiara che la proposta risulta approvata con 24 voti favorevoli e 8 contrari.

Hanno votato a favore il Sindaco e i Consiglieri Azuni, Baglio, Battaglia E., Caprari, Celli, Corsetti, D'Ausilio, De Luca, Ferrari, Giansanti, Grippo, Marino, Nanni, Palumbo, Panecaldo, Paris G., Peciola, Piccolo, Policastro, Proietti Cesaretti, Stampete, Tempesta e Tiburzi.

Hanno votato contro i Consiglieri Cantiani, Ghera, Mennuni, Onorato, Pomarici, Raggi, Rossin e Tredicine.

La presente deliberazione assume il n. 21.

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 votato a favore il Sindaco e i Consiglieri Azuni, Baglio, Battaglia E., Battaglia I., Caprari, Celli, Corsetti, D'Ausilio, De Luca, Ferrari, Giansanti, Grippo, Marino, Nanni, Palumbo, Panecaldo, Paris G., Peciola, Piccolo, Policastro, Proietti Cesaretti, Stampete, Tempesta e Tiburzi.

(O M I S S I S)

LA PRESIDENTE  
V. BAGLIO – M.G. AZUNI

IL SEGRETARIO GENERALE  
L. IUDICELLO

IL VICE SEGRETARIO GENERALE  
L. MAGGIO

La deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal .....  
al ..... e non sono state prodotte opposizioni.

La presente deliberazione è stata adottata dall'Assemblea Capitolina nella seduta  
del **16 aprile 2015**.

*Dal Campidoglio, lì .....*

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....