



# ROMA CAPITALE

Protocollo RC n. 12206/11

Deliberazione n. 27

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

Anno 2012

VERBALE N. 34

Seduta Pubblica del 24 aprile 2012

Presidenza: POMARICI

L'anno duemiladodici, il giorno di martedì ventiquattro del mese di aprile, alle ore 10,05, nel Palazzo Senatorio, in Campidoglio, si è adunata l'Assemblea Capitolina in seduta pubblica, previa trasmissione degli avvisi per le ore 10 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 il Presidente Marco POMARICI, il quale dichiara aperta la seduta.

(O M I S S I S)

Alla ripresa dei lavori – sono le ore 11,20 – il Presidente dispone che si proceda al quarto appello.

Eseguito l'appello, il Presidente comunica che sono presenti i sottoriportati n. 31 Consiglieri:

Aiuti Fernando, Angelini Roberto, Azuni Maria Gemma, Berruti Maurizio, Cantiani Roberto, Cassone Ugo, Ciardi Giuseppe, Cirinnà Monica, Cochi Alessandro, De Micheli Francesco, De Priamo Andrea, Gazzellone Antonio, Gramazio Luca, Guidi Federico, La Fortuna Giuseppe, Marroni Umberto, Masino Giorgio Stefano, Mennuni Lavinia, Mollicone Federico, Naccari Domenico, Nanni Dario, Piccolo Samuele, Policastro Maurizio, Pomarici Marco, Quarzo Giovanni, Rocca Federico, Santori Fabrizio, Siclari Marco, Tomaselli Edmondo, Torre Antonino e Voltaggio Paolo.

Assenti l'on. Sindaco Giovanni Alemanno e i seguenti Consiglieri:

Alzetta Andrea, Belfronte Rocco, Bianconi Patrizio, Casciani Gilberto, Cianciulli Valerio, Coratti Mirko, De Luca Athos, De Luca Pasquale, Di Cosimo Marco, Ferrari Alfredo, Fioretti Pierluigi, Masini Paolo, Onorato Alessandro, Orsi Francesco, Ozzimo Daniele, Panecaldo Fabrizio, Pelonzi Antongiulio, Quadrana Gianluca, Rossin Dario, Rutelli Francesco, Smedile Francesco, Stampete Antonio, Storace Francesco, Todini Ludovico Maria, Tredicine Giordano, Valeriani Massimiliano, Vannini Scatoli Alessandro, Vigna Salvatore e Zambelli Gianfranco.

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

Partecipano alla seduta, ai sensi dell'art. 11 del Regolamento, i Consiglieri Aggiunti Godoy Sanchez Madisson Bladimir, Kuzyk Tetyana, Okeadu Victor Emeka e Salvador Romulo Sabio.

Partecipano altresì alla seduta, ai sensi dell'art. 46 del Regolamento, gli Assessori Lamanda Carmine e Visconti Marco.

(O M I S S I S)

Il PRESIDENTE pone quindi in votazione, con procedimento elettronico, la 112ª proposta nel sottoriportato testo risultante dall'accoglimento, da parte della Giunta Capitolina, di richieste formulate dai Municipi, nonché dall'approvazione di emendamenti da parte dell'Assemblea Capitolina:

112ª Proposta (Dec. G.C. del 4 agosto 2011 n. 89)

### **Approvazione del Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale.**

Premesso che l'Unione Europea ha fornito chiare indicazioni sulle buone pratiche necessarie per fronteggiare la crisi del modello di mobilità urbana nelle metropoli e nelle città;

Che già dal 1994 il Consiglio d'Europa decideva (94/914/CE) un programma di sviluppo per la definizione delle misure necessarie a rendere più efficace ed efficiente il sistema di mobilità urbana dando indirizzo sulla tutela delle utenze deboli e sulla necessità di aumentare l'opportunità di accessibilità prevedendo nella strategia sui trasporti urbani anche la ciclabilità;

Che la Decisione del Parlamento Europeo (1600/2002/EC) ribadiva la necessità, tra le altre, di incrementare le modalità di spostamento con bicicletta e a piedi;

Che la Comunicazione della Commissione Europea al Consiglio e al Parlamento Europeo relativa alla revisione intermedia del Libro Bianco sui trasporti (pubblicato nel 2001 dalla Commissione Europea – SEC 2006 768) evidenziava la necessità di tenere in considerazione le modalità di spostamento non motorizzate – pedonale e ciclabile – come alternativa all'uso del veicolo individuale motorizzato, specificando che il problema della mobilità nelle aree urbane non deve essere affrontata solo con il trasporto pubblico collettivo ma anche attraverso lo sviluppo della pedonalità e della ciclabilità;

Che il Comitato Europeo della Società e dell'Economia ha espresso il parere che i benefici connessi alla mobilità possono essere raggiunti agendo sulla domanda di trasporto e perseguendo il riequilibrio modale prevedendo, tra l'altro, pedonalità e ciclabilità per le corte distanze;

Che il Comitato delle Regioni ha espresso il parere (OJ C 115, 16 maggio 2006) nel senso che tra le azioni di contrasto al cambiamento climatico risulta importante l'azione sul sistema dei trasporti urbani, ed ha posto in evidenza che la riduzione della congestione permette il deflusso dei mezzi pubblici e rende più appetibili forme sostenibili di mobilità come la ciclabilità;

Che nella Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento d'Europa su una Strategia Tematica sull'Ambiente Urbano (SEC 2006 16) viene evidenziato che la pianificazione della mobilità richiede una visione di lungo termine definendo schemi per promuovere un trasporto pubblico di qualità, ciclabilità sicura e pedonalità e che i piani di mobilità contribuiranno alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, incoraggeranno l'uso della bicicletta e della pedonalità contribuendo all'incremento della salute e alla riduzione dell'obesità;

Che l'Amministrazione Comunale ha ritenuto fondamentale, seguire le chiare indicazioni della Commissione Europea inerenti l'importanza dello sviluppo della

ciclabilità tra le strategie per la lotta all'inquinamento urbano in linea con le principali Amministrazioni Locali d'Europa;

Che con deliberazione n. 249 del 17 maggio 2006 la Giunta Comunale ratificava la sottoscrizione degli "Aalborg Commitments", impegni sottoscritti in occasione della "IV Conferenza Europea delle Città Sostenibili Aalborg+10 – Ispirare il Futuro", tra cui figura l'impegno a incrementare la quota di spostamenti effettuati con i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta;

Che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 18 giugno 2009 la città di Roma aderiva al Patto dei Sindaci, predisposto il 29 gennaio 2008 dalla Commissione Europea, impegnandosi ad adottare uno specifico Piano di Azione il cui principale obiettivo consiste nella riduzione di oltre il 20% delle emissioni di gas serra attraverso politiche e misure locali che aumentino il ricorso alle fonti di energia rinnovabile, migliorino l'efficienza energetica ed attuino programmi specifici sul risparmio energetico e sull'uso razionale dell'energia;

Che tale impegno del Comune di Roma si inserisce in una strategia politica di sviluppo sostenibile, che già comprende i processi e le strategie ambientali sviluppate a livello locale, quali l'Agenda Locale 21 di Roma, l'adesione alla Carta di Aalborg nel 1994 e agli "Impegni" nel 2004, l'adesione alle reti di città europee sostenibili, l'adesione all'Associazione Nazionale Agende 21 Locali;

Che in data 23 febbraio 2005 la Giunta Comunale con deliberazione n. 87 ha adottato il nuovo PGTU del Comune di Roma (Aggiornamento del PGTU approvato in data 28 giugno 1999 con deliberazione n. 84) nel quale è stata inserita la prima stesura, redatta dal Dipartimento alla Tutela Ambientale e del Verde Urbano e Promozione dello Sport, del quadro delle infrastrutture per la ciclabilità esistenti, in attuazione e in progettazione;

Che, peraltro, in considerazione della centralità che lo sviluppo sostenibile urbano ed in particolare lo sviluppo della ciclabilità assume tra gli indirizzi della Commissione Europea, nel 2005 il Dipartimento Ambiente ha ottenuto un finanziamento dalla CE per lo svolgimento di attività tese allo sviluppo della ciclabilità (Progetto Spicycles) nell'ambito del programma di supporto dell'Unione Europea per azioni non tecnologiche nel settore dell'efficienza energetica e delle fonti di energia rinnovabili EIE (Intelligent Energy – Europe);

Che la riqualificazione dell'ambiente urbano attraverso lo sviluppo dell'uso della bicicletta comporta una forte integrazione tra politiche ambientali e politiche della mobilità;

Che per raggiungere la necessaria sinergia tra il settore ambiente ed il settore mobilità l'Assessore alle Politiche Ambientali ha promosso un Protocollo di Intesa per lo sviluppo della ciclabilità urbana, che riunisce competenze e risorse tra Assessorato alle Politiche Ambientali, Assessorato alla Mobilità, Dipartimento X, Dipartimento VII e ATAC, che è stato sottoscritto tra le parti in data 15 dicembre 2008;

Che con deliberazione n. 36 del 16 marzo 2010 il Consiglio Comunale ha approvato le linee d'indirizzo del "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile" (PSMS);

Che le linee guida del "Piano Strategico della Mobilità Sostenibile" (PSMS), si propongono di dare un nuovo assetto al sistema romano dei trasporti, garantendo meno inquinamento atmosferico e acustico anche attraverso un corretto sviluppo del sistema ciclabilità;

Che per sviluppare la ciclabilità urbana con efficacia occorre definire un Piano di indirizzo e di programmazione di tutte le azioni necessarie per lo sviluppo della ciclabilità nel Comune di Roma;

Che, in collaborazione con associazioni dei ciclisti e Municipi, sono state definite tutte le reti ciclabili municipali;

Che nell'ambito del Protocollo di Intesa per lo sviluppo della ciclabilità è stato predisposto un documento tecnico di definizione e programmazione degli interventi necessari per incrementare l'uso della bicicletta nella nostra città, definito "Piano Quadro della Ciclabilità del Comune di Roma", (Piano) che rappresenta uno strumento attuativo del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile;

Che la redazione del Piano Quadro della Ciclabilità è stata impostata su una serie di criteri informativi:

- a) il principio secondo cui l'inquinamento e l'incidentalità automobilistica sono causa di patologie ormai diffuse nel corpo sociale e procurano alla collettività un costo diretto pari a punti di Prodotto Interno Lordo;
- b) il principio secondo cui è necessario riqualificare l'ambiente urbano naturale e antropico attraverso la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
- c) il principio di garanzia ed efficientamento dell'accessibilità, per tutte le classi sociali ed in particolare per le utenze deboli, alle risorse offerte dal territorio urbano quale fattore sostanziale di equità sociale in grado di produrre istruzione, salute pubblica, lavoro, emancipazione e promozione umana;
- d) il principio di integrazione del sistema della ciclabilità nel quadro di riferimento esistente (sistema ambientale, sistema della mobilità, sistema insediativo) come riconosciuto nelle principali metropoli europee, che rende lo sviluppo della ciclabilità tassello fondamentale nel sistema di misure orientate alla riqualificazione e rivitalizzazione delle strade e delle piazze, al compattamento degli usi urbani, alla liberazione delle reti ecologiche di acque e di spazi verdi;

Che il piano integra lo sviluppo delle infrastrutture lineari ciclabili con lo sviluppo delle infrastrutture per la sosta delle biciclette e tutte le misure, le politiche e i servizi necessari allo sviluppo della ciclabilità urbana a Roma;

Che il Piano Quadro costituisce il riferimento per l'inserimento sistematico, e in via prioritaria, delle infrastrutture per la ciclabilità nella programmazione ordinaria delle trasformazioni del territorio determinate dai Piani Generali e Locali del Traffico, dai lavori pubblici stradali, dalla realizzazione di nuovi insediamenti nell'ambito del PRG, dalla riqualificazione di quartieri (soprattutto con i programmi integrati), dalle nuove linee di trasporti pubblici su ferro, dai nuovi parchi ecc.;

Che lo schema di Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale adottato dalla Giunta Comunale con deliberazione n. 87 del 24 marzo 2010 è stato sviluppato attraverso un forte coordinamento, in applicazione di un processo partecipativo che, attraverso lo svolgimento di tavoli tecnici, ha coinvolto le Associazioni e i comitati di categoria, i Municipi in relazione alle esigenze del loro territorio e i Dipartimenti Tecnici di Roma Capitale, il Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica e l'Ufficio del Commissario Delegato all'Emergenza Traffico e Mobilità, Progetti Strategici e Programma Roma Capitale che hanno fornito contributi integrativi;

Che le integrazioni ricevute da Municipi, Uffici e le osservazioni ricevute dalle Associazioni sono state considerate congruenti con gli obiettivi del Piano e quindi sono state per la maggioranza dei casi accolte ed inserite nel Piano e negli elaborati ad esso allegati;

Che gli interventi contenuti nel Piano Quadro della Ciclabilità assumono valenza strategica per la lotta all'inquinamento atmosferico ed all'emissione dei fattori clima alteranti e che per tale ragione il Piano è stato redatto con la supervisione dell'Osservatorio Ambientale per i cambiamenti climatici;

Che in data 3 agosto 2011 il Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale 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 Direttore

F.to: T. Profeta”;

Che in data 3 agosto 2011 il Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 29, comma 1, lettere h) e i), del Regolamento degli Uffici e Servizi, ha attestato la coerenza della proposta di deliberazione in oggetto con i documenti di programmazione dell'Amministrazione, approvandola in ordine alle scelte di natura economico-finanziaria o di impatto sulla funzione dipartimentale che essa comporta.

Il Direttore

F.to: T. Profeta;

Che il presente provvedimento non presenta profili di rilevanza ai fini contabili e non necessita, pertanto, dell'espressione del parere di regolarità contabile di cui all'art. 49 del D.Lgs. n. 267 del 18 agosto 2000;

Che la proposta, in data 22 settembre 2011, è stata trasmessa ai Municipi per l'espressione del parere da parte del relativo Consiglio;

Che dai Municipi II, III, IV, VI, VIII, XVI, XVIII e XIX non è pervenuto alcun parere;

Che, con deliberazioni in atti, il Consiglio del Municipio XVII ha espresso parere favorevole;

Che i Consigli dei Municipi I, VII, IX, X, XI, XII, XV e XX hanno espresso parere favorevole con le seguenti richieste di modifica e/o osservazioni:

Municipio I:

- 1) in centro storico, caratterizzato da numerose vie di piccole dimensioni è difficile prevedere un gran numero di vere e proprie piste ciclabili pertanto, dovendo le bici condividere spesso la carreggiata con i veicoli, la pericolosità del traffico è il maggior deterrente per chi volesse utilizzarle per i propri spostamenti e in particolare:
  - a) sulla viabilità locale il pericolo è rappresentato: sia dai flussi di attraversamento veloce di veicoli che utilizzano vicoli come scorciatoie per arrivare in minor tempo possibile da una parte all'altra della città; sia dalla costante presenza di mezzi pesanti, anche lì dove è stata istituita una ZTL merci che ne consentirebbero l'accesso solo in alcune ore della giornata; sia dall'occupazione illegale e incontrastata di veicoli in sosta ma anche di tavolini, pedane, gazebo, che impediscono la visibilità e l'accesso a pedoni e ciclisti agli spazi sicuri a loro riservati. Si auspicherebbe quindi una forte limitazione e un controllo dell'accesso dei mezzi pesanti in particolare nelle ZTL e sulla viabilità locale, una dissuasione del traffico di attraversamento con interventi del traffico di attraversamento con interventi di modifica della viabilità, in particolare creando sensi unici contrapposti, percorsi ad U e dossi, un controllo più pesante e più severo della sosta e delle occupazioni che impediscono la visibilità e l'accessibilità (ma anche una maggiore attenzione nel rilascio delle concessioni). Nella deliberazione si parla dell'esigenza di realizzare delle ZTPP, zone 30 o isole ambientali. Purtroppo gli interventi di questo tipo effettuati sin ora non hanno risolto nulla in quanto non sono stati realizzati nelle modalità previste dalle Direttive Ministeriali del Traffico, attuando quindi gli interventi predetti di modifica della viabilità riducendo il traffico, ma solo denominando

l'area ZTPP o apponendo dei cartelli che riportano il limite di 30 km/ora che rimane virtuale in quanto a detta degli stessi vigili è impossibile controllarne il rispetto. Le aree ZTPP fin'ora realizzate hanno al contrario causato effetti negativi per l'utenza debole della strada in quanto, pur non intervenendo per ridurre il traffico, si è ritenuto privare i pedoni degli spazi a loro riservati costringendoli a transitare in modo promiscuo con i veicoli, con effetti disastrosi. Si chiede quindi che le suddette discipline di traffico vengano realizzate solo nel caso in cui vengano messe in atto tutte le misure previste dalle DM del traffico e che vengano evitate condizioni di promiscuità fra utenti deboli della strada e veicoli destinando degli spazi possibilmente protetti esclusivamente riservati in primis a pedoni e poi a ciclisti, la cui tutela deve essere prioritaria rispetto ad ogni altro interesse;

- b) sulla grande viabilità, oltre a quelli già citati nel piano Quadro della Ciclabilità, uno dei maggiori pericoli per chi si sposta in bici in centro storico è la massiccia presenza di pullman turistici di ogni genere, che congestionano le strade, con la loro ingombrante presenza rischiando di schiacciare i ciclisti e rendendo pericoloso il traffico con le loro manovre. Sarebbe auspicabile ridurre drasticamente l'accesso e la sosta di tali veicoli allontanandola il più possibile dal centro storico;
- 2) si evidenzia che una delle poche piste ciclabili presente sul territorio, quella sulle banchine del Tevere, durante numerosi mesi resa impraticabile e poco piacevole dalla massiccia presenza dei gazebo commerciali delle manifestazioni che invadono sempre più le banchine e da tutto quanto è connesso a tali attività (avventori, veicoli, banchetti, materiali ecc). Sarebbe auspicabile porre un freno a tale mercificazione delle banchine prevedendo solo situazioni che realmente migliorano la qualità di vita dei cittadini nel massimo rispetto della pista ciclabile e del paesaggio;
- 3) si rileva inoltre che una delle maggiori problematiche è costituita dalla difficoltà di parcheggiare la bicicletta per l'assenza totale di spazi attrezzati con rastrelliere. Si osserva che il Piano prevede rastrelliere solo presso stazioni, metro e scuole. E' indispensabile invece prevederle in modo capillare. Per consentire e incentivare l'uso della bici in tutti gli ambiti;
- 4) per quanto riguarda il Bike Sharing si osserva che le postazioni attualmente presenti nel centro storico, solo 28 per un territorio grande come la città di Firenze, sono assolutamente insufficienti e che la modalità di prelievo delle bici è talmente complicata da scoraggiare ogni possibile utilizzatore. Si auspica quindi un sostanzioso incremento delle postazioni, nei paesi europei e americani sono disposte a una distanza l'una dall'altra di circa 300 metri e predisporre il servizio in modo da semplificare il prelievo prevedendo l'inserimento di moneta, bancomat o carte di credito come in tutti i paesi predetti;
- 5) l'intermodalità è una condizione indispensabile all'utilizzo della bici per medie e lunghe distanze, ma occorrerebbe prevedere di svilupparla maggiormente. L'accesso alla Metro non può essere previsto solo in alcuni orari e in alcuni giorni come nel Piano, rendendo la bici un veicolo destinato al tempo libero o a chi non lavora, ma deve essere possibile sempre per consentire alle persone di spostarsi in bici per tutti gli spostamenti quotidiani. Sarebbe opportuno, onde evitare il disturbo ai passeggeri, prevedere un vagone aggiuntivo in tutti i treni e in tutte le corse riservato alle bici;
- 6) per quanto riguarda la realizzazione di interventi per le reti ciclabili locali previsti dal Piano si constata che la gran parte non è finanziata ma solo 1,5 Km per ogni Municipio. Bisogna investire adeguate risorse altrimenti rimane tutto pura demagogia.

#### Municipio VII:

- 1) un cronoprogramma che stabilisca gli interventi prioritari e la relativa copertura finanziaria da realizzare entro la fine della consiliatura;
- 2) un finanziamento adeguato per assicurare una costante manutenzione per essere utilizzato dai cittadini;
- 3) che in maniera prioritaria venga realizzato il collegamento ciclabile tra i vari parchi del settimo Municipio.

#### Municipio IX:

- 1) in considerazione che la pista ciclabile Appia Caffarella prevista nel Piano, lungo Via Cesare Baronio, Via Latina fino all'altezza di Via Omodeo, si sovrappone in gran parte con il Progetto del "Corridoio Verde", redatto da questo Municipio e finanziato con fondi del Piano investimenti 2011/2013 per un importo complessivo di Euro 332.076,73 (di cui è stata inviata la documentazione con nota della Presidente, prot. n. 47944 del 13 luglio 2010, correlato dalle osservazioni a seguito dell'ampio processo partecipativo svolto) si richiede la diversa destinazione dei fondi previsti dal Piano per completare, invece, il tratto di pista da Cesare Baronio/Piazza Paolo Diacono/Via Coppi, al Parco della Caffarella e il congiungimento alla pista già esistente dei tratti di Via Furio Camillo (rivisitata) e Via Nocera Umbra. L'asse ciclabile così completato permetterebbe il congiungimento di Via del Mandrione con il Parco della Caffarella;
- 2) i fondi relativi agli interventi sulla rete ciclabile locale previsti dal Piano nel breve, medio e lungo periodo dovranno essere devoluti al Municipio Roma IX, che ne assumerà la gestione in termini di progettazione e realizzazione per garantire quella valenza di "interventi sperimentali ed innovativi" necessari per la riqualificazione di ambiti urbani, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo di una complessiva strategia di mobilità sostenibile del territorio del Municipio stesso.

#### Municipio X:

- 1) prevedere e realizzare al più presto una idonea soluzione per consentire il collegamento ciclo-pedonale all'altezza del GRA, intersezione Tuscolana-Anagnina, per consentire un sicuro collegamento tra i quartieri extra GRA di Giardini di Tor di Mezza Via e Romanina con il capolinea della metro A "Anagnina";
- 2) prevedere ulteriori punti di stazionamento ed elementi di ancoraggio presso scuole, sede municipale, principali stazioni metro;
- 3) revisione piste esistenti in quanto alcune sono state realizzate in maniera errata perché eccessivamente vicine alle entrate degli stabili, pericolose presso attraversamenti strade e a causa di cordoli non adeguati;
- 4) miglioramento della manutenzione delle piste che appaiono per lo più abbandonate, nonché prevedere il completamento delle piste non terminate;
- 5) prevedere una postazione con custodia bici nei locali CO.TRA.L. di Anagnina o rastrelliere;
- 6) dare priorità alle piste all'interno delle aree verdi;
- 7) agevolare il collegamento ciclo pedonale tra Municipio X e VIII, superamento autostrada Roma-Napoli;
- 8) le piste ciclabili nella zona storica del X Municipio (entro il GRA) non devono portare alla riduzione di parcheggi pubblici;
- 9) utilizzare la nuova viabilità di collegamento con il Comune di Ciampino, attraverso Via dei Sette Metri, creando un percorso ciclabile che colleghi Morena con la Stazione FFSS di Ciampino.

#### Municipio XI:

- 1) il Piano non è sostenuto da un piano finanziario, si chiede un cronoprogramma che stabilisca gli interventi prioritari e la relativa copertura finanziaria, da realizzare entro la fine della consiliatura;
- 2) si chiede un finanziamento adeguato per assicurare una costante manutenzione delle piste ciclabili esistenti che mancano della sicurezza e manutenzione minima per essere utilizzate dai cittadini;
- 3) il Decreto Legislativo n. 285/1992 art. 208, prevede che fino al 25% del ricavato delle multe, sia destinato alla manutenzione stradale e a favore della mobilità ciclistica. Nel 2010 le entrate delle multe sono state pari a 251.500.486 Euro, da cui si evince l'opportunità di destinarne una parte alla ciclabilità;
- 4) si chiede che nella deliberazione finale della PD di Roma Capitale venga previsto al punto 4 che al tavolo di coordinamento siano invitati anche i Municipi;
- 5) si chiede, infine, di tutelare le vie della Città Storica del Parco dell'Appia e delle zone di interesse turistico, Via delle Sette Chiese, Vicolo delle Sette Chiese, Via Appia Antica affinché le piste ciclabili previste siano compatibili con l'ambiente storico archeologico e non creino disagi ai pedoni che visitano le zone suddette.

Relativamente alla parte grafica si chiede di valutare i seguenti punti:

- a) collegamento tra metro Garbatella e Largo delle Sette Chiese – Via Giovannipoli;
- b) ponte che collega Circonvallazione Ostiense con Via Ostiense (inserimento della pista) non inserito nel Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale ma dal progetto della realizzazione del ponte;
- c) inserimento pista ciclabile di collegamento tra metro Garbatella e Cristoforo Colombo passando con passaggio su Via Ignazio Persico;
- d) realizzazione pista ciclabile dalla metro San Paolo al polo universitario di Via Silvio D'Amico ed intervento di collegamento di tale polo con la Cristoforo Colombo passando per Piazza Silvio D'Amico proseguendo su Via Tiberio Imperatore, Largo Antonelli e Via Flavio Domiziano;
- e) eliminare il tratto di pista ciclabile prevista dal Piano Quadro su Via Fontanellato e inserire la pista su Via Vedana passando per Piazza Caduti della Montagnola, Via Pico della Mirandola e collegamento con Via Salvatore di Giacomo;
- f) inserire la pista ciclabile da Via Adolfo Ravà a Via Benedetto Croce;
- g) prevedere un tratto di pista ciclabile in Via Odescalchi per congiungere Via delle Sette Chiese;
- h) valutare la fattibilità di inserimento di pista ciclabile su Via Appia Antica tra Vicolo delle Sette Chiese e Circonvallazione Ardeatina.

#### Municipio XII:

- 1) integrare il punto 3.3.3 della Relazione Tecnica al PQC inserendo la possibilità di trasportare le biciclette anche sulle linee express 070, 765, 31, 30 e altre linee a lunga percorrenza ivi comprese quelle notturne;
- 2) inserire negli scenari di intervento la realizzazione del corridoio verde lungo il Fosso della Cecchignola ed il Fosso delle Cornacchiole nel territorio del Municipio XI per giungere alla Stazione di Torricola;
- 3) prevedere indicazioni sulla allocazione delle postazioni Bike Sharing in prossimità delle stazioni della linea metropolitana e ferroviaria Roma Lido, alla Stazione di Torricola e all'Istituto di Geofisica e Vulcanologia e INRAN (Istituto Nazionale di Ricerca per gli Alimenti e la Nutrizione);
- 4) venga previsto, all'interno della previsione dei percorsi ciclabili locali, l'istituzione di zone con limite di velocità a 30 Km/h".



Riportare nell'allegato T5 degli allegati testuali le seguenti prescrizioni:

- a) adozione pubblico registro di immatricolazione delle biciclette di Roma Capitale al fine di realizzare un deterrente contro i furti, utilizzate per il Bike Sharing;
- b) sperimentazione dell'uso di porta biciclette posteriori o frontali in alcune linee bus ATAC, quali ad esempio le linee che conducono ai parchi cittadini;
- c) prevedere la realizzazione di postazione Bike Sharing per l'ISPRA, nei pressi dei parcheggi Via Brancati/Via C. Pavese;
- d) prevedere una rastrelliera/postazione protetta per le biciclette presso la Metropolitana Laurentina con annesso piccolo spazio nel terminale per parcheggio bici con ciclofficina;
- e) prevedere il prolungamento della pista ciclabile Laurentina fino al nodo di scambio della Metropolitana Eur Magliana prevedendo all'interno del parcheggio rastrelliera e posto ricovero per bici;
- f) inserire il piano quadro nel piano strategico della mobilità sostenibile;
- g) prevedere una conferenza di revisione ed aggiornamento del piano tra Dipartimento X e Municipio XII con cadenza biennale;
- h) predisporre pista ciclabile con paletti di protezione e segnaletica lungo il Fosso di Vallerano;
- i) apposizione di rastrelliere di fronte ai luoghi pubblici maggiormente frequentati del Municipio XII. Tipo: Ministero della Salute, Dipartimenti Comunali, Ministero delle Poste, Ministero Infrastrutture e Trasporti, Inail, Archivio di Stato, Ministero delle Finanze, Uffici Postali e nelle vie commerciali tipo V.le Europa;
- j) apporre segnaletica verticale per la pista ciclabile che conduce al Campus di Trigatoria a cura del Campus Biomedico.

Municipio XV:

Osservazioni generali:

- A. sotto il profilo formale il "Piano", come proposto dalla Giunta Comunale (Relazione Tecnica ed Allegati), risulta non adeguato a garantire la necessaria coerenza degli indirizzi espressi e quindi l'effettiva attuazione degli interventi infrastrutturali pianificati; si ritiene infatti insufficiente allo scopo della sola forma declaratoria espressa al secondo punto del deliberato ("dare Indirizzo"); il "Piano", infatti, risulta essere più un esercizio ricognitivo e programmatico che non uno strumento pianificatorio;
- B. si ritiene quindi necessario separare la parte descrittiva (ridondante ai fini operativi) da quella prescrittiva, che dovrà esporre i contenuti cogenti del Piano in forma essenziale, chiara e coordinata con gli altri strumenti di pianificazione generale e settoriale (segnatamente NTA di PRG e PGTU) e che, pertanto, dovrebbero costituire parte integrante della sezione prescrittiva gli Allegati testuali T1 e T2, e gli Allegati grafici G2, G3, G5, G5A, G5B, G5C, G5D e G6;
- C. sempre sotto il profilo formale del Piano (Relazione Tecnica), si ritiene irrituale ed improprio inserire, prima dell'approvazione da parte del CC.MM., e dell'Amministrazione Comunale, le note di presentazione dell'on. Sindaco, dell'on. Assessore e di quant'altri indipendentemente da un giudizio sul contenuto delle stesse; tali note possono essere anteposte al Piano, quale elemento di "comunicazione politico-istituzionale" successivamente all'approvazione del Piano stesso;
- D. nella sostanza non viene trattato il tema fondamentale delle attuazioni "in corso", confermandosi il rischio di pianificare infrastrutture ciclabili non realizzabili in futuro a seguito di trasformazioni urbanistiche ed infrastrutturali in essere e quindi aliene dai

- contenuti di questo Piano troppo lungamente atteso: considerando il “fervore” attuativo che interessa la Città (Piani di Zona, Convenzioni Urbanistiche, Piani di Recupero Urbano, Programmi Integrati, Piani Particolareggiati e PP.UU.PP., frutto di precedenti pianificazioni decennali), non solo si rinuncia ad un’effettività del Piano per le aree ove questo interviene ex post, ma anche all’opportunità irripetibile di realizzare alcune tratte ciclabili pianificate nell’ambito delle risorse economiche connesse alle trasformazioni in atto (urbanizzazioni primarie, oneri accessori, contributi straordinari, monetizzazioni);
- E. nel merito, la previsione del Corridoio Principale 19 “Tangenziale Esterna” è tecnicamente improponibile nel tratto di connessione tra Viale Isacco Newton e Via Portuense (rampe); si propone pertanto di traslare tale Corridoio all’interno, sull’asse Frattini-La Loggia (come già proposto dal Municipio), anche in considerazione dell’esistenza di un tratto di ciclopista su Via Frattini; contestualmente la ciclopista “Newton” (senza esito nel Municipio XVI) dovrà essere declassata a locale;
- F. nel merito, il Corridoio Principale 22 “EUR/Marconi” risulta sommariamente descritto nell’Elaborato testuale T2 (V.le G. Marconi – Via Volpato), ma non risulta tracciato negli Allegati Grafici, pertanto non è chiaro se sia pianificato o meno; in ogni caso deve rappresentarsi che detto corridoio non è stato a suo tempo proposto dal Municipio, non essendo nota la compatibilità dello stesso con la previsione del “corridoio tramviario” sullo stesso asse: al riguardo si ritiene che, in caso d’incompatibilità tra le due modalità nella stessa sede viaria, l’interesse generale debba privilegiare il “corridoio tramviario” rispetto a quello ciclabile; nel caso dovesse confermarsi la previsione del Corridoio 22, la dizione corretta dell’Elaborato T2 sarà: “Ponte Marconi – Piazza Righi – V.le Marconi – Piazza Fermi – Piazzale della Radio - Via Volpato”; nel caso il Corridoio 22 non dovesse essere compatibile, l’innesto dell’ambito Marconi Ovest alla rete ciclabile principale avverrà a livello di via Einstein (asse Tirone Ponte della Scienza) con l’intersezione (rampe bidirezionali del Ponte della Scienza) del Corridoio “Tevere”;
- G. il tracciato della ciclopista locale “FR1 Fiera di Roma – Tevere” deve essere aggiornato a seguito dell’avvenuta definizione della viabilità dei comparti “Fiera di Roma” e “Commercium”; si suggerisce il tracciato: Via Cesare Chiodi – Via Portuense – Via Rudolf Diesel – Via Enrico Pietro Galeazzi – strade interpoderali;
- H. il tema dei “Corridoi Verdi” non è sufficientemente esplicitato ed andrebbe meglio integrato/coordinato graficamente con le ciclopiste pianificate/realizzate, viceversa, su sede “stradale”; in particolare si ritiene debbano essere considerati “Corridoi Verdi” tutti i tracciati interni alle Riserve Naturali (regionali o statali), sulle aree in manutenzione al Servizio Giardini ed i tracciati previsti sui comparti a verde pubblico e servizi pianificati o in attuazione;
- I. la pianificazione del Bike Sharing è totalmente insufficiente; infatti si prevede una prima fase (Ambito 1), relativa al Municipi I, XVII e XIII, ed una seconda fase (Ambito 2), estesa ai Municipi II, VI e IX; considerando la pluriennale vigenza del Piano (2020) occorre prevedere una terza fase (Ambito 3) estesa a tutti gli altri Municipi; se il Concessionario unico del servizio non fosse in grado di svilupparlo adeguatamente ed in tempi medi su tutto il territorio capitolino, sarà necessario superare l’attuale regime di privativa;
- J. la pianificazione del servizio riscio è di fatto assente; anche per tale modalità si ritiene necessaria una urgente regolamentazione ed andrà evitato il regime di concessione in privativa;
- K. nella definizione delle priorità e degli scenari e nella conseguente quantificazione dei costi non si è tenuto conto delle tratte ciclabili attuabili, in quanto non autoconsistenti,

ma bensì connesse alla realizzazione di nuove infrastrutture viarie, alle urbanizzazioni primarie, all'attuazione dei Programmi di Recupero Urbano e/o comunque già finanziabili indirettamente tramite oneri concessori straordinari già finalizzati;

- L. apprezzato il reiterato richiamo alla norma (L. n. 366/1998) che prevede che i proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni al Codice della Strada debbano essere utilizzati, in misura non inferiore al 20%, alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica, sarebbe stato utile conoscere l'entità annua di tali proventi introitati da Roma Capitale e la relativa quota da destinarsi, in previsione a quanto programmato/pianificato.

Emendamenti al deliberato.

1. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 1 del deliberato si aggiunge:

“1 bis) il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale, in quanto Piano di Settore in materia ambientale, non comporta variante urbanistica ex comma 1, art. 109 delle NTA del vigente Piano Regolatore Generale.”.

2. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 1 del deliberato, ovvero dopo il precedente, si aggiunge:

“1ter) il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale costituisce variante al vigente PGTU (deliberazione Consiglio Comunale n. 84/1999) e, nelle more dell'approvazione del nuovo PGTU, rappresenta il riferimento normativo gerarchicamente prevalente per quanto attiene la mobilità ciclabile ed i relativi servizi”.

3. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 1 del deliberato, ovvero dopo il precedente, si aggiunge:

“1 quater) Gli elaborati grafici G2, G3, G5, G5A, G5B, G5C e G5D del presente Piano integrano gli elaborati gestionali del PRG vigente sub G3 – Sistema delle infrastrutture per la mobilità, 1:20.000 (n. 11 fogli) “assumendo la codifica seriale G3.1.”.

4. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 1 del deliberato, ovvero dopo il precedente, si aggiunge:

“1quinquies) l'elaborato grafico G6 (Abaco delle progettazioni) del presente Piano integra l'elaborato gestionale del PRG vigente sub G4 Guida alla progettazione delle infrastrutture per la mobilità (album A3) “assumendo la codifica G4.1 Abaco per la progettazione delle infrastrutture per la ciclabilità;”.

5. Emendamento modificativo:

l'attuale punto “2)” del deliberato si modifica nel modo seguente:

“2) I contenuti prescrittivi del presente Piano sono immediatamente cogenti; pertanto ogni trasformazione edilizia ed urbanistica, sia diretta sia indiretta, ogni attuazione determinata dai Piani Particolareggiati del Traffico, ogni nuova opera pubblica, nonché ogni intervento di straordinaria manutenzione delle infrastrutture per la mobilità e del verde pubblico, dovrà perentoriamente assumere la contestuale attuazione o comunque la compatibilità con gli interventi pianificati nel presente Piano per la parte di territorio o per l'opera pubblica o privata oggetto dell'intervento;”.

## 6. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 2 del deliberato si aggiunge:

“2bis) Le trasformazioni urbanistiche ed edilizie per le categorie d'intervento RE2, RE3, DR, AMP, NE, RU e NIU (ex art. 9 delle NTA del vigente PRG) e PP.UU.PP. in istruttoria, ma non ancora concesionate, ovvero per le quali non sia ancora stato rilasciato Permesso a Costruire, sono vigilate dagli Uffici Capitolini competenti affinché risultino compatibili (RE2, RE3, DR, AMP e NE) o attuative (RU, NIU e PP.UU.PP.) degli interventi pianificati nel presente Piano per la parte di territorio oggetto dell'intervento; per le trasformazioni urbanistiche (RU, NIU e PP.UU.PP.) il R.U.P. è tenuto ad accertare l'incidenza o la tangenza dell'area oggetto di trasformazione con gli interventi pianificati nel presente Piano, e, nel caso di positivo accertamento, provvede di prassi ad invitare alle relative Conferenze di Servizi l'Ufficio Dipartimentale competente in materia di mobilità ciclabile;”.

## 7. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 2 del deliberato, ovvero dopo il precedente, si aggiunge:

“2ter) A partire dalla formazione del Bilancio di previsione 2013-2015, tutti i progetti relativi a nuove infrastrutture per la mobilità o ad interventi di straordinaria manutenzione sulla viabilità esistente (strade, piazze, marciapiedi, ciclopiste, rampe, sovrappassi, sottopassi), qualora riguardino sedimi relativi a tratte ciclabili pianificate di cui al presente Piano, debbono prevedere l'attuazione contestuale dell'apprestamento ciclabile;”.

## 8. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 4 del deliberato si aggiunge:

“4bis) Il suddetto Tavolo di Coordinamento provvederà prioritariamente ad esperire una ricognizione delle attuazioni urbanistiche già esecutive (Piani di Zona, Convenzioni Urbanistiche, Piani di Recupero Urbano, Programmi Integrati, Piani Particolareggiati, PP.UU.PP.), individuando quelle incidenti o tangenti gli interventi pianificati nel presente Piano, e, per tali fattispecie, definisce con il R.U.P. i provvedimenti funzionali alla realizzazione delle opere ciclabili definite nel presente Piano, o, in via subordinata, la compatibilità di tali attuazioni con la rete ciclabile pianificata;”.

## 9. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 4 del deliberato, ovvero dopo il precedente, si aggiunge:

“4ter) “suddetto Tavolo di Coordinamento provvederà altresì ad esperire una ricognizione sugli interventi dipartimentali e municipali relativi a nuove infrastrutture per la mobilità o ad interventi di straordinaria manutenzione sulla viabilità esistente già finanziati e per i quali non siano ancora stati assunti impegni di spesa verso terzi, individuando quelli incidenti su sedimi relativi a tratte ciclabili pianificate di cui al presente Piano, e, per tali fattispecie, definendo con il R.U.P. i provvedimenti funzionali alla realizzazione contestuale degli apprestamenti ciclabili definiti nel presente Piano, o, in via subordinata, alla compatibilità di tali opere con la rete ciclabile pianificata;”.

## 10. Emendamento aggiuntivo:

dopo il punto 4 del deliberato, ovvero dopo il precedente, si aggiunge:

“4quater) il Piano è oggetto di revisione ed integrazione diretta da parte degli Uffici competenti, limitatamente alla graficizzazione delle attuazioni che progressivamente giungano a compimento, siano esse o meno derivazione diretta del Piano; il Piano viene verificato ed aggiornato e quindi nuovamente sottoposto all’approvazione dell’Assemblea Capitolina, con cadenza almeno decennale, su proposta della Giunta Capitolina o su iniziativa municipale o su iniziativa assembleare o contestualmente alla verifica ed aggiornamento periodico del PGTU”.

## Emendamenti al Piano

A) Emendamento alla “Relazione Tecnica”;

A.1) Emendamento aggiuntivo:

Al § 4.2.4 “Parcheggi per biciclette nei nodi di interscambio”, alla Tabella 13 “Nodi da attrezzare con elementi porta biciclette”, si aggiunge: “XV FR1 Ponte Galeria”;

B) Emendamento alle “Norme Tecniche di Attuazione”

In realtà il Piano difetta di una parte tecnico-prescrittiva propriamente detta, essenziale, autoconsistente e chiara. Il Piano, come espresso nella “Relazione tecnica”, privilegia infatti gli aspetti ricognitivi (storico, stato dell’arte, compendio normativa), cognitivo-comunicativi (rilevanza ambientale della mobilità ciclistica, modalità partecipative alla costruzione del Piano, sicurezza stradale) e programmatori (scenari, costi-benefici). La parte strettamente pianificatoria è assunta sostanzialmente da alcuni Allegati Grafici (G2, G3 e G5) e da alcuni Allegati Testuali (T1 e T2). E’ necessario colmare tale lacuna introducendo delle specifiche “NTA” nella forma propria (articolato), trasponendovi alcuni contenuti dei §§ 4.2, 6, 8.1, 8.2, 8.3 e 8.4 della Relazione Tecnica ed alcuni contenuti degli artt. 89 e 96 delle NTA del vigente PRG ed indicandovi gli Allegati, testuali e grafici, di carattere prescrittivo. Tuttavia, anche una tale rielaborazione, è da ritenersi insufficiente sulla sola base delle “trasposizioni” individuate; si propone pertanto il seguente emendamento aggiuntivo alle “redigende” NTA;

B.1) Emendamento aggiuntivo

All’articolato delle redigende NTA, si aggiunge:

“Art. V Prevalenza degli elaborati grafici

Nell’eventuale contrasto o incompletezza tra prescrizioni di testo (elaborati T1 e T2) e grafiche, prevalgono le prescrizioni grafiche; se il contrasto è tra prescrizioni grafiche a scala diversa, prevale la scala più dettagliata”.

“Art. W Cogenza e recepimento normativo del Piano

Quanto definito e pianificato nel Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale, ha valore cogente e quindi prescrittivo, costituisce variante del vigente PGTU (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 84 del 28 giugno 1999) e, in quanto variante al PGTU, ovvero in quanto “Piano comunale di Settore in materia ambientale”, comportante modifiche o integrazioni al Piano Regolatore Generale, non costituisce variante urbanistica (NTA – titolo V –

art. 109). La pubblicità del presente Piano avverrà in sede di approvazione della conseguente variante al PGTU, ovvero in sede di approvazione del nuovo PGTU.

Nelle more dell'adozione della variante al PGTU, ovvero dell'adozione del nuovo PGTU); e della conseguente cogenza urbanistica, ex art. 109 NTA di PRG, le aree interessate dai tracciati, definitivi o preliminari, delle ciclopiste pianificate sono sottoposte alla specifica normativa di salvaguardia di cui al successivo articolo X.

La realizzazione di ciclopiste, in quanto funzionali alla mobilità in modalità ciclistica, è considerata quale opera di urbanizzazione primaria;

- C) Emendamenti agli Allegati testuali;
- C.1) Emendamento all'elaborato testuale T1 – Strade su cui è pianificato un percorso ciclabile – Municipio XV (non vengono considerati i sedimi che non costituiscono “strade”, ovvero i ponti non carrabili, le banchine fluviali, gli argini fluviali sterrati e le aree non identificabili in toponomastica):
- C.1.1) Emendamento soppressivo: “Via degli Irlandesi”;
  - C.1.2) Emendamento soppressivo: “Piazza Augusto Lorenzini”;
  - C.1.3) Emendamento soppressivo: “Via Vincenzo Statella”;
  - C.1.4) Emendamento soppressivo: “Via Pasquale Baffi”;
  - C.1.5) Emendamento soppressivo: “Via di Villa Bonelli”;
  - C.1.6) Emendamento soppressivo: “Via di Affogalasino”;
  - C.1.7) Emendamento soppressivo: “Percorso adiacente Via del Trullo/Fosso Affogalasino”;
  - C.1.8) Emendamento soppressivo: “Percorso adiacente Via di Ponte Pisano”;
  - C.1.9) Emendamento soppressivo: “Via di Ponte Galeria (Rio Galeria – GRA)”;
  - C.1.10) Emendamento soppressivo: “Viale di Vigna Pia”;
  - C.1.11) Emendamento soppressivo: “Via di S. Pantaleo Campano”;
  - C.1.12) Emendamento soppressivo: “Via Giovanni Porzio”;
  - C.1.13) Emendamento soppressivo: “Via delle Vigne”;
  - C.1.14) Emendamento soppressivo: “Ponte dell’Industria”;
  - C.1.15) Emendamento soppressivo: “Nuovo Ponte dei Congressi”;
  - C.1.16) Emendamento soppressivo: “Ponte Collettore ACEA”;
  - C.1.17) Emendamento soppressivo: “Percorso interno da LgT della Magliana a GRA”;
  - C.1.18) Emendamento soppressivo: “Via Vicolo Pian Due Torri”;
  - C.1.19) Emendamento soppressivo: “Via Ercole Bombelli”;
  - C.1.20) Emendamento soppressivo: “Via E. Cruciani Alibrandi”;
  - C.1.21) Emendamento soppressivo: “Via Enrico Medi”;
  - C.1.22) Emendamento soppressivo: “Via S. Raffaele”;
  - C.1.23) Emendamento modificativo: “Via della Pisana/da Via dei Carafa a Via di Ponte Pisano/Locale”;

- C.1.24) Emendamento modificativo: “Via Portuense/da salita di S. Carlo a Viale dei Colli Portuensi (Largo G. La Loggia), da Via Sbricoli a Via del Fosso della Magliana e da Via Cesare Chiodi a Via Rudolf Diesel/Locale”;
- C.1.25) Emendamento modificativo: “Via della Magliana / da Piazza Antonio Meucci a Riva Pian Due Torri e da Via del Fosso della Magliana a Via Luigi Dasti / Principale”;
- C.1.26) Emendamento modificativo: “Viale Isacco Newton / da Via Portuense a Via Bolgheri (area libera compresa tra Via Bolgheri e Viale I. Newton) – Locale”;
- C.1.27) Emendamento modificativo: “Via Pietro Frattini (esistente e II Lotto) – Principale”;
- C.1.28) Emendamento modificativo: “Via dell’Imbrecciato/da Via Ponte Riccardo Lombardi a Via Bolgheri. Locale”;
- C.1.29) Emendamento modificativo: “Via della Casetta Mattei / da Via del Verrocchio a Forte Bravetta – Principale/Locale”;
- C.1.30) Emendamento modificativo: “Nuovo Ponte della Scienza – Principale”;
- C.1.31) Emendamento modificativo: “Lungotevere della Magliana (argine) / da Riva Pian Due Torri a Riva Pian Due Torri – Principale”;
- C.1.32) Emendamento modificativo: “Via Riva Pian Due Torri – Principale/Locale”;
- C.1.33) Emendamento modificativo: “Vicolo di Pietra Papa / da Via Pietro Blaserna a Via EinsteinTirone, poi su tracciato di PRG – Locale”;
- C.1.34) Emendamento modificativo: “Via Alberto Einstein / Principale”;
- C.1.35) Emendamento modificativo: “Via Giuseppe Belluzzo / da Via Crugnola a Via L. Greppi – Locale”;
- C.1.36) Emendamento modificativo: “Via della Magliana Nuova / da Via Guido Miglioli a Via ponte Riccardo Lombardi – Locale”;
- C.1.37) Emendamento modificativo: “Via dei Papareschi / da Via Enrico Fermi a “comparto ADISU – Locale”;
- C.1.38) Emendamento aggiuntivo: “Via Crugnola – Locale”;
- C.1.39) Emendamento aggiuntivo: “Ponte moto-ciclo-pedonale “Valco San Paolo – Pian Due Torri” – Locale”;
- C.1.40) Emendamento aggiuntivo: “Via Tirone (percorso ciclopedonale in rampa) – Principale”;
- C.1.41) Emendamento aggiuntivo: “Via del Trullo / da Via Colle Salvetti a Via della Magliana-Poggibonsi – Locale”;
- C.1.42) Emendamento aggiuntivo: “Via Poggibonsi / da Via della Magliana-Trullo all’area asservita al collettore primario – Locale”;
- C.1.43) Emendamento aggiuntivo: “Via dell’Imbarco – Locale”;
- C.1.44) Emendamento aggiuntivo: “Viabilità di servizio ANAS sottostante il viadotto Roma-Fiumicino (accesso Via dell’Imbarco) – Locale”;
- C.1.45) Emendamento aggiuntivo: “Viabilità di Servizio ACEA sottostante il viadotto Roma-Fiumicino (accesso Via dell’Imbarco) – Locale”;

- C.1.46) Emendamento aggiuntivo: “Largo Gaetano La Loggia – Principale”;
- C.1.47) Emendamento aggiuntivo: “Via Ponte Riccardo Lombardi – Principale/Locale”;
- C.1.48) Emendamento aggiuntivo: “Via Bolgheri – Locale”;
- C.1.49) Emendamento aggiuntivo: “Via dei Carafa – Locale”;
- C.1.50) Emendamento aggiuntivo: “Via dei Cantelmo / da Via della Casetta Mattei sino all’intersezione con il primo impluvio idrografico – Locale”;
- C.1.51) Emendamento aggiuntivo: “Via del Ponte Pisano / da Via di Brava a Via del Fosso della Magliana – Principale / Locale”;
- C.1.52) Emendamento aggiuntivo: “Via Luigi Dasti (sottovia ferroviario) – Principale”;
- C.1.53) Emendamento aggiuntivo: “Innesti (rampe) Autostrada Roma-Fiumicino – Parco dei Medici – Principale”;
- C.1.54) Emendamento aggiuntivo: “Viale Salvatore Rebecchini / dall’innesto GRA Quaranta Rubbie all’innesto con la viabilità dell’ATO I68 – Locale”;
- C.1.55) Emendamento aggiuntivo: “Parcheggio di scambio Ponte Galeria – Locale”;
- C.1.56) Emendamento aggiuntivo: “Via Pescina Gagliarda – Locale”;
- C.1.57) Emendamento aggiuntivo: “Via Belforte Monferrato – Locale”;
- C.1.58) Emendamento aggiuntivo: “Via Casalgrasso – Locale”;
- C.1.59) Emendamento aggiuntivo: “Via Cristoforo Sabbadino – Locale”;
- C.1.60) Emendamento aggiuntivo: “Via Cesare Chiodi – Locale”;
- C.1.61) Emendamento aggiuntivo: “Via Rudolf Diesel / da Via Portuense a Via Enrico Pietro Galeazzi – Locale”;
- C.1.62) Emendamento aggiuntivo: “Via Enrico Galeazzi / da via Rudolf Diesel a strada interpodereale – Locale”;
- C.2) Emendamento all’elaborato testuale T2 – Corridoi Principali;
- C.2.1) Emendamento modificativo (toponomastica) al tracciato del Corridoio Principale 4 “Corridoio Tevere”, per il solo tratto inerente il Municipio XV, descrizione:  
 “- Ponte (Viadotto) della Magliana – Riva Pian Due Torri (Argine superiore destro) – Lungotevere della Magliana (Argine superiore destro) – Via della Magliana – Lungotevere degli Inventori – Lungotevere Pietra Papa – Lungotevere Papareschi (banchina di magra)”;
- C.2.2) Emendamento modificativo (sostanziale e toponomastica) al tracciato del Corridoio Principale 19 “Tangenziale Esterna”, per il solo tratto inerente il Municipio XV, descrizione:  
 “- Ponte (Viadotto) della Magliana – Rampe di connessione in sede propria – Via Ponte Riccardo Lombardi – Connessione in sede propria – Via Pietro Frattini – Largo Gaetano La Loggia – Viale dei Colli Portuensi”;
- C.2.3) Emendamento modificativo (toponomastica) al tracciato del Corridoio Principale 20 “Villa Pamphili – Dorsale Tevere”, per il solo tratto inerente il Municipio XV, descrizione:  
 “- Via della Casetta Mattei – Via dei Cantelmo – Connessione in sede propria



(comparti a verde) – Via del Ponte Pisano – Via del Fosso della Magliana – Via della Magliana – Via / Sottopasso Luigi Dasti – Via Ettore Morselli – Via del Castello della Magliana – Innessi / Sottopasso Autostrada Roma Fiumicino / Parco de Medici – Argine destro (alzaia)”;

C.3) Emendamento all’elaborato testuale T3 – Scuole stati superiori;

C.3.1) Emendamento aggiuntivo:

“XV LS Giovanni Keplero (succursale) Via delle Vigne, 156;  
 XV ITAS Colomba Antonietta (succursale) Via delle Vigne, 205/209;  
 XV LC Eugenio Montale (succursale) Via Ettore Paladini, 6;  
 XV Scuola Provinciale d’Arte Cinematografica Gian Maria Volontè,  
 Via Greve, 61;  
 XV Centro di Formazione Professionale Comunale Nicoletta Campanella,  
 Via Mazzacurati, 76”;

D.1) Emendamenti contestuali a tutti gli elaborati grafici

D.1.2) Emendamento modificativo:

I confini amministrativi del Municipio XV sono errati dall’intersezione della Via Portuense con la ferrovia FR1 al Tevere; da tale intersezione il confine non è più la Via Portuense, ma bensì la ferrovia sino al Tevere (il Municipio XV comprende infatti l’ambito “ex Purfina” (Q. Maiorana, Caselli, Ricci Curbastro, ecc.);

D.2) Emendamenti contestuali agli elaborati grafici G2, G3, GD, GXV e G7

D.2.1) Emendamento soppressivo:

Si sopprime il tracciato principale (parte del corridoio 19 “Tangenziale Esterna”) su Via Portuense (rampe), da V.le I. Newlon a V.le dei Colli Portuensi (Largo La Loggia);

D.2.2) Emendamento modificativo:

Si porta da locale a principale (parte del corridoio 19 “Tangenziale Esterna”) la tratta da Via Ponte Riccardo Lombardi sino a V.le dei Colli Portuensi (Largo La Loggia);

D.2.3) Emendamento aggiuntivo:

Su Via della Casetta Mattei si estende, in locale, da Via dei Cantelmo a Via del Verrocchio;

D.2.4) Emendamento soppressivo:

Si sopprime il “girotondo” su Piazza Meucci (si veda PGTU e PUP);

D.2.5) Emendamento soppressivo:

Su Via Belluzzo si sopprime dall’incrocio con Via Leonardo Greppi a Via Portuense;

D.2.6) Emendamento soppressivo:

Si sopprime il tracciato locale graficizzato da Via di Monte Cucco direzione Est (Parco Trullo Nord – P.V.Q.);

## D.2.7) Emendamento aggiuntivo:

Connettere i tracciati su Via Alfredo Testoni (Locale/Principale);

## D.2.8) Emendamento modificativo:

Si modifica il tracciato della ciclopista “FR1 Fiera di Roma – Tevere”, acquisendo la viabilità dei comparti già realizzati: Via Cesare Chiodi – Via Portuense – Via Rudolf Diesel – Via Enrico Pietro Galeazzi (sino a strade interpoderali);

## D.2.9) Emendamento modificativo:

Si graficizzano quali “Corridoi Verdi” le seguenti ciclopiste o tratte di ciclopiste:

Corridoio Principale 4 “Tevere”; tratte: banchina di magra (LgT Papareschi); Riva Pian Due Torri (Argine superiore destro);

Corridoio Principale 20 “Villa Pamphili – Dorsale Tevere”; tratte: da Via dei Cantelmo a Via del Ponte Pisano (R.N.R.); da Innesti/Sottopasso Autostrada Roma-Fiumicino/Parco de Medici a confine comunale (alzaia destra);

Locale “Nuovo Trastevere” (su rilevato ferroviario dismesso);

Locale variante “Pian Due Torri” (in golena Tevere – Parco fluviale golena Nuova Magliana);

Locale “Tevere intra GRA” (su alzaia destra, dal Viadotto della Magliana al Corridoio Principale 20);

Locale “Fiera di Roma-CP20”; tratto in R.N.S. (strade interpoderali) da Via Rudolf Diesel ad alzaia destra (Corridoio Principale 20);

Locale “Parco Papareschi”; tratto sui comparti a verde pubblico;

Locale “radiale Newton-Frattini”; tratto in R.N.R. (Parco Trullo Sud), da innesto Newton sino al sottopasso ferroviario;

Locale “radiale Trullo Sud”; tratto in R.N.R. (Parco Trullo Sud), da innesto Newton sino Via di Colle Salvetti;

Locale “Ventimiglia”; tratto in adiacenza a R.N.R. da Via di Colle Salvetti a V.le Ventimiglia;

Locale “Newton”; tratto in R.N.R. (Parco Trullo Sud), dal disassamento (dal viadotto Newton in sopraelevata) all’intersezione con la radiale “Frattini-Trullo Sud);

Locale “Trullo Nord” (in R.N.R. – Parco Trullo Nord/P.V.O.);

Locale “variante Trullo Sud/bis” (in R.N.R. – Parco Trullo Sud);

Locale “innesto Parco Casetta Mattei” (su verde pubblico);

Locale “Ansa Tevere Morto”; tratto, per la parte in R.N.S. contigua a GRA;

Locale “Valle Galeria Sud” (su argine sinistro Rio Galeria);

Locale “Adduttrice Piana del Sole 1” (su area di rispetto del “Canale allacciatore Ponte Galeria”, sponda Ovest);

Locale “Piana del Sole 4” (su comparto a verde e servizi pubblici del P.d.Z. B40, parallelamente a Via Bernardino Zendrini, tra Via C. Sabbadino e Via

Belforte Monferrato);

Locale “Piana del Sole 2”; tratto su argine del canale di bonifica, da Via Casalgrasso all’intersezione con il “Canale allacciatore Ponte Galeria”;

Locale “Piana del Sole 3” (sull’argine nord ovest del canale posto al margine sud est dell’edificato, dall’intersezione con Via C. Sabbadino all’intersezione con il “Canale allacciatore Ponte Galeria”).

Municipio XX:

1. prevedere la realizzazione di un collegamento della rete prevista nell’ambito della convenzione G3 “Saxa Rubra – Grottarossa” con la rete esistente Castel Giubileo Ponte Milvio;
2. inserire un passaggio ciclopedonale in corrispondenza del Ponte sul Fosso dell’Acqua Traversa, rimediando alla frattura derivata dalla Cassia Nuova e facilitando la percorribilità dell’intera proprietà pubblica comunale dei quartieri adiacenti;
3. inserire tratto in Via della Stazione di Cesano, come votato nella Risoluzione n. 26 del 2009 del Municipio Roma XX, per ricongiungersi al progetto delle piste ciclabili previste dall’Amministrazione Provinciale in Via Anguillarese;
4. tenere conto dei percorsi ciclabili della Provincia di Roma;
5. realizzare un collegamento ciclopedonale lungo Via di Villa Lauchli fino a Via Cassia Nuova e relativi collegamenti tra le aree pubbliche della riserva naturale dell’Inviolatella Borghese con i quartieri limitrofi;
6. successivamente alla conclusione dell’iter della proposta n. 112/2011 sia pianificato lo stanziamento economico da parte del Governo di Roma Capitale con relativo crono programma della realizzazione del Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale, relativamente ai collegamenti pubblici tra le diverse reti esistenti;

Che il Consiglio del Municipio V ha espresso parere contrario senza motivazioni;

Che la Giunta Capitolina nella seduta dell’8 febbraio 2012 in merito alle richieste e/o osservazioni dei Municipi ha rappresentato quanto segue:

Municipio I:

- 1) le osservazioni generali vengono accolte nella loro generalità e ove compatibili con il “Piano di pedonalizzazione del Centro Storico” e fattibili tecnicamente, si recepiscono nel Piano come indirizzi dell’ente territoriale nella progettazione e gestione delle politiche di mobilità;
- 2) l’osservazione, di carattere generale, viene accolta ancorché la stessa riguardi modalità di gestione di eventi ricorrenti e non la pianificazione di infrastrutture e servizi per la ciclabilità. Il concetto di garanzia di percorribilità della dorsale Tevere durante le manifestazioni dell’estate romana e quindi la salvaguardia del tracciato viene accolta;
- 3) il principio generale osservato viene accolto. Non avendo fornito il Municipio le localizzazioni, in fase di attuazione del Piano sul territorio, verranno individuate le aree su cui installare portabiciclette;
- 4) l’osservazione viene accolta in quanto l’incremento di densità di postazioni rende maggiormente efficiente il sistema di Bike Sharing;
- 5) l’osservazione viene accolta parzialmente in relazione agli elevati carichi di passeggeri sulle linee della metropolitana, si accoglie la necessità di estendere le fasce orarie in cui è autorizzato il trasporto a bordo e verificare la possibilità di destinazione di un vagone agli utenti con bicicletta al seguito;
- 6) l’osservazione viene accolta, evidenziando che il Piano definisce con precisione costi e strumenti finanziari da adottare.

#### Municipio VII:

- 1) l'osservazione viene accolta parzialmente, il cronoprogramma generale riportato nel cap. 9 "Stima dei costi e dei benefici" Paragrafo 9.1.1 "Primo Scenario – Breve Periodo (2011-2013)" e nella tabella 17, è il crono programma possibile a livello di Piano;
- 2) l'osservazione non viene accolta in quanto gli oneri di manutenzione sono da prevedersi nei piani di investimento di Roma Capitale, nei centri di costo della manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità assegnati agli Uffici competenti (Municipi e Dipartimento Lavori Pubblici);
- 3) la richiesta viene accolta parzialmente in quanto l'intervento proposto è accoglibile secondo quanto previsto nel Piano: cioè 1,5 Km di rete locale nello scenario di breve periodo (tabella 17) e circa 3 km nello scenario di medio periodo (tabella 18).

#### Municipio IX:

- 1) la richiesta viene accolta in subordine alla regolarità amministrativa della richiesta;
- 2) la richiesta non viene accolta in quanto l'accoglimento richiede una variazione della prassi di gestione degli stanziamenti che andrebbe impostata omogeneamente per tutti i Municipi.

#### Municipio X:

- 1) la richiesta viene accolta parzialmente il Piano prevede tale connessione, in fase di attuazione i processi partecipativi consentiranno di calibrare i tracciati;
- 2) la richiesta non viene accolta in quanto non sono state fornite indicazioni precise sugli incrementi richiesti. Eventuali incrementi potranno essere determinati nel dettaglio al prossimo aggiornamento del Piano;
- 3) la richiesta non viene accolta in quanto il piano rappresenta uno strumento di programmazione e pianificazione a medio e lungo termine non finalizzato quindi alla valutazione di opere esistenti. Le attività di modificazione di tracciati esistenti possono essere svolte direttamente con gli Uffici del Dipartimento Ambiente;
- 4) la richiesta viene accolta parzialmente in quanto il tema della manutenzione e pulizia delle piste ciclabili non è argomento di piano; la previsione di completamento delle piste esistenti è contenuta nel Piano;
- 5) la richiesta viene accolta parzialmente; il Piano prevede la dotazione di portabiciclette nei nodi di interscambio (Paragrafo 4 "Pianificazione" sotto paragrafo 4.2.4 "Parcheggi per biciclette nei nodi di interscambio" – Tabella 13), in sede progettuale si può valutare la possibilità di aggiungere parcheggi nei locali CO.TRA.L. indicati;
- 6) la richiesta viene accolta parzialmente, si limita l'intervento a quanto previsto nel Piano: cioè la scelta da parte dei Municipi: 1,5 Km di rete locale nello scenario di breve periodo (tabella 17) e 3 km netto scenario di medio periodo (tabella 18);
- 7) la richiesta viene accolta parzialmente, in fase di attuazione i processi partecipativi consentiranno di calibrare i tracciati;
- 8) la richiesta non viene accolta in quanto l'impatto sulla sosta è valutabile solo in fase progettuale e non pianificatoria;
- 9) la richiesta viene accolta.

#### Municipio XI:

- 1) la richiesta non viene accolta in quanto il cronoprogramma generale riportato nel cap. "Stima dei costi e dei benefici" Paragrafo 9.1.1 "Primo Scenario – Breve Periodo (2011-2013)" e nella tabella 17, è il crono programma possibile a livello di Piano. Il Primo scenario determina gli interventi programmati nella presente consigliatura;

- 2) la richiesta non viene accolta in quanto gli oneri di manutenzione sono ricompresi nei Piani di investimento di Roma Capitale nei Centri di Costo della manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità assegnati agli Uffici competenti (Municipi e Dipartimento Lavori Pubblici). Il piano rappresenta uno strumento di programmazione e pianificazione a medio e lungo termine non finalizzato quindi alla valutazione di opere esistenti;
- 3) la richiesta viene accolta in quanto è già ricompresa nei contenuti del Piano; la quota di proventi da destinare alla ciclabilità viene definita dalla normativa nazionale di riferimento;
- 4) la richiesta non viene accolta in quanto incongruente con il Piano;
- 5) la richiesta viene accolta.

#### Parte Grafica:

- a) la richiesta viene accolta;
- b) la richiesta viene accolta parzialmente in quanto congruente con il settore urbano ma da verificare in fase attuativa la fattibilità tecnica della proposta;
- c) la richiesta viene accolta;
- d) la richiesta viene accolta;
- e) la richiesta viene parzialmente accolta in quanto la pista prevista su Via Fontanellato non può essere eliminata in quanto rappresenta il collegamento fra la pista esistente su Via di Grotta Perfetta – Via Giuseppe Berto – Via Augusto Vera e la pista esistente su Via C. Colombo;
- f) la richiesta viene accolta;
- g) la richiesta viene accolta;
- h) la richiesta viene parzialmente accolta in quanto la fattibilità potrà essere valutata in corso di fase progettuale.

#### Municipio XII:

- 1) la richiesta viene accolta parzialmente in quanto da verificare in fase di attuazione di concerto con gli Uffici coinvolti;
- 2) la richiesta viene accolta parzialmente;
- 3) la richiesta viene accolta; rimangono comunque da svolgere le verifiche di fattibilità tecnica in fase di attuazione, in relazione alla logica complessiva su scala cittadina, del servizio;
- 4) la richiesta, di carattere generale, viene accolta nella sua generalità ove fattibile tecnicamente, si recepisce quindi nel Piano come indirizzo dell'ente territoriale nella progettazione e gestione delle politiche di mobilità.

#### Allegato T5 degli allegati testuali:

- a) la richiesta viene accolta parzialmente in quanto da verificare in fase di attuazione di concerto con gli altri Uffici coinvolti;
- b) la richiesta viene accolta in quanto già in parte contenuta nelle azioni del Piano ed in linea con le politiche di sviluppo della ciclabilità;
- c) la richiesta viene accolta; rimangono comunque da svolgere le verifiche di fattibilità tecnica in fase di attuazione, in relazione alla logica complessiva, su scala cittadina, del servizio;
- d) la richiesta viene accolta parzialmente in quanto congruente con i contenuti del Piano;
- e) la richiesta è già prevista in piano;
- f) la richiesta non viene accolta in quanto il Piano Quadro della Ciclabilità si configura come Piano di settore in materia ambientale e Piano Attuativo del PSMS;

- g) la richiesta viene accolta parzialmente; il Piano verrà aggiornato a cadenza triennale con il coinvolgimento di tutti i Municipi e degli Uffici competenti;
- h) la richiesta viene accolta parzialmente; da verificare in fase di progettazione le tipologie progettuali che non sono contenute nel Piano se non a livello tipologico dell'Abaco;
- i) la richiesta viene accolta;
- j) la richiesta non viene accolta in quanto gli interventi di miglioramento delle piste ciclabili esistenti non sono azioni contenute nel Piano e potranno essere svolte in collaborazione con gli Uffici del Dipartimento Ambiente.

#### Municipio XV:

##### Osservazioni generali:

- A. l'osservazione viene accolta parzialmente; il Piano non rappresenta un esercizio cognitivo ma uno strumento di pianificazione e programmazione degli interventi che l'Amministrazione Capitolina dovrà attuare per lo sviluppo della ciclabilità urbana. Si accoglie il principio di necessità di coerenza del Piano;
- B. l'osservazione viene accolta parzialmente; si accoglie la proposta di inserire un capitolo denominato NTA nel quale si esplicitino i meccanismi di coerenza del Piano;
- C. l'osservazione non viene accolta in quanto si ritiene che le premesse inserite approfondiscano ed esplicitino gli intenti e gli obiettivi generali del Piano nel contesto di Roma Capitale;
- D. l'osservazione viene accolta parzialmente in quanto si accoglie la necessità di esplicitare meccanismi di coerenza del Piano;
- E. l'osservazione viene accolta;
- F. l'osservazione viene accolta;
- G. l'osservazione viene accolta;
- H. l'osservazione non viene accolta in quanto corridoi verdi assumono valenza di utilizzazione qualificata della rete ecologica (reticolo idrografico) e di riconnessione fra le aree agricole e le aree protette;
- I. l'osservazione viene accolta parzialmente; l'estensione proposta potrà essere inserita nel primo aggiornamento triennale del Piano, a seguito del monitoraggio dell'equilibrio economico della prima fase attuativa;
- J. l'osservazione viene accolta parzialmente; la pianificazione inserita nel piano esplicita la necessità di inserimento a regime del servizio di riscioè la pianificazione del servizio così come la regolamentazione avverrà nelle fasi attuative del Piano;
- K. l'osservazione non viene accolta in quanto le priorità definite negli scenari fanno riferimento al sistema di ciclabilità esistente e alle necessarie riconnessioni perché lo stesso evolva in maniera congruente rispetto al tessuto consolidato;
- L. l'osservazione non viene accolta in quanto l'entità annua dei proventi è variabile e quindi si ritiene che l'indicazione sarebbe di natura parametrica; come da legge n. 366/1998 il Piano prevede comunque lo stanziamento annuale dei fondi per la ciclabilità come quota certa dei suddetti proventi.

##### Emendamenti al deliberato:

- 1. l'emendamento viene accolto;
- 2. l'emendamento viene accolto;
- 3. l'emendamento viene accolto;
- 4. l'emendamento viene accolto;
- 5. l'emendamento viene accolto parzialmente, il punto "2)" del deliberato si modifica nel modo seguente: "2) I contenuti prescrittivi del presente Piano sono

immediatamente cogenti; pertanto ogni trasformazione edilizia ed urbanistica, sia diretta sia indiretta, ogni attuazione determinata dai Piani Particolareggiati del Traffico, ogni nuova opera pubblica, nonché ogni intervento di straordinaria manutenzione delle infrastrutture per la mobilità e del verde pubblico, dovrà perentoriamente assumere la contestuale attuazione, con le modifiche eventualmente verificate come necessarie in sede progettuale ma mantenendone le finalità, o comunque la compatibilità con gli interventi pianificati nel presente Piano per la parte di territorio o per l'opera pubblica o privata oggetto dell'intervento;”;

6. l'emendamento viene accolto;
7. l'emendamento viene accolto;
8. l'emendamento viene accolto;
9. l'emendamento viene accolto;
10. l'emendamento viene accolto parzialmente, dopo il punto 4 del deliberato, ovvero dopo il, precedente, si aggiunge: “4 quater) Il Piano è oggetto di revisione ed integrazione diretta da parte degli Uffici competenti, limitatamente alla graficizzazione delle attuazioni che progressivamente giungano a compimento, siano esse o meno derivazione diretta del Piano; il Piano viene verificato ed aggiornato e quindi nuovamente sottoposto all'approvazione dell'Assemblea Capitolina, con cadenza almeno triennale, su proposta della Giunta Capitolina o su iniziativa municipale o su iniziativa assembleare o contestualmente alla verifica ed aggiornamento periodico del PGTU”;

Emendamenti al Piano:

- A) Emendamento alla “Relazione Tecnica”;
  - A.1) l'emendamento viene accolto;
- B) Emendamento alle “Norme Tecniche di Attuazione”: l'emendamento viene accolto parzialmente; Il Piano Originale rappresenta uno strumento di valenza pianificatoria e programmatica; in tal senso il Piano non presenta nessun tipo di lacuna. Visto l'accoglimento e l'assoluta condivisione di dover rendere il Piano “Cogente” si accoglie la proposta di inserimento di un Capitolo relativo alle Norme Tecniche di Attuazione;
  - B.1) l'emendamento viene accolto parzialmente nel modo seguente:
 

“Art. V Prevalenza degli elaborati grafici

Nell'eventuale contrasto o incompletezza tra prescrizioni di testo (elaborati T1 e T2) e grafiche, prevalgono le prescrizioni grafiche; se il contrasto è tra prescrizioni grafiche a scala diversa, prevale la scala più dettagliata”;

“Art. W Cogenza e recepimento normativo del Piano

Quanto definito e pianificato nel Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale, ha valore cogente e quindi prescrittivo, costituisce variante del vigente PGTU (approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 84 del 28 giugno 1999) e, in quanto variante al PGTU, ovvero in quanto “Piano comunale di Settore in materia ambientale”, comportante modifiche o integrazioni al Piano Regolatore Generale, non costituisce variante urbanistica (NTA – titolo V – art. 109).

Nelle more dell'adozione della variante al PGTU, ovvero dell'adozione del nuovo PGTU, e della conseguente cogenza urbanistica, ex art. 109 NTA di PRG, le aree interessate dai tracciati, definitivi o preliminari, delle ciclopiste pianificate sono sottoposte alla specifica normativa di salvaguardia di cui al successivo articolo X.

La realizzazione di ciclopiste, in quanto funzionali alla mobilità in modalità ciclistica, è considerata quale opera di urbanizzazione primaria;

#### Art. X Norme di salvaguardia

La normativa di salvaguardia sulle aree necessarie all'attuazione del presente Piano si esplica nel diniego da parte dell'Amministrazione Capitolina all'autorizzazione di qualsivoglia trasformazione urbanistica o edilizia che non risulti compatibile e coerente con la tratta ciclabile pianificata incidente o tangente il sedime che s'intende trasformare, ovvero che non garantisca, anche prevedendo una variazione del tracciato ciclabile pianificato, le finalità di connessione rappresentate dal tracciato stesso. La normativa di salvaguardia può essere derogata dietro sottoscrizione, da parte dell'avente titolo alla trasformazione, di specifico Atto d'Obbligo d'impegno alla rimozione di quanto realizzato in via temporanea e precaria, con rinuncia al plusvalore in caso di esproprio e presentazione di fideiussione corrispondente all'onere del ripristino. E' fatta salva la possibilità per l'avente titolo alla trasformazione, di realizzare direttamente la tratta ciclabile ricadente sui sedimi di proprietà previa approvazione del progetto da parte del competente Ufficio Comunale; in questo caso i sedimi su cui l'opera viene realizzata sottostanno al regime giuridico delle strade private aperte al pubblico transito, fatta salva la possibilità per il proprietario di proporre la cessione gratuita all'Amministrazione Capitolina;

#### Art. Y Attuazioni urbanistiche

Nella pianificazione particolareggiata delle trasformazioni urbanistiche (Convenzioni, Piani di Zona, ATO, Programmi Integrati ed ogni altra fattispecie) è fatto obbligo di prevedere, quali opere di urbanizzazione primaria, la realizzazione delle tratte ciclabili pianificate in attraversamento o in adiacenza dell'ambito oggetto di attuazione.

In particolare, in sede di pianificazione, si definiranno i tracciati viari in relazione alla morfologia del territorio, considerando quindi la funzionalità della nuova rete viaria interna e di innesto anche sotto il profilo vincolante della mobilità ciclistica da rapportarsi alle acclività ammissibili.

Qualora l'ambito urbanistico oggetto di attuazione, pur non prevedendosi l'attraversamento ciclabile dello stesso, risulti adiacente e quindi innestabile sulla rete ciclabile pianificata ed indipendentemente dalla preventiva realizzazione di quest'ultima, si provvederà a pianificarne ed a realizzarne l'innesto ciclabile al medesimo, disponendo altresì, qualora il contesto urbanistico lo suggerisca e le condizioni morfologiche lo consentano, la realizzazione di una ciclabilità locale interna all'ambito;

#### Art. Z Norma transitoria

Nel caso di nuove infrastrutture viarie o di opere di straordinaria manutenzione viarie programmate prima della data di approvazione del presente Piano, è fatto obbligo a tutti gli Uffici competenti nella progettazione e/o nella realizzazione, sia in via diretta, sia in via indiretta (urbanizzazioni primarie), di verificare la compatibilità e la coerenza degli interventi già progettati o in corso di progettazione o da progettarsi con le prescrizioni di cui al presente Piano. In via



principale il R.U.P. provvederà affinché la tratta ciclabile pianificata, in corrispondenza, in adiacenza o in connessione dell'infrastruttura viaria, venga realizzata contestualmente all'opera già programmata, anche proponendo le necessarie varianti al progetto o in corso d'opera.

In via subordinata, qualora l'avanzato stato del procedimento attuativo non renda praticabile la realizzazione della prevista tratta ciclabile contestualmente all'opera viaria, il R.U.P. provvederà affinché l'opera in corso di attuazione non pregiudichi l'efficienza della tratta ciclabile pianificata.”;

- C) Emendamenti agli Allegati testuali
- C.1) Emendamento all'elaborato testuale T1 – Strade su cui è pianificato un percorso ciclabile;
  - C.1.1) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.2) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.3) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.4) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.5) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.6) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.7) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.8) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.9) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.10) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.11) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.12) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.13) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.14) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.15) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.16) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.17) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.18) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.19) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.20) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.21) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.22) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.23) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.24) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.25) l'emendamento viene accolto;
  - C.1.26) l'emendamento viene accolto;

- C.1.27) l'emendamento viene accolto;
- C.1.28) l'emendamento viene accolto;
- C.1.29) l'emendamento viene accolto;
- C.1.30) l'emendamento viene accolto;
- C.1.31) l'emendamento viene parzialmente accolto, la ciclabilità principale prevista dal Piano, rimane tale, si aggiunge la classificazione di Principale alle strade proposte;
- C.1.32) l'emendamento viene parzialmente accolto, la ciclabilità principale prevista dal Piano, rimane tale, si aggiunge la classificazione di Principale alle strade proposte;
- C.1.33) l'emendamento viene accolto;
- C.1.34) l'emendamento viene accolto;
- C.1.35) l'emendamento viene accolto;
- C.1.36) l'emendamento viene accolto;
- C.1.37) l'emendamento viene accolto;
- C.1.38) l'emendamento viene accolto;
- C.1.39) l'emendamento viene accolto;
- C.1.40) l'emendamento viene accolto;
- C.1.41) l'emendamento viene accolto;
- C.1.42) l'emendamento viene accolto;
- C.1.43) l'emendamento viene accolto;
- C.1.44) l'emendamento viene accolto;
- C.1.45) l'emendamento viene accolto;
- C.1.46) l'emendamento viene accolto;
- C.1.47) l'emendamento viene accolto;
- C.1.48) l'emendamento viene accolto;
- C.1.49) l'emendamento viene accolto;
- C.1.50) l'emendamento viene accolto;
- C.1.51) l'emendamento viene accolto;
- C.1.52) l'emendamento viene accolto;
- C.1.53) l'emendamento viene accolto;
- C.1.54) l'emendamento viene accolto;
- C.1.55) l'emendamento viene accolto;
- C.1.56) l'emendamento viene accolto;
- C.1.57) l'emendamento viene accolto;
- C.1.58) l'emendamento viene accolto;
- C.1.59) l'emendamento viene accolto;

C.1.60) l'emendamento viene accolto;

C.1.61) l'emendamento viene accolto;

C.1.62) l'emendamento viene accolto;

C.2) Emendamento all'elaborato testuale T2 – Corridoi Principali:

C.2.1) l'emendamento viene accolto;

C.2.2) l'emendamento viene accolto;

C.2.3) l'emendamento viene accolto;

C.3) Emendamento all'elaborato testuale T3 – Scuole stati superiori

C.3.1) l'emendamento viene accolto;

D.1) Emendamenti contestuali a tutti gli elaborati grafici

D.1.2) l'emendamento viene accolto;

D.2) Emendamenti contestuali agli elaborati grafici G2, G3, G4, G5D, GD, GXV e G7

D.2.1) l'emendamento viene accolto;

D.2.2) l'emendamento viene accolto;

D.2.3) l'emendamento viene accolto;

D.2.4) l'emendamento viene accolto;

D.2.5) l'emendamento viene accolto;

D.2.6) l'emendamento viene accolto;

D.2.7) l'emendamento viene accolto;

D.2.8) l'emendamento viene accolto;

D.2.9) l'emendamento non viene accolto in quanto la logica del Piano di classificazione di percorsi ciclopedonali in Corridoi Verdi, fa specifico riferimento alla qualificazione degli ambiti rurali e naturalistici e del connesso reticolo idrografico della rete ecologica.

Municipio XX:

l'emendamento viene accolto;

l'emendamento viene accolto;

l'emendamento viene accolto;

l'osservazione viene accolta parzialmente; l'indicazione generica è accoglibile in fase di progettazione in quanto riguarda i raccordi con la viabilità ciclabile esterna al territorio extra Roma Capitale;

l'emendamento viene accolto;

l'osservazione viene accolta parzialmente la pianificazione dello stanziamento economico è accolta in subordine alle decisioni di Giunta e Assemblea inerenti approvazione di Bilancio e relativi assestamenti. Il cronoprogramma generale riportato nel cap. 9 "Stima dei costi e dei benefici" Paragrafo 9.1.1 "Primo Scenario – Breve Periodo (2011-2013)" e nella tabella 17, è il crono programma possibile a livello di Piano;

Atteso che la IV Commissione, nella seduta del 19 ottobre 2011, ha espresso parere favorevole all'unanimità;

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;

Tutto ciò premesso,

## L'ASSEMBLEA CAPITOLINA

### DELIBERA

- 1) di approvare il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale comprensivo degli elaborati grafici che, rilegati a parte, costituiscono allegati del presente provvedimento.

Municipi XIX, XVIII, XVI: da Monte Ciocchi al Gianicolo, prolungando il percorso del parco ciclo-pedonale, attualmente in realizzazione dal San Filippo Neri al Monte Ciocchi, utilizzando il viadotto ferroviario attualmente in disuso della linea ferroviaria FM3 Roma – Viterbo, proseguendo su Via Gregorio VII ed utilizzando la salita delle Mura Gianicolensi.

Il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale, in quanto Piano di Settore in materia ambientale, non comporta Variante Urbanistica ex comma 1, art. 109 delle NTA del vigente Piano Regolatore Generale.

Il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale costituisce variante al vigente PGTU (deliberazione Consiglio Comunale n. 84/1999) e, nelle more dell'approvazione del nuovo PGTU, rappresenta il riferimento normativo gerarchicamente prevalente per quanto attiene la mobilità ciclabile ed i relativi servizi.

Gli elaborati grafici G2, G3, G5, G5A, G5B, G5C e G5D del presente Piano integrano gli elaborati gestionali del PRG vigente sub G3 – Sistema delle infrastrutture per la mobilità, 1:20.000 (n. 11 fogli) – assumendo la codifica seriale G3.1..

L'elaborato grafico G6 (Abaco delle progettazioni) del presente Piano integra l'elaborato gestionale del PRG vigente sub G4 – Guida alla progettazione delle infrastrutture per la mobilità (album A3) –, assumendo la codifica G4.1 Abaco per la progettazione delle infrastrutture per la ciclabilità;

- 2) i contenuti prescrittivi del presente Piano sono immediatamente cogenti; pertanto ogni trasformazione edilizia ed urbanistica, sia diretta sia indiretta, ogni attuazione determinata dai Piani Particolareggiati del Traffico, ogni nuova opera pubblica, nonché ogni intervento di straordinaria manutenzione delle infrastrutture per la mobilità e del verde pubblico, dovrà perentoriamente assumere la contestuale attuazione, con le modifiche eventualmente verificate come necessarie in sede progettuale ma mantenendone le finalità, o comunque la compatibilità con gli interventi pianificati nel presente Piano per la parte di territorio o per l'opera pubblica o privata oggetto dell'intervento.

Le trasformazioni urbanistiche ed edilizie per le categorie d'intervento RE2, RE3, DR, AMP, NE, RU e NIU (ex art. 9 delle NTA del vigente PRG) e PP.UU.PP. in istruttoria, ma non ancora concessionate, ovvero per le quali non sia ancora stato rilasciato Permesso a Costruire, sono vigilate dagli Uffici Capitolini competenti affinché risultino compatibili (RE2, RE3, DR, AMP e NE) o attuative (RU, NIU e PP.UU.PP.) degli interventi pianificati nel presente Piano per la parte di territorio

oggetto dell'intervento; per le trasformazioni urbanistiche (RU, NIU e PP.UU.PP.) il R.U.P. è tenuto ad accertare l'incidenza o la tangenza dell'area oggetto di trasformazione con gli interventi pianificati nel presente Piano e, nel caso di positivo accertamento, provvede di prassi ad invitare alle relative Conferenze di Servizi l'Ufficio Dipartimentale competente in materia di mobilità ciclabile.

A partire dalla formazione del Bilancio di previsione 2013-2015, tutti i progetti relativi a nuove infrastrutture per la mobilità o ad interventi di straordinaria manutenzione sulla viabilità esistente (strade, piazze, marciapiedi, ciclopiste, rampe, sovrappassi, sottopassi), qualora riguardino sedimi relativi a tratte ciclabili pianificate di cui al presente Piano, debbono prevedere l'attuazione contestuale dell'apprestamento ciclabile;

- 3) di dare indirizzo ai Dipartimenti, ai Municipi e a tutte le strutture tecnico-amministrative di Roma Capitale di contribuire alla lotta all'inquinamento urbano da traffico veicolare inserendo sistematicamente gli interventi contenuti nel Piano Quadro della Ciclabilità in ogni progetto urbano, in ogni intervento di trasformazione del territorio e in ogni programmazione ordinaria delle trasformazioni determinate dai piani generali e particolareggiati del traffico, dai lavori pubblici stradali, dalla realizzazione di nuovi insediamenti nell'ambito del PRG, dalla riqualificazione di quartieri, dalle nuove linee di trasporto pubblico su ferro, dai nuovi parchi;
- 4) di attribuire agli interventi contenuti nel Piano Quadro della Ciclabilità valenza strategica per la risoluzione dell'emergenza traffico e per la lotta all'inquinamento atmosferico ed all'emissione dei fattori clima alteranti.

Il Tavolo di Coordinamento di cui al punto 5) provvederà prioritariamente ad esperire una ricognizione delle attuazioni urbanistiche già esecutive (Piani di Zona, Convenzioni Urbanistiche, Piani di Recupero Urbano, Programmi Integrati, Piani Particolareggiati, PP.UU.PP.), individuando quelle incidenti o tangenti gli interventi pianificati nel presente Piano, e, per tali fattispecie, definisce con il R.U.P. i provvedimenti funzionali alla realizzazione delle opere ciclabili definite nel presente Piano, o, in via subordinata, la compatibilità di tali attuazioni con la rete ciclabile pianificata.

Il suddetto Tavolo di Coordinamento provvederà altresì ad esperire una ricognizione sugli interventi dipartimentali e municipali relativi a nuove infrastrutture per la mobilità o ad interventi di straordinaria manutenzione sulla viabilità esistente già finanziati e per i quali non siano ancora stati assunti impegni di spesa verso Terzi, individuando quelli incidenti su sedimi relativi a tratte ciclabili pianificate di cui al presente Piano, e, per tali fattispecie, definendo con il R.U.P. i provvedimenti funzionali alla realizzazione contestuale degli apprestamenti ciclabili definiti nel presente Piano, o, in via subordinata, alla compatibilità di tali opere con la rete ciclabile pianificata.

Il Piano è oggetto di revisione ed integrazione diretta da parte degli Uffici competenti, limitatamente alla graficizzazione delle attuazioni che progressivamente giungano a compimento, siano esse o meno derivazione diretta del Piano; il Piano viene verificato ed aggiornato e quindi nuovamente sottoposto all'approvazione dell'Assemblea Capitolina, con cadenza almeno triennale, su proposta della Giunta Capitolina o su iniziativa municipale o su iniziativa assembleare o contestualmente alla verifica ed aggiornamento periodico del PGTU;

- 5) di prevedere l'istituzione, in capo al Dipartimento Tutela Ambientale e del Verde – Protezione Civile, in ragione della dichiarata valenza strategica, di un tavolo di coordinamento composto dal Dipartimento Ambiente medesimo, dall'Ufficio del Commissario Delegato per gli interventi emergenziali di cui alla O.P.C.M. 26 settembre 2006 n. 3543, dal Coordinatore del documento di Piano e dall'Osservatorio Ambientale per i cambiamenti climatici al fine di supervisionare e organizzare le fasi attuative degli interventi, integrare le azioni di mobilità sostenibile con le azioni di sviluppo della ciclabilità e procedere alla verifica e alla misura dei benefici ambientali conseguiti.
- Il tavolo verrà coordinato dal Dipartimento Ambiente, ovvero dall'Ufficio del Commissario delegato in caso di eventuale inserimento di ulteriori interventi di ciclabilità già finanziati e/o che saranno oggetto di futuro finanziamento nel Piano commissariale previsto dalla citata O.P.C.M. n. 3543/2006;
- 6) di prevedere che il ricavato delle multe sia destinato a favore della mobilità ciclistica nelle quote necessarie alle fasi di attuazione del Piano stesso;
- 7) in relazione alla priorità che il Piano assume tra le politiche di riqualificazione dell'ambiente urbano, si dovrà potenziare e consolidare il gruppo di lavoro che ha elaborato il Piano, al fine di dare immediato avvio alle fasi attuative del Piano stesso.

Procedutosi alla votazione nella forma come sopra indicata, il Presidente, con l'assistenza dei Segretari, dichiara che la proposta risulta approvata all'unanimità, con 35 voti favorevoli.

Hanno partecipato alla votazione i seguenti Consiglieri:

Aiuti, Alzetta, Angelini, Azuni, Berruti, Cantiani, Cassone, Cianciulli, Ciardi, Cochi, De Luca A., De Micheli, De Priamo, Di Cosimo, Gazzellone, Gramazio, Guidi, Marroni, Masini, Masino, Mennuni, Mollicone, Nanni, Ozzimo, Panecaldo, Piccolo, Pomarici, Quarzo, Rocca, Santori, Siclari, Smedile, Todini, Tomaselli e Torre.

La presente deliberazione assume il n. 27.

(O M I S S I S)

IL PRESIDENTE  
M. POMARICI

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 **24 aprile 2012**.

*Dal Campidoglio, li .....*

p. IL SEGRETARIO GENERALE

.....