

ROMA



Segretariato Generale
Direzione Supporto Giunta e Assemblea Capitolina
Servizi Amministrativi ed Informatici
U.O. Casa Comunale – Albo Pretorio – Messaggi Notificatori
Servizio Assemblea Capitolina

Il Direttore

N. di protocollo **DM: RC/20190019082**
del: **20/06/2019**

Al Sig. Pietro Contegiacomo
Via Girolamo Nisio, 53
00135 Roma

e, p.c.: Al Vice Presidente dell'Assemblea
Capitolina

Al Presidente del Consiglio
del Municipio XIII

Oggetto: Interrogazione di iniziativa popolare n. 1/2019.

Si trasmette la risposta dell'On.le Sindaca all'interrogazione, a firma della S.V. e di altri cittadini, concernente: "PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), inserimento funivia Battistini/Casalotti ed esclusione prolungamento Metro A Battistini-Torrevecchia".

Si invia la risposta anche al Vice Presidente Vicario dell'Assemblea Capitolina e al Presidente del Consiglio del Municipio XIII, che legge per conoscenza, per darne informazione ai Consiglieri dei rispettivi organi, come stabilito dall'art. 5, comma 4, del Regolamento degli Istituti di Partecipazione.

Sergio Baldino

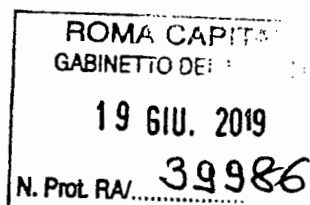
Firmato digitalmente da

SERGIO BALDINO

ROMA



La Sindaca



Dal Campidoglio,

Ai promotori
Contegiacomo Pietro
Cirelli Fabrizio ed altri

Oggetto: Interrogazione di iniziativa popolare n. 1/2019 a firma dei promotori Contegiacomo Pietro, Cirelli Fabrizio ed altri: "PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile), inserimento funivia Battistini/Casalotti ed esclusione prolungamento metro A Battistini - Torvecchia".

In riferimento all'interrogazione di iniziativa popolare in oggetto, nella quale si chiedono chiarimenti sulle ragioni che hanno portato ad includere tra le invariati del PUMS il progetto della Funivia Battistini/Casalotti ed escludere il prolungamento della Metro A Battistini – Torvecchia, si precisa quanto segue.

Premesso che è obiettivo strategico dell'Amministrazione quello di dotare la città di un sistema di mobilità competitivo con le altre capitali europee e mondiali e recuperare nel medio/lungo periodo il gap infrastrutturale storico, aggravato dallo sviluppo insediativo degli ultimi 15 anni, è stato sviluppato uno "Studio su un complesso di infrastrutture per la mobilità pubblica da considerare nella redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", nel quale sono individuati gli interventi costituenti un primo insieme di opere, definite "punti fermi" rispetto all'evoluzione del PUMS.

Sulla base dello studio, con deliberazione n. 113 del 9 giugno 2017 la Giunta Capitolina ha individuato alcuni interventi sulle infrastrutture, al netto di quelli non di competenza dell'Amministrazione Capitolina, quali invariati da considerare nella redazione del PUMS; si tratta di opere che non esauriscono il quadro degli interventi che verranno definiti nel piano ma costituiscono un complesso di priorità di breve e medio periodo che l'Amministrazione comunale considera acquisite nella definizione del nuovo modello di mobilità della città di Roma. In relazione alla domanda di trasporto e alla pesante congestione stradale nell'area d'interesse, tra le opere invariati sopra citate è ricompresa la Funivia Battistini/Casalotti con la cui realizzazione l'Amministrazione si propone di migliorare i collegamenti di trasporto pubblico da e verso il centro della città. L'obiettivo dell'infrastruttura, infatti, è il collegamento dei quartieri di Primavalle, Montespaccato, Casalotti e Selva Candida con la rete su ferro. La prima attività svolta che ha condotto a tale scelta progettuale è stata la consultazione del territorio tramite una campagna di indagini conoscitive sulle abitudini di spostamento della popolazione potenzialmente interessata al nuovo sistema di trasporto al fine di individuare le destinazioni prevalenti verso il sistema su ferro più appetibile tra metropolitana A, la FL3 e la FL5, nonché per misurare il livello di gradimento dei cittadini rispetto alla possibile realizzazione di un sistema funiviario. Sono stati altresì svolti incontri con il comitato di quartiere di Casalotti per recepire suggerimenti e indicazioni utili allo studio, tenuto conto che negli anni scorsi lo stesso comitato ha elaborato una sua specifica proposta di collegamento funiviario con la stazione Battistini della metropolitana A. Successivamente sono state svolte analisi comparative tra i diversi sistemi di trasporto (per individuare i livelli di carico passeggeri in relazione ai diversi tracciati ipotizzabili, tenendo in considerazione lo stato attuale di offerta di trasporto e le relative criticità che riscontra la popolazione residente in termini di mobilità)

al fine di individuare la tecnologia più appropriata rispetto al numero di spostamenti attesi, includendo la possibilità di utilizzare un sistema funiviario.

Quindi si è provveduto ad una disamina delle tecnologie di trasporto idonee a servire la domanda di mobilità (potenziamento del servizio bus in promiscuo lungo la via di Boccea, realizzazione di una sede riservata protetta, ovvero di un corridoio di mobilità da attrezzare a busvia, filovia, tranvia, tecnologie a impianto fisso più onerose come la metrotranvia o il prolungamento della metropolitana). Dalla prima analisi delle alternative tecnologiche è emerso che, per il livello di domanda attratta, la morfologia territoriale della zona (che non consente di riservare un corridoio per busvie o tranvie) e per i tempi di realizzazione inferiori a quelli delle alternative considerate, il sistema funiviario, nel contesto territoriale in esame, è uno dei sistemi più convenienti. È stata attentamente esaminata anche la soluzione di prolungare la linea A con le due stazioni di Bembo e Torvecchia, soluzione che di fatto rinuncia ad un collegamento diretto con Casalotti, ma incrementa la sua accessibilità alla rete portante, "avvicinando" il capolinea della linea A al GRA, ove i numeri della domanda di spostamento presentano ancora valori consistenti. L'accesso da parte della popolazione delle aree extra-GRA continuerebbe ad essere garantito solo dalle linee TPL di superficie, che però presentano percorsi tortuosi e con basse prestazioni, e dal trasporto privato. Inoltre il tempo e il costo di realizzazione dell'opera risultano essere notevolmente superiori rispetto alle altre soluzioni progettuali.

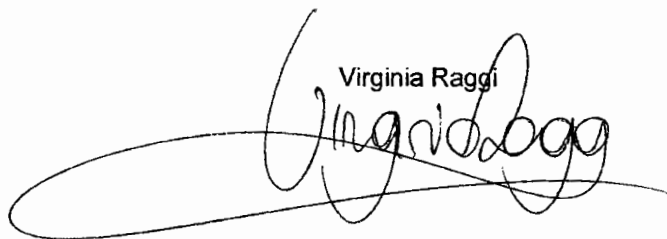
Tuttavia tale soluzione progettuale, per i motivi sopra espressi, non è stata definitivamente esclusa, sebbene nel corso dell'anno 2016 l'intervento, avente un costo d'investimento di circa 468 mln di euro, è stato sospeso in relazione alla necessità di reperimento di finanziamenti pubblici, allo stato attuale non presenti.

Va precisato che il progetto della funivia è stato studiato in modo da non compromettere la futura realizzazione del prolungamento della linea metropolitana Battistini-Torvecchia. L'infrastruttura, infatti, è divisa in due tronchi per cui, qualora venisse finanziato il suddetto prolungamento, si potrà procedere alla dismissione della prima tratta (Battistini-Torvecchia) creando così un nodo intermodale tra la metropolitana e la funivia. Quest'ultima consentirà di garantire, anche in questo scenario, il collegamento con le zone oltre GRA. La localizzazione della stazione della funivia è compatibile con l'impronta della futura stazione della metropolitana.

Per completezza di informazione, il progetto funivia Casalotti-Battistini è stato candidato per beneficiare del contributo, messo a disposizione dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la progettazione e realizzazione di sistemi di trasporto che rispondano ai fabbisogni di mobilità della Città Metropolitana.

Cordiali saluti.

Virginia Raggi

A large, stylized handwritten signature in black ink, which appears to be 'Virginia Raggi', written over the printed name.