

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Documento di controdeduzione alle osservazioni



Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale

Documento di controdeduzione alle osservazioni

Risultato della procedura di controdeduzione delle osservazioni ai documenti del PUMS metropolitano pervenute dal territorio

Ottobre 2024



Città metropolitana di Roma Capitale

ORGANI ISTITUZIONALI

Roberto Gualtieri	Sindaco Città metropolitana di Roma Capitale
Pierluigi Sanna	Vicesindaco metropolitano
Bruno Manzi	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano (fino al 15.05.2024)
Francesco Nazzaro	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano (dal 01.07.2024)
Paolo Caracciolo	Segretario/Direttore Generale
Damiano Pucci	Consigliere delegato – Pianificazione urbanistica, Pianificazione Strategica, Agricoltura e Difesa del suolo (fino al 31.12.2023)
Manuela Chioccia	Consigliera delegata - Viabilità, Mobilità e Infrastrutture

GRUPPO DI LAVORO CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE

Massimo Piacenza	Direttore Dipartimento IV "Pianificazione strategica e Governo del territorio" Coordinamento e Responsabile Unico del Procedimento
------------------	--

Dipartimento IV "Pianificazione strategica e Governo del territorio"

Maria Sparagna	Responsabile dell'Ufficio di Piano, Responsabile Tecnico dell'Ufficio di Esecuzione del Contratto (dal 20.11.2023)
Daniela Schiavetti	Responsabile amministrativo dell'ufficio di supporto al RUP

Altri Dipartimenti

Anna Rita Turlò	Responsabile Tecnico dell'ufficio supporto al RUP
Annabella Bucci	Responsabile Tecnico dell'Ufficio di Direzione dell'Esecuzione (fino al 17.11.2023)
Gabriella Polidoro	Direttore dell'Esecuzione del contratto
Maria Concetta Potenza	Responsabile Amministrativo dell'Ufficio di Direzione dell'Esecuzione
Antonello Celima	Collaudatore
Tommaso Maggi	Sistema Informativo Geografico – GIS (fino al 31.12.2022)
Loredana Santi	Sistema Informativo Geografico – GIS (dal 02.01.2023)

GRUPPO DI LAVORO

Redazione del piano affidata dalla Città metropolitana di Roma Capitale all'RTI **GO-Mobility – FIT – AIRIS**

Responsabile di commessa: **Daniele Mancuso**

Coordinamento Tecnico (*Steering Committee*)

Roberto Dall'Alba (responsabile tecnico generale) – **Andrea Spinosa** (referente Trasporto Rapido di Massa e Ferrovie) – **Claudio Minelli** (MIC-HUB - referente mobilità sostenibile) – **Oronzo Fanelli** (referente Sicurezza Stradale) – **Massimo Marciani** (FIT-Consulting – referente Merci e Logistica) - **Stefano Maurizio** (referente accessibilità e mobilità disabili) - **Francesco Ciaffi** (project manager).

Partecipazione e Comunicazione

Lorenzo Bertuccio (Scrat srl – referente partecipazione)

Elena Colli (coordinatrice attività partecipazione e comunicazione) - **Francesca Palandri** (Scrat srl) –

Chiara Trotto (Scrat srl) - **Alessandra Fratejacci** (Scrat srl)

Valutazione Ambientale Strategica e di Incidenza (Airis s.r.l.)

Irene Bugamelli - **Camilla Alessi** - **Gildo Tomassetti** - **Francesca Rametta** – **Valeriano Franchi** – **Francesco Paganini** – **Lorenzo Diani** – **Alessia Neri**

Componenti gruppo operativo multidisciplinare

GO-Mobility:

Roberto Dall'Alba (coordinatore generale), **Daniele Mancuso** (responsabile PUMS), **Francesco Ciaffi** (project manager), **Oronzo Fanelli** (PUMS e valutazioni tecnico-economiche), **Elena Colli** (processo metodologico partecipazione e comunicazione), **Daniele Di Antonio** (Responsabile analisi modellistiche e Big Data), **Paolo Mirabelli** (responsabile sviluppo modello multimodale), **Lorenzo Giannantoni** (modellista), **Stefania Lepore** (ufficio project management), **Sabrina Volpini** (responsabile attività rilievi del traffico), **Alessandro Sapienza** (rilievi e elaborazioni dati di traffico), **Rosa D'Alessandro** (comunicazione e social), **Giulia Cascone** (analisi TPL), **Simone Porcacchia** (quadro normativo), **Matteo Feliciano** (analisi TPL), **Michela Arcangeli** (documentazione amministrativa), **Daniele Aureli** (responsabile analisi dati e dashboard), **Daniel Nori** (responsabile gestione basi dati), **Davide Floridi** (analisi big data), **Davide Lucia** (mobilità attiva, accessibilità e integrazione Biciplan), **Alessandra Campo** (quadro conoscitivo), **Andrea Pitzalis** (analisi GIS), **Antonino Amoroso** (analisi GIS), **Chiara Tassinari** (elaborazioni grafiche e mappe), **Luca Carta** (supporto grafico), **Valentina Giacomelli** (MIC-Hub – ciclabilità), **Filippo Bissi** (MIC-Hub – ciclabilità), **Martina Parma** (MIC-Hub – ciclabilità).

FIT Consulting: (integrazione merci e logistica sostenibile)

Massimo Marciani (coordinatore)– **Fabio Cartolano** (responsabile tecnico) – **Marisa Meta** (responsabile redazione) – **Giacomo Lozzi** (TRELab)

Si ringrazia per la collaborazione:

Rete Ferroviaria Italiana (RFI): Direzione Stazioni – Direzione Commerciale – Ing. Renata Verghini (referente PUMS)

Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità: Stefano Fermante – Emanuela Vecchio – Luca Valeriani - Filippo Biasi

Agenzia Roma Servizi per la Mobilità: Anna Donati – Alessandro Fuschiotto – Stefano Brinchi – Fabio Nussio

Dipartimento Ingegneria Università Roma Tre: Linee di indirizzo per l'attuazione del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale- SMART -MR Interreg Europe: Marialisa Nigro – Rosita De Vincentis – Andreea Dumitru

Indice

Indice	5
Premessa.....	7
1. Panoramica delle osservazioni.....	10
1.1. Le osservazioni ricevute	10
1.2. I soggetti partecipanti	13
2. Procedura di istruttoria	16
2.1. Aspetti considerati e strumenti utilizzati	16
3. Risultati della controdeduzione.....	17
3.1. Il quadro generale.....	17
3.1.1. Accoglimento.....	17
3.1.2. Impatto sui documenti	18
3.1.3. Motivi del mancato o parziale accoglimento.....	20
4. Schede per ogni ambito	22
4.1. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano	22
4.1.1. Centri di Mobilità	22
4.1.2. Depositi	23
4.1.3. Fermate e stazioni.....	24
4.1.4. Mobilità su ferro.....	30
4.1.5. Rete TPL.....	72
4.1.6. Tariffazione	81
4.1.7. Più ambiti	82
4.2. Biciplan metropolitano	83
4.2.1. Piste ciclabili.....	83
4.2.2. Stalli	96
4.2.3. Questioni di forma	96
4.3. Accessibilità, disabilità e spazi urbani	97

4.3.1. Accessibilità	97
4.3.2. Spazi urbani	101
4.4. Mobilità privata e sistema della sosta	103
4.4.1. Mobilità privata	103
4.4.2. Sosta e parcheggi	107
4.5. Merci e logistica	107
4.6. Valutazione Ambientale Strategica	109
4.6.1. Paesaggio	109
4.6.2. Parere ambientale	112
4.6.3. Pronuncia VInCA	117
4.6.4. Questioni di forma	118
4.7. Varie	120
4.7.1. Alternative ai combustibili fossili	120
4.7.2. App & MaaS	121
4.7.3. Governance del Piano	122
4.7.4. Mobility Management	124
4.7.5. Partecipazione	126
4.7.6. Sharing Mobility	127
4.7.7. Aeroporti	128
4.7.8. Advanced Air Mobility	130
Indice delle figure	133
Indice delle tabelle	134

Premessa

Il presente documento è frutto dell'importante processo di **ricezione ed elaborazione delle osservazioni** provenienti dal territorio ai documenti del PUMS e dei Piani di Settore, nel rispetto delle linee guida espresse dal decreto ministeriale 397/2017 per la fase di adozione e approvazione del Piano.

La procedura è stata avviata il giorno 28/12/2022, data di adozione del Piano con decreto n.220 del Sindaco metropolitano¹, a cui è immediatamente seguita la **pubblicazione dei documenti** sul sito ufficiale del PUMS metropolitano² e la pubblicazione, in data 26/01/2023, dell'avviso sul Bollettino Ufficiale Regionale (BUR) di Regione Lazio relativo all'avvio della consultazione per la procedura di VAS. A partire da questa data si sono aperti i 45 giorni ufficiali per l'invio delle osservazioni ai documenti di Piano, inviabili in via telematica secondo le istruzioni ed il modulo scaricabile e compilabile forniti sul sito ufficiale del PUMS alla sezione "Partecipa!", con scadenza il giorno 12/03/2023. Nella sezione del sito era possibile consultare la **Guida per la consultazione ai documenti e l'invio delle osservazioni**, redatta appositamente per riepilogare il percorso partecipativo del PUMS, ricordare i confini di pertinenza del Piano per stimolare l'invio di osservazioni coerenti al livello di dettaglio e competenza di un Piano metropolitano, aiutare ad orientarsi nella consultazione della grossa mole di documenti, e rendere chiari i dettagli operativi tra cui i termini, il modello da seguire per la strutturazione delle proposte in schede apposite e l'invio via PEC.

La procedura per l'invio delle osservazioni è stata opportunamente **divulgata** in diverse modalità e occasioni: in primis tramite la comunicazione via mail in anteprima alla platea di stakeholder (in data 26/01/2023), seguita dalla pubblicazione sui canali social in data 27/01/2023 e successivamente nella newsletter (31/01/2023), per poi essere illustrata in dettaglio in un evento in diretta nel corso del quarto PUMS Open Day aperto al pubblico ("Destinazione PUMS") che si è tenuto il 03/03/2023 ed è rimasto sempre consultabile anche a posteriori nel canale YouTube dedicato.

A questo punto è seguito un complesso lavoro di **analisi** delle osservazioni ricevute, svolto di concerto tra i diversi team tecnici di competenza e le maggiori istituzioni ed in parallelo con la procedura di **VAS** (Valutazione Ambientale Strategica) portata avanti con Regione Lazio, che ha espresso il Parere Motivato in data 17/05/2024 ai sensi dell'art.15 del D.Lgs. n.152/2006 e a cui sono seguite le ulteriori modifiche e integrazioni necessarie.

¹ Consultabile all'indirizzo:

<https://pums.cittametropolitanaroma.it/sites/default/files/documenti/decreto%20sindaco%20citt%C3%A0%20metropolitana%20di%20Roma%20Capitale.pdf>

² Nella sezione "Documenti": <https://pums.cittametropolitanaroma.it/documenti>



Figura 1.1 IV PUMS Open Day con spiegazione delle modalità di presentazione delle osservazioni. Video integrale: <https://www.youtube.com/watch?v=44XPGIO36lw>

Una volta convalidato l'accoglimento delle osservazioni, il passo successivo è stato l'aggiornamento dei **documenti finali di Piano**, frutto del processo di assorbimento delle osservazioni accolte e parzialmente accolte oltre che delle auto osservazioni ed aggiornamenti apportati nel corso del processo di adozione. È a questo punto che la documentazione e il presente documento di riepilogo del processo di adozione sono stati portati in votazione al Consiglio metropolitano per l'**approvazione** finale del PUMS.

Si ricorda, in ultimo, che la vocazione del PUMS metropolitano è di tipo **strategico**. Le linee tracciate per la rete di trasporto pubblico, così come quelle della rete ciclabile metropolitana, sono da intendersi come ideogrammatiche: le specifiche scelte progettuali attraverso le quali definire i percorsi puntuali di transito ricadono nelle successive fasi progettuali e di PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica, nelle quali sarà possibile portare osservazioni e contributi puntuali nelle sedi opportune e nella scala locale di competenza. La definizione puntuale dei percorsi e l'attivazione di nuovi specifici servizi è demandata rispettivamente all'amministrazione comunale per quanto riguarda gli ambiti compresi dentro il comune di Roma Capitale, e alla Regione Lazio per tutti i comuni non capoluogo.

Inoltre, la natura del PUMS è quella di un piano-processo: esso prevede un aggiornamento a cadenza almeno **quinquennale** oltre che **monitoraggi regolari** per la valutazione dei risultati ed eventuali correttivi volti a garantire efficacia, come disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, per poi prevedere un aggiornamento complessivo del Piano al termine dell'orizzonte temporale di **10 anni** (Figura 1.2). È dunque da intendersi come uno **strumento dinamico** ed un **documento vivo** la cui vocazione è in primis eseguire una diagnosi del territorio e conseguentemente fornire gli indirizzi adeguati in grado di orientare lo sviluppo del sistema della mobilità metropolitana nel lungo periodo, nonché requisito per l'avvio di PFTE e di conseguenza l'accesso a finanziamenti ministeriali. L'**attuazione** ed il dettaglio puntuale di quanto pianificato, come detto, spetta alle successive fasi progettuali.

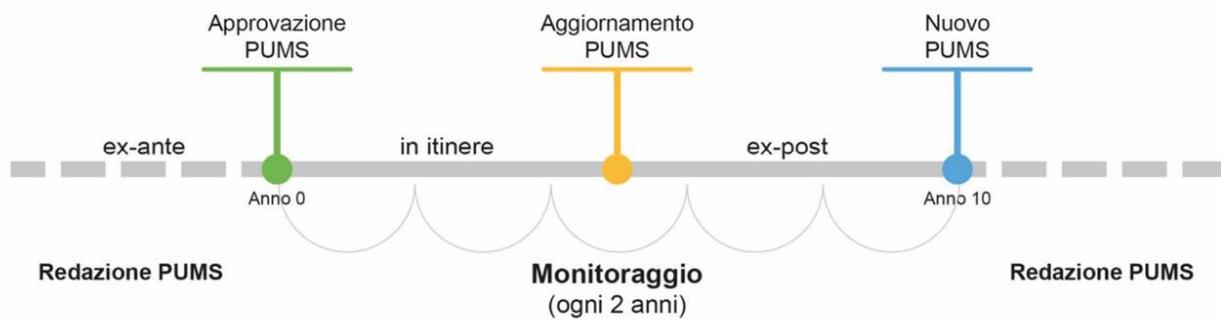


Figura 1.2 La natura del PUMS: un piano-processo

1. Panoramica delle osservazioni

1.1. Le osservazioni ricevute

Al termine della procedura di ricezione e registrazione della documentazione tramite PEC, si sono contate nel complesso **148** osservazioni, di cui:

- **83** inerenti al Piano del Trasporto Pubblico del bacino metropolitano
- **24** inerenti al Biciplan
- **19** inerenti al PUMS
- **8** inerenti alla Valutazione Ambientale Strategica
- **8** inerenti altri documenti (es. Partecipazione) o misti
- **4** inerenti al Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità
- **2** inerenti al Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile

Come prevedibile, la grande maggioranza delle osservazioni (**56%**) ha riguardato i contenuti del Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano, e in seconda battuta quelli del Biciplan (**16%**). Ugualmente prevedibile, sono molte le osservazioni riferite al **Sistema Roma** (39%), seguite da quelle relative all'area metropolitana in generale (tutti i sistemi, 23%) o al Sistema Roma + uno o altri sistemi (15%) - Figura 1.1.

Il tema protagonista delle osservazioni è sicuramente il **trasporto su ferro** (56 osservazioni, 38% del totale), seguito dalle **piste ciclabili** (18) e dalla **rete del trasporto pubblico** (12). Il resto dei temi emersi è consultabile in Figura 1.3.

La "nuvola di parole" generata grazie allo studio della frequenza delle parole utilizzate nelle osservazioni (Figura 1.4) conferma quanto detto sopra: emerge in modo lampante il forte peso del **territorio della capitale** (Roma nominata 114 volte) e del **trasporto pubblico**, rintracciabile in quasi tutte le parole più frequenti, tra le cui linea (127), collegamento (83), metropolitana (76).

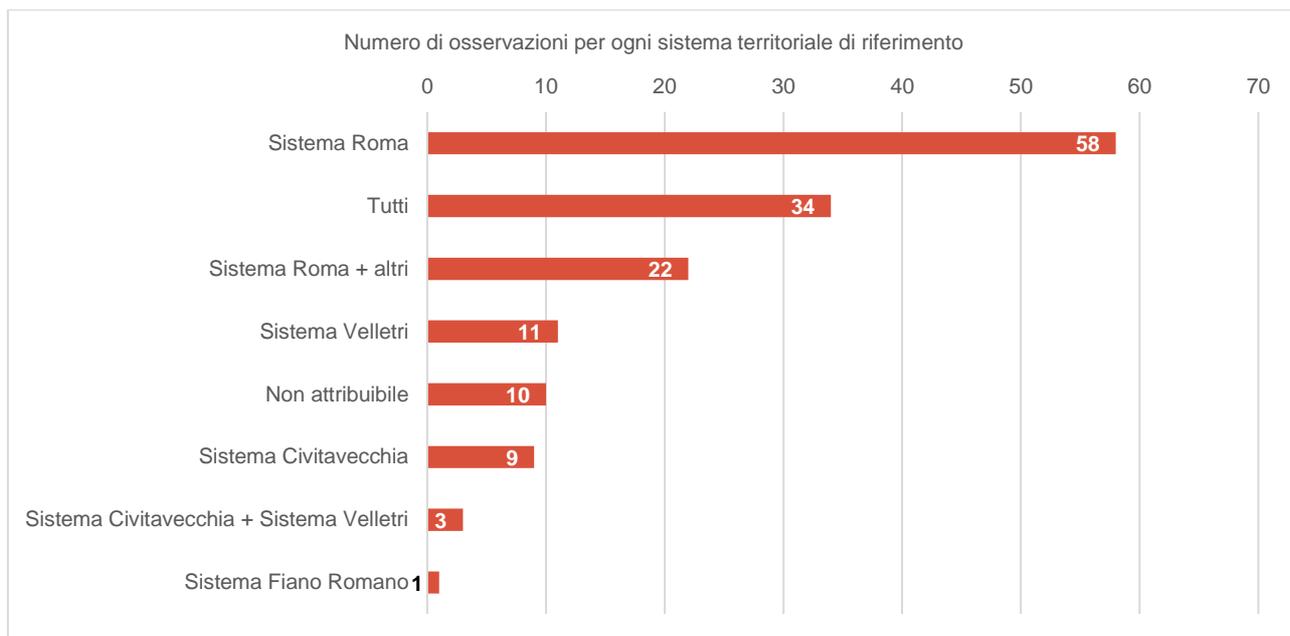


Figura 1.1 Numero di osservazioni per ogni sistema territoriale di riferimento

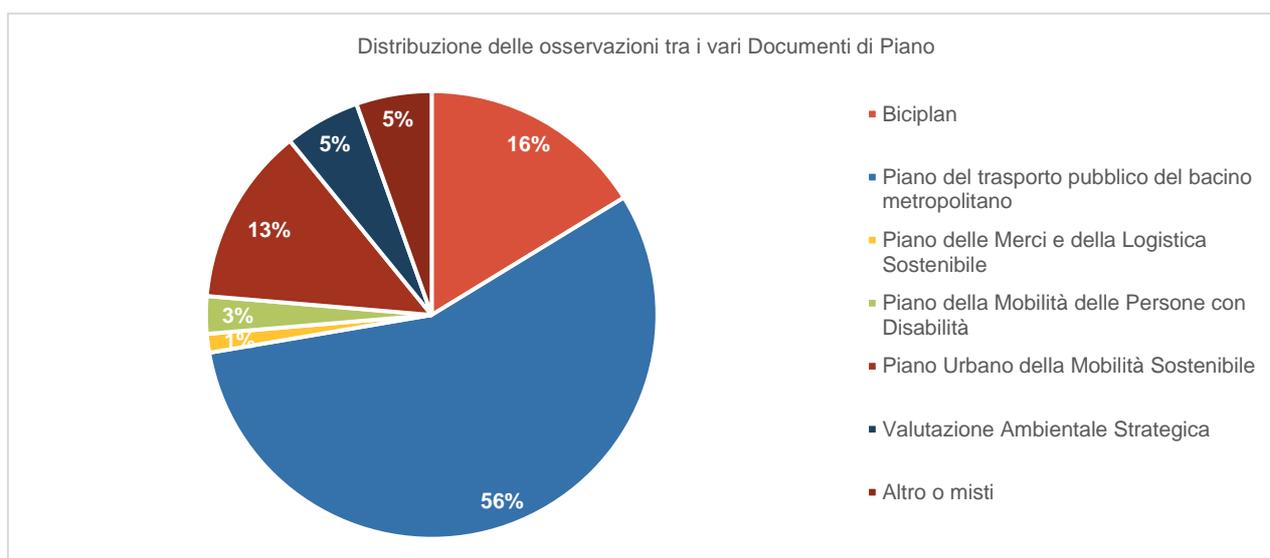


Figura 1.2 Distribuzione delle osservazioni tra i vari Documenti di Piano

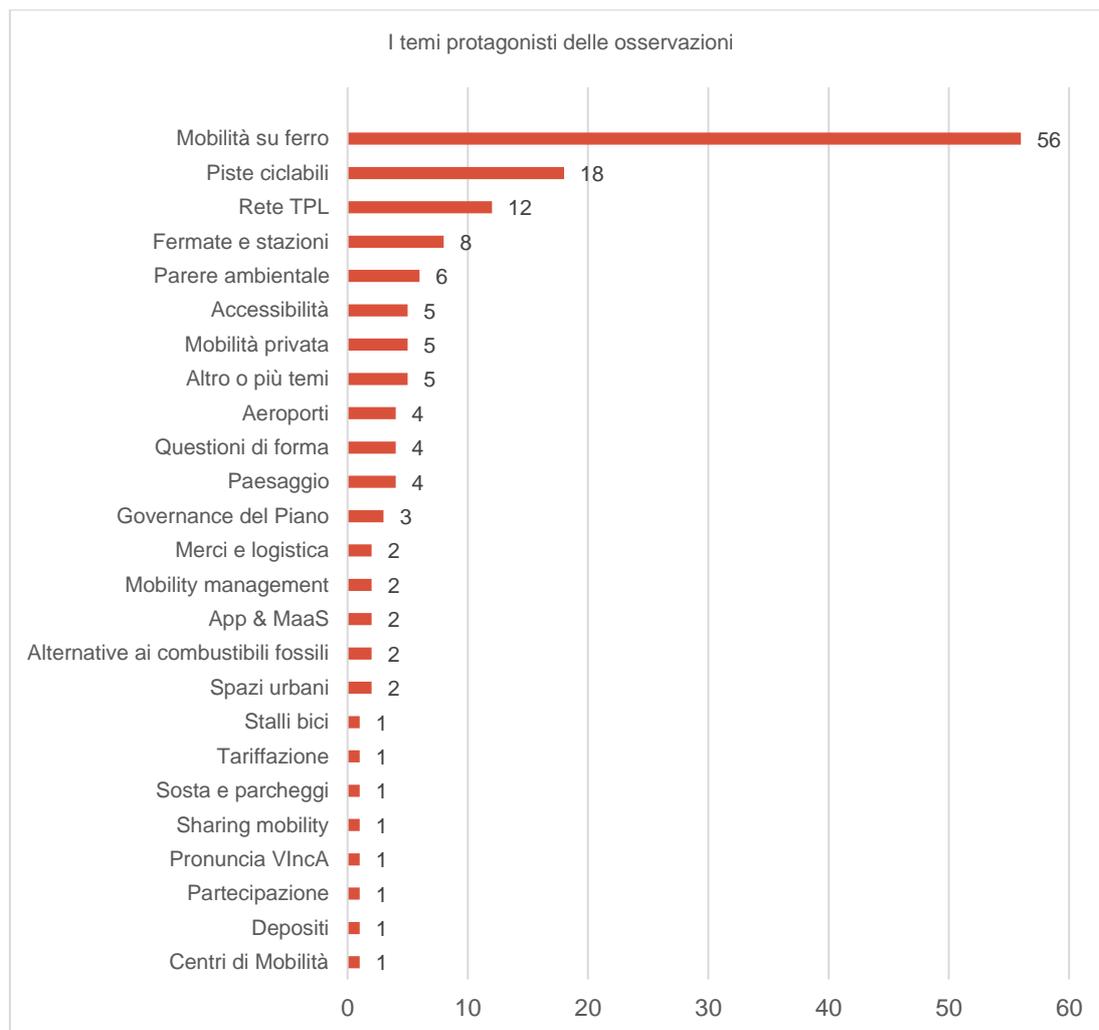


Figura 1.3 Sotto-temi di riferimento e numero di osservazioni corrispondenti

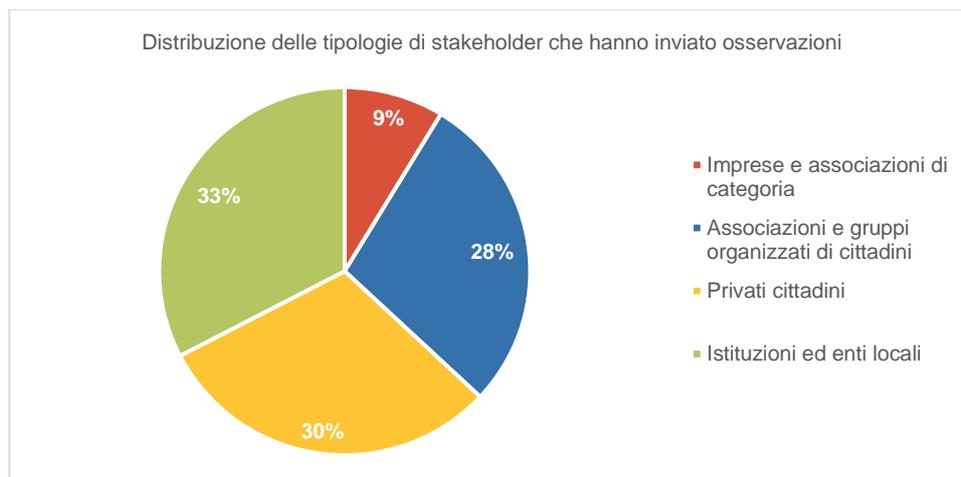


Figura 1.5 Distribuzione delle tipologie di stakeholder che hanno inviato osservazioni

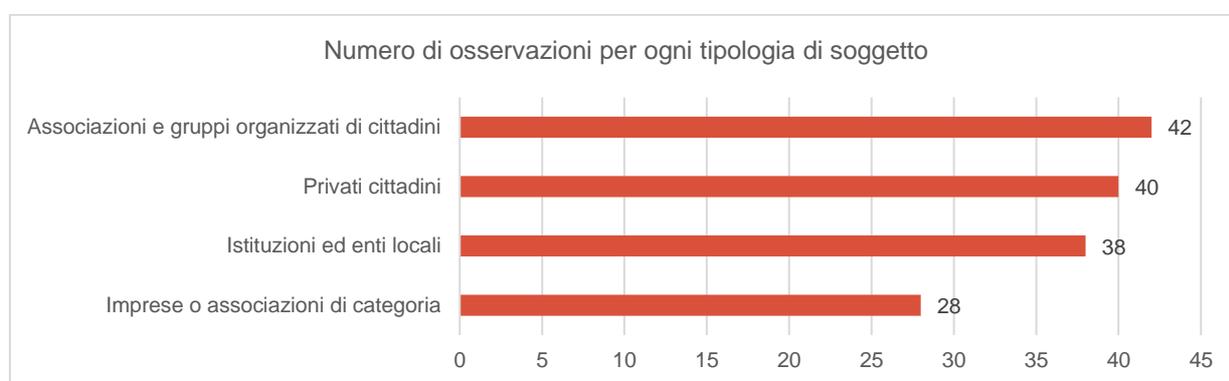


Figura 1.6 Numero di osservazioni per ogni tipologia di soggetto

Tipologia soggetto proponente	N° osservazioni
Istituzioni ed enti locali	38
ASL ROMA2	1
MUNICIPIO XV	3
Regione Lazio	1
ROMA CAPITALE- Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica e Sovrintendenza Capitolina	1
Comune di Zagarolo	1
Comune di Genzano	1
Comune di Lanuvio	2
ASL ROMA4	1
Comune di Fiumicino	1
Ente Parco Regionale Appia Antica	7
ENAC	1
ROMA CAPITALE- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti e risanamento dagli inquinanti	1
Regione Lazio - area paesaggio	7
Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico di Ostia Antica	3
Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico dell'Appia antica	7
Privati cittadini	40
Privato cittadino A.D.S.	1
Privato cittadino A.N.	1

Tipologia soggetto proponente	N° osservazioni
Privato cittadino D.F.	7
Privato cittadino F.G.B.	1
Privato cittadino G.A.	1
Privata cittadina J.D.B.	1
Privato cittadino L.B.	1
Privato cittadino M.F.	8
Privato cittadino M.C.	1
Privato cittadino M.P.	12
Privata cittadina M.P.	1
Privato cittadino P.R.	2
Privato cittadino P.V.	1
Privato cittadino R.E.	2
Associazioni e gruppi organizzati di cittadini	42
Comitato Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma	1
COMUNITA' TERRITORIALE MUNICIPIO VII	1
ECOMUSEO DELLA VIA LATINA	1
Fiab Roma BiciPA APS	1
Fridays for Future Roma	11
METROVIA	8
Osservatorio Regionale sui Trasporti	10
XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini	4
Rete Vivin strada Aps (Lorenzo Paglione)	1
Rete Vivin strada Aps (Alfredo Giordani)	1
Associazione Salvaiciclisti Roma	1
Associazione culturale "Civiltà Nova"	1
UTP Associazione Utenti del Trasporto Pubblico - Assoutenti	1
Imprese e associazioni di categoria	28
AICAI Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali	1
Unindustria	14
ADR Aeroporti di Roma	10
Toyota Motor Italia	3
Totale complessivo	148

Tabella 1.1 Lista dei soggetti che hanno presentato osservazioni per tipologia ed il relativo numero di osservazioni avanzate

2. Procedura di istruttoria

2.1. Aspetti considerati e strumenti utilizzati

Una volta raccolte e registrate tutte le osservazioni (termine: 12 marzo 2023) ha avuto inizio la procedura di **istruttoria**, ovvero della ricognizione degli elementi rilevanti per la valutazione di **accoglimento** (totale o parziale) o **non accoglimento** di ogni osservazione al fine di aggiornare i documenti del PUMS e dei Piani di Settore.

In primo luogo, questo ha comportato la **categorizzazione** e distribuzione delle osservazioni presso i diversi team tecnici competenti e responsabili dei vari documenti del PUMS e dei Piani di Settore. Qualora le osservazioni coinvolgesse più ambiti e piani, i diversi team e referenti hanno proceduto con una **discussione congiunta** per valutare i diversi ambiti di azione ed ottenere un giudizio unanime.

Il giudizio finale (accoglimento, parziale accoglimento, non accoglimento) si è basato innanzitutto sui criteri su cui si è insistito sin dal principio nel processo di redazione del PUMS:

- la **valenza metropolitana** dell'eventuale intervento richiesto (es. interventi circoscritti che competono alla pianificazione comunale) e la **coerenza con gli obiettivi** del PUMS
- la **coerenza con l'ambito di azione** che compete ad un PUMS ed ai Piani di Settore correlati. A titolo di esempio, il PUMS metropolitano fornisce solamente tracciati ideogrammatici dei percorsi ciclabili e della rete TPL: le specifiche scelte progettuali attraverso le quali definire i percorsi puntuali di transito ricadono nelle successive fasi progettuali e di PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica.
- la coerenza con l'**orizzonte temporale** del PUMS, che è pari a 10 anni e che non può quindi includere interventi che vanno oltre questo orizzonte di tempo, che sono state tuttavia inserite – quando ritenute valide – come linee di indirizzo per l'aggiornamento del Piano;
- la coerenza con gli altri **livelli di pianificazione** con cui il PUMS metropolitano deve armonizzarsi: ad esempio, esso non può prevedere opere aggiuntive a quelle previste dal PRMTL (Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, ovvero pianificazione sovraordinata), ma solo mettere a sistema e ottimizzare i servizi esistenti; così come non può modificare opere previste nello **Scenario di Riferimento** (es. previste dal PUMS di Roma Capitale), in quanto si tratta di interventi che il PUMS recepisce poiché hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito.

I risultati preliminari degli esiti dell'istruttoria, come anticipato, sono quindi stati **portati al tavolo** con le maggiori istituzioni per una serie di incontri tematici dedicati alla discussione e valutazione congiunta delle osservazioni più complesse.

3. Risultati della controdeduzione

3.1. Il quadro generale

3.1.1. Accoglimento

A seguito della procedura di istruttoria, più della metà delle osservazioni (**56%**) risulta accolta o parzialmente accolta. Infatti, delle **148** osservazioni ricevute se ne contano:

- **50** accolte
- **33** parzialmente accolte
- **65** non accolte

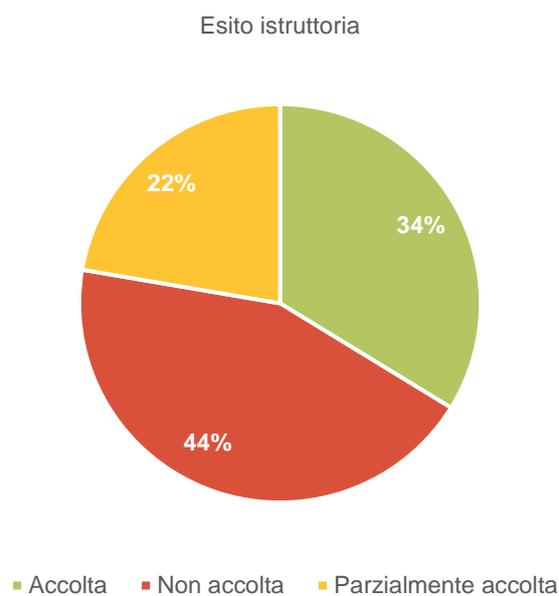


Figura 3.1 Risultati della procedura di istruttoria

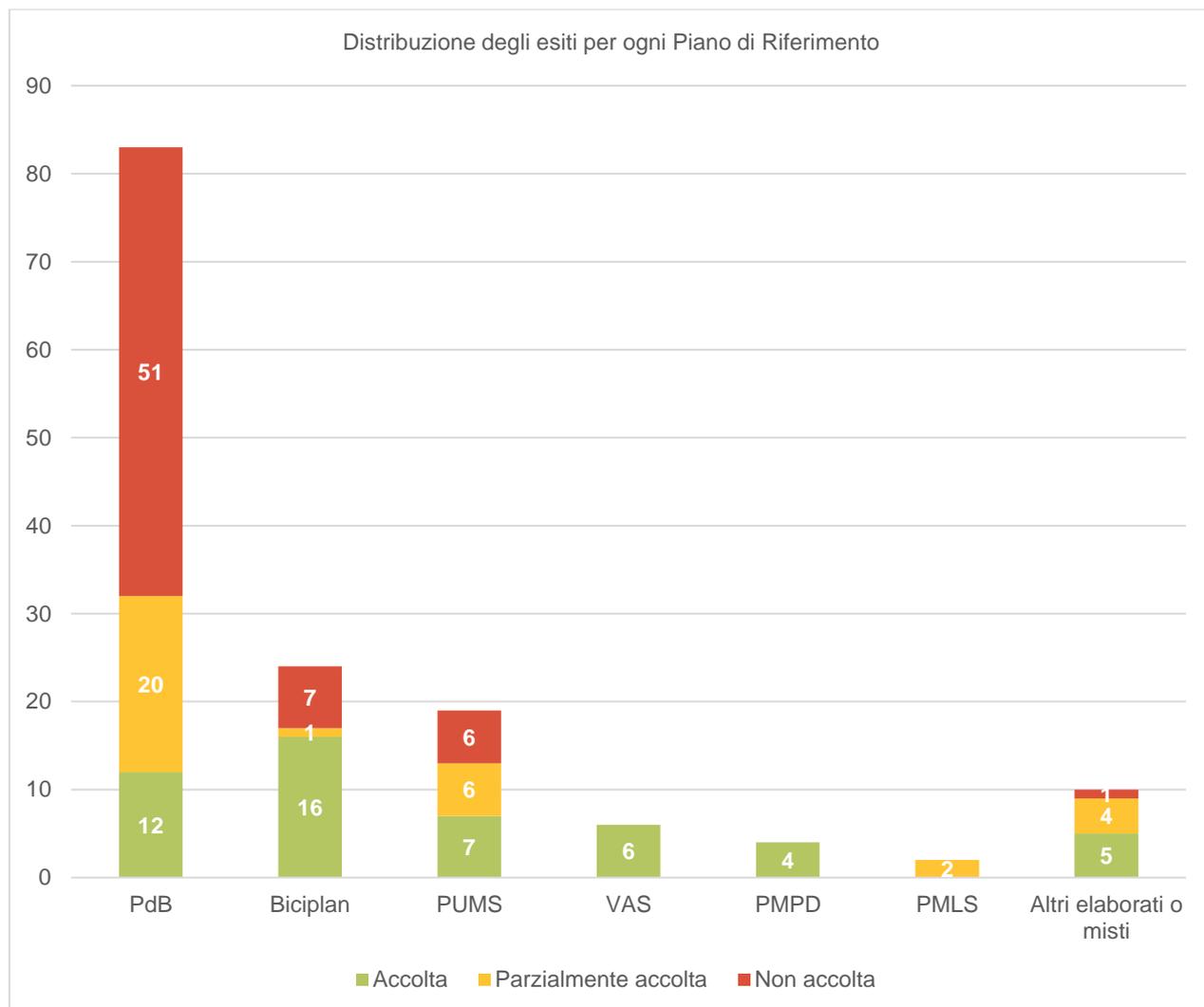


Figura 3.2 Distribuzione degli esiti per ogni Piano

3.1.2. Impatto sui documenti

I motivi principali dell'accoglimento sono la **coerenza** con gli **obiettivi** e l'ambito di azione e **competenza** di un PUMS metropolitano e la pertinenza dei commenti e delle proposte di modifica avanzate. Qualora l'osservazione accolta prevedesse la modifica della documentazione, si è provveduto alla correzione e al tracciamento delle modifiche nei documenti contrododotti, opportunamente riportate in ogni scheda. Le osservazioni che hanno comportato un impatto migliorativo ed integrativo nella documentazione sono **59**. L'aggiornamento riguarda soprattutto elementi riguardanti il Piano di bacino del trasporto pubblico metropolitano (Figura 3.3), trattandosi principalmente di osservazioni relative alla mobilità su ferro, ma nella pratica l'elaborato che vede il maggior numero di modifiche è il **PUMS Volume 3 (Documento di Piano)** (Tabella 3.1), che contiene l'illustrazione in dettaglio di tutte le strategie e gli interventi di Piano e su cui di conseguenza si riflettono le proposte di modifica avanzate dai soggetti partecipanti.

Tra le modifiche più rilevanti si inseriscono, nel PUMS Volume 3, l'aggiunta di un **capitolo** dedicato agli "Indirizzi per l'aggiornamento del Piano", contenente la serie di osservazioni ritenute valide ma non accoglibili perché oltre l'orizzonte di Piano (come anticipato nel precedente capitolo) e la **distribuzione temporale** degli interventi, indicando i relativi scenari (medio o lungo termine) per gli interventi illustrati nel capitolo 9.

Gli interventi più rilevanti che hanno comportato la modifica di tracciati ed elementi nelle tavole dei piani riguardano:

- Prolungamento del corridoio extraurbano Genzano Lanuvio fino al Centro di Mobilità di Campoleone (osservazione 9 del Comune di Genzano e 11b del Comune di Lanuvio);
- Reintegro della Linea Italia su Corso Italia, utilizzando le esistenti corsie riservate ai bus (in quanto il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato) (osservazione 27g dell'Osservatorio Regionale sui Trasporti)
- Correzione dell'intervento P35-BC-047 ("Nomentano- Palombara -4") sostituendo l'ultimo tratto sulla strada via Monte Bianco con le piste ciclabili già in progettazione a cura del Comune di Fonte Nuova (osservazione 31 Associazione Salvaiciclisti Roma)
- Modifica delle tavole di tutti i Piani e delle mappe correlate più rilevanti con l'aggiunta dei confini dei parchi statali (Parco Archeologico del Colosseo, Parco Archeologico dell'Appia Antica e Parco Archeologico di Ostia Antica)
- Acquisizione all'interno del Biciplan di progetti e tracciati in corso di progettazione (GRAB aggiornato; Asse degli Acquedotti)
- Aggiunta nel Biciplan del collegamento del corridoio Tevere con il Corridoio Circumprovinciale Nord (osservazione 41b del Municipio XV).

Le restanti modifiche riguardano soprattutto questioni di forma, inserimento di maggiori dettagli tecnici, strategici o concettuali e riferimenti testuali nei contenuti e nelle proposte dei Piani.

Titolo elaborato	Richieste di modifica accolte
PUMS Volume 3 (Documento di Piano)	34
VAS - Rapporto Ambientale	8
Biciplan - Documento di Piano	7
PdB - Documento di Piano	7
Biciplan Tavola 4 (Scenario di Piano - Gli interventi)	5
PUMS Tavola 2A (Scenario di piano - Interventi mobilità sostenibile e accessibilità)	5
PMPD - Documento di Piano	5
Biciplan - Quadro Conoscitivo	4
Biciplan Tavola 1 (Scenario di riferimento)	4
Biciplan Tavola 3 (Scenario di piano - I corridoi ciclabili)	4
PdB Tavola 2A (Scenario di Piano)	4
Biciplan Tavola 2 (Scenario di piano - La gerarchia della rete ciclabile)	3
PUMS Tavola 2B (Scenario di piano - Interventi mobilità sostenibile e accessibilità zoom su Roma Capitale)	3
PdB Tavola 5 (La rete dei corridoi extraurbani metropolitani)	3
PUMS Piano Monitoraggio	2
PdB Tavola 2B (Tavola 2B - Scenario di piano - Zoom su Roma Capitale)	2
PdB Tavola 4 (La rete del trasporto rapido di massa di Roma Capitale)	2
PUMS Volume 1 - Allegato 1 (Lo Scenario di Riferimento)	1
PUMS Tavola 1A (Scenario di riferimento)	1
PUMS Tavola 1B (Scenario di riferimento - Zoom su Roma Capitale)	1
PUMS Tavola 3 (Scenario di piano - Interventi mobilità individuale motorizzata)	1
PdB - Quadro Conoscitivo	1
PdB Tavola 1A (Scenario di riferimento)	1
PdB Tavola 1B (Scenario di riferimento - Zoom su Roma Capitale)	1
PdB Tavola 3 (Gli interventi sulla rete ferroviaria)	1
PMPD Tavola 1 (Scenario di Riferimento)	1
PMPD Tavola 2 (Scenario di Piano)	1
PUMS Volume 1 (Quadro Conoscitivo)	0
PUMS Volume 1 - Allegato 2 (Gli obiettivi del PUMS)	0
PUMS Volume 1 - Allegato 3 (Benchmark EU)	0
PUMS Volume 1 - Allegato 4 (Report sui conteggi)	0
PUMS Volume 2 (Costruzione partecipata dello Scenario di Piano)	0

Titolo elaborato	Richieste di modifica accolte
PUMS Monitoraggio Ex Ante	0
PMLS - Quadro Conoscitivo	0
PMLS - Documento di Piano	0
PMPD - Quadro Conoscitivo	0
Comunicazione&Partecipazione - Valutazione proposte	0
Comunicazione&Partecipazione - Report 1 fase	0
Comunicazione&Partecipazione - Report 2 fase	0
VAS - Sintesi non tecnica	0
VAS - VInCA	0

Tabella 3.1 Elenco elaborati e relativi impatti sui documenti (in ordine decrescente)

Le modifiche puntuali effettuate alla documentazione a seguito delle osservazioni accolte o parzialmente accolte sono **chiaramente indicate** in ogni scheda del presente documento (nella voce “Impatto sui documenti di Piano”) e **tracciabili in ogni elaborato** tramite note a piè pagina contenenti i riferimenti di eventuali osservazioni (identificate con codice ID e soggetto proponente) da cui derivano le integrazioni o variazioni rispetto alla documentazione portata in adozione.

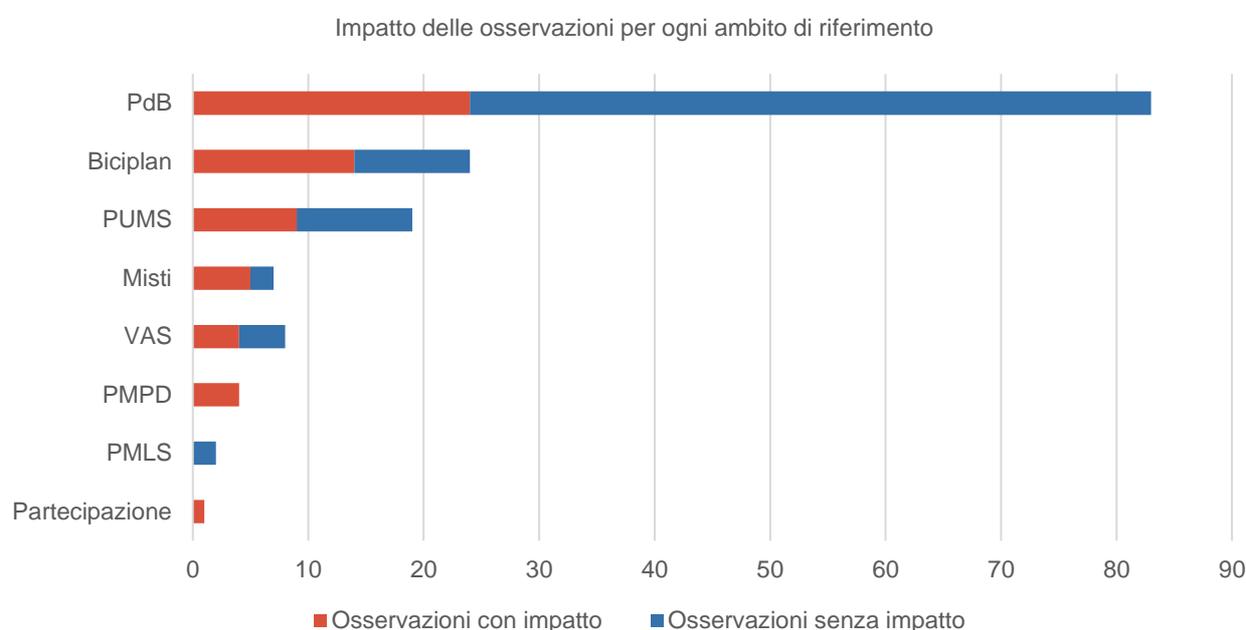


Figura 3.3 Impatto delle osservazioni per ogni ambito

3.1.3. Motivi del mancato o parziale accoglimento

I motivi del **non accoglimento** sono da ricondurre principalmente all'**ambito di azione non compatibile** con un PUMS metropolitano (33 osservazioni) e di competenza di **successive fasi progettuali** (16) o ad interventi che vanno **oltre l'orizzonte di piano** (15). Il resto delle motivazioni si distribuisce tra le voci citate nel paragrafo precedente e altre consultabili nella Figura 3.4, che illustra la distribuzione complessiva delle motivazioni riguardanti il non accoglimento o accoglimento parziale delle osservazioni. La voce “**non applicabile**” si riferisce ad osservazioni che non contengono esplicite proposte di modifica alla documentazione o osservazioni che fanno riferimento a documenti ancora in corso di elaborazione o ad opere definanziate, così come quelle che, più che osservazioni alla documentazione, si configuravano come **proposte di tipo infrastrutturale ex novo**, che andavano avanzate in opportuna sede ovvero nella fase partecipativa dedicata alla raccolta delle proposte di azione che si è svolta tra maggio e luglio 2022 (ciclo di incontri “Partecipazione”) e/o la cui complessità richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità.

Altre osservazioni sono **parzialmente accolte** poiché viene accolta solo **una parte** delle proposte di modifica presenti nella scheda (o in modo diverso rispetto a quanto richiesto, es. inserimento delle proposte oltre orizzonte di Piano come indirizzi per l'aggiornamento del Piano), o perché ad esempio la fattiva attuazione prevede **azioni aggiuntive** o di pertinenza di altri enti. In altri casi deriva dal fatto che il PUMS e i suoi piani attuativi si esimono dall'identificare specifiche soluzioni tecnologiche o fornitori. Il Piano può infatti solo orientare all'utilizzo, ma spetta ad altri soggetti la scelta degli specifici strumenti o fornitori.

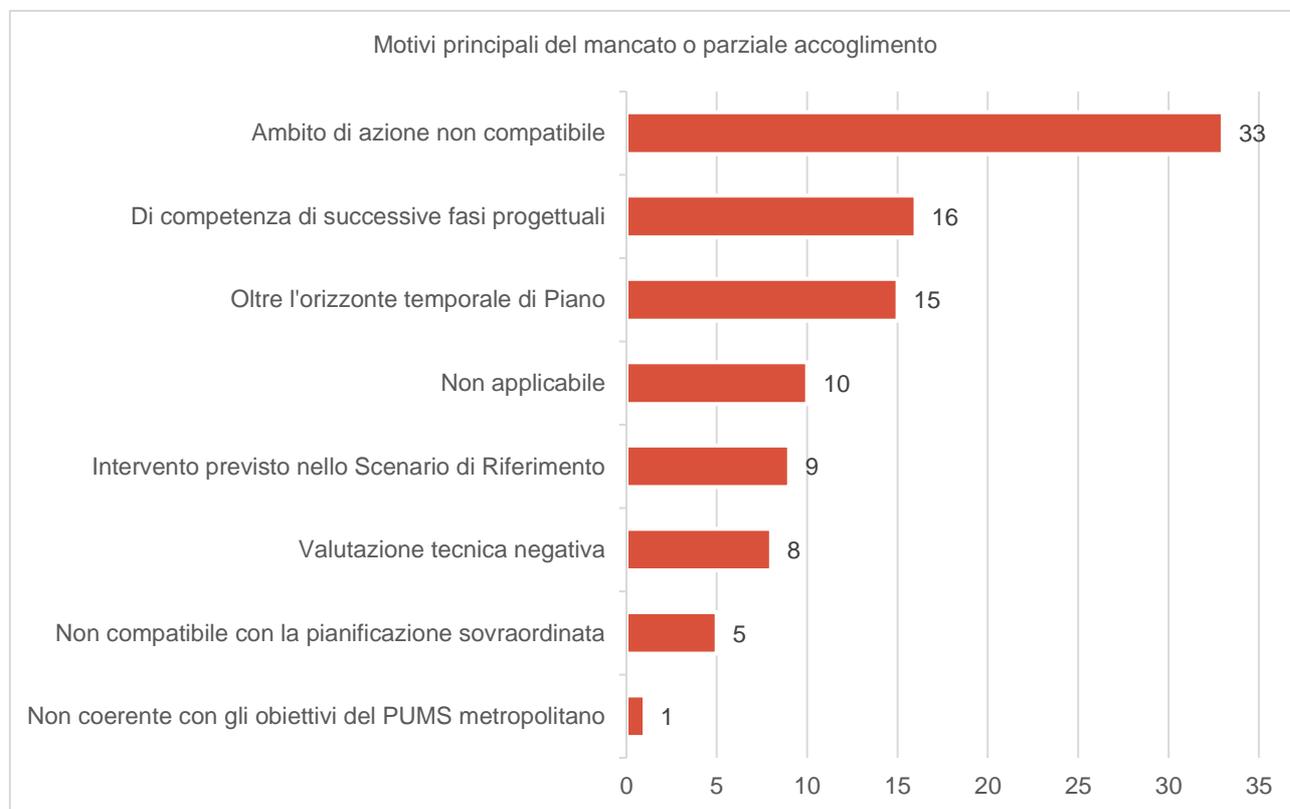


Figura 3.4 Motivi principali del mancato o parziale accoglimento

Le valutazioni in dettaglio di ogni osservazione sono esposte di seguito, nelle schede compilate e raggruppate per **ambito tematico principale** ed i relativi **sottotemi**.

La parte in alto della scheda è stata compilata sulla base delle informazioni fornite dai soggetti proponenti all'interno delle rispettive schede inviate via PEC. Per le osservazioni inviate da privati cittadini si riportano solo le iniziali della persona proponente. Si precisa che tale scheda rappresenta la versione sintetica delle osservazioni inviate, che in molti casi erano dettagliate e complete di allegati quali mappe, tavole ecc. È stata considerata e presa in esame la **totalità dei documenti** ricevuti. La parte sottostante, invece, riporta le informazioni fornite dal team tecnico competente per la procedura di controdeduzione.

4. Schede per ogni ambito

4.1. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano

4.1.1. Centri di Mobilità

Proponente	Comune di Genzano
Numero protocollo	CMRC-2023-0038251 del 08/03/2023
ID	9

Motivazione	<p>Il piano in oggetto evidenzia che non è stato considerato un importantissimo corridoio extraurbano, quello che da Lanuvio collega direttamente con il Centro di Mobilità di Campoleone.</p> <p>Di fatto, il Centro di Mobilità di Campoleone non ha più senso di essere considerato tale, perché non è collegato a nessun corridoio extraurbano, ma è relegato a mero punto di passaggio delle linee ferroviarie Nettuno Roma e Napoli Roma. Risulta invece importantissimo prolungare il corridoio extraurbano Genzano Lanuvio fino a collegarsi con il Centro di Mobilità di Campoleone, che a questo punto prende senso, creando un'unica rete collegata con i corridoi extraurbani dei Castelli e facendo prendere finalmente senso e forma a quello che già oggi rappresenta il più importante snodo ferroviario di tutta l'area sud della Città Metropolitana. Occorre far confluire in un vero centro di intermodalità i flussi pendolari che dalla zona est dei Castelli devono raggiungere Roma. Tale soluzione permetterebbe di servire un bacino di circa 58.000 abitanti, tra Genzano di Roma, Ariccia, Lanuvio e Nemi, che già oggi rappresentano la principale utenza della stazione di Campoleone.</p> <p>Le valutazioni tecniche hanno ritenuto la stazione di Albano quella che massimizza il bacino di influenza in questa porzione di territorio per incentivare l'intermodalità con i collegamenti ferroviari con la Capitale prevedendo un incremento di servizi, grazie all'istituzione del Servizio Ferroviario Metropolitan. È un errore di valutazione perché, per quanto possa essere potenziato il servizio ferroviario Albano-Roma in frequenza e velocità, esso serve un diverso bacino di utenza e non potrà mai eguagliare l'appetibilità di un nodo come quello di Campoleone, che per posizione, infrastruttura e frequenza di servizio è già pronto al futuro dell'intermodalità, e già consente di trovare un treno in qualsiasi momento della giornata, raggiungendo il cuore della Capitale in 20 minuti. Un Centro di Mobilità non può non prevedere l'intermodalità. Questa fase della progettazione è particolarmente importante per il futuro della mobilità di tutta la Comunità, non possiamo perdere l'occasione di porre le basi per una vera intermodalità, efficace e realizzabile con poco.</p>
Proposta di modifica	Prolungamento del corridoio extraurbano Genzano Lanuvio fino al Centro di Mobilità di Campoleone.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	La proposta è coerente con gli obiettivi e le strategie del Piano e viene pertanto accolta.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Modifica delle tavole del Piano di Bacino del trasporto pubblico metropolitano Tavola 2° - Lo scenario di Piano e Tavola 5 - La rete dei corridoi extraurbani metropolitani e la tavola del PUMS Tavola 2A - Scenario di Piano con il prolungamento in oggetto. Sono inoltre state adeguate le mappe correlate presenti nelle relazioni di Piano (PUMS e Piano di Bacino) e nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate.

4.1.2. Depositi

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
-------------------	--------------------------------------

Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27f
Motivazione	<p>Piano depositi: manca un Piano depositi, necessario presupposto per poter collocare il materiale rotabile destinato all'esercizio delle linee. Occorre una capienza complessiva di circa un migliaio di vetture.</p> <p>Il modello di esercizio appare meno efficace rispetto a quello del PUMS di Roma Capitale (da cui diverge persino su linee già in progettazione), essendo composto da una ricucitura di monconi di linee diverse su itinerari in alcuni casi tortuosi ed incomprensibili, con tratte a sé stanti senza predisposizione per ulteriori espansioni in tempi successivi. Mancano raccordi e bretelle colti ad un esercizio più elastico che consenta deviazioni su percorsi alternativi evitando bus sostitutivi. Per un'idea di uno schema finale e coordinato di rete su un orizzonte temporale più ampio del PUMS, cfr lo studio di una delle associazioni nostre aderenti al link:</p> <p>https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=156JQO4jg8xX1BjUzdlwcNb2azpG_R1DI&&ll=41.84902674729835%2C12.5131792&z=11</p>
Proposta di modifica	Integrazione con un piano depositi per 1000 tram. Armonizzazione contenuti. Possibilità di diversi modelli di esercizio a parità di impianti, seguendo schemi più chiari per gli utenti. Integrazione con raccordi funzionali. Predisposizione per ulteriori espansioni.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto non pertinente con l'ambito di azione del PUMS metropolitano.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.1.3. Fermate e stazioni

Proponente	Privato Cittadino A.N.
Numero protocollo	CMRC-2023-0036172 del 05/03/2023
ID	6

Motivazione	<p>Nell'ultima versione del PUMS si parla ripetutamente della fermata Statuario (sulla linea M7), ed apparentemente sembra la fermata che l'intero quartiere aspetta da decenni.</p> <p>La proposta però è completamente diversa da quello che si aspetta il quartiere stesso, ed appare, al contrario, fonte di numerose preoccupazioni perché, oltre a dare pochissimi vantaggi, la fermata prospettata provocherà grossi danni alla vivibilità del quartiere e del Parco degli Acquedotti, dovuti a distanza eccessiva dal quartiere; inaccessibilità con mezzi diversi dall'auto; problemi di insicurezza; conseguenze del parcheggio scambiatore previsto nei pressi. [dettagli nella scheda integrale]</p>
Proposta di modifica	<p>La fermata che il quartiere si aspetta da decenni deve essere realizzata sopra via Polia, sulla tratta ferroviaria che va da Termini a Campoleone (destinazioni Formia o Nettuno, FL7/FL8), dove è già presente una casa cantoniera dismessa e dove c'è spazio in un terreno già FS per una stazione del quartiere. [dettagli nella scheda integrale]</p>
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>Si premette che l'osservazione non specifica il Volume del PUMS a cui fa riferimento e che l'indicazione del posizionamento della stazione Statuario in questa fase risulta indicativo ed esprime l'esigenza che tale area sia dotata di una maggiore accessibilità al sistema ferroviario della Città metropolitana, in linea con quanto richiesto nell'osservazione. Il posizionamento specifico verrà definito nel corso delle successive fasi progettuali. In ogni caso, l'osservazione si ritiene accolta in quanto nella "Tavola 2B - Scenario di piano - Interventi mobilità sostenibile e accessibilità zoom su Roma Capitale" è possibile verificare che la stazione Statuario risulta posizionata, come richiesto, sulla linea per Campoleone FL7/FL8 (codice intervento: codice P35-TP-01). L'osservazione non comporta modifiche o integrazioni al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno.

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20g
Motivazione	Difficoltà da parte della popolazione, specialmente turistica, a comprendere l'esistenza di nodi ferroviari le cui fermate hanno nomi diversi a seconda dei gestori della fermata.
Proposta di modifica	Rinominazione di alcune fermate del trasporto rapido di massa con un nome univoco per facilitarne il riconoscimento. Nello specifico, un nome unico per i nodi Porta S.Paolo/Piramide/Ostiense, Libia/Nomentana, Ponte Lungo/Tuscolana, Villa Carpegna/Baldo degli Ubaldi.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto la proposta è ritenuta sicuramente condivisibile ed in linea con le strategie del Piano (Strategia S.23 - Migliorare l'informazione nei nodi di scambio), che viene pertanto integrata. Tuttavia, è da sottolineare che l'attuazione di tali modifiche è responsabilità dei gestori dei servizi e delle infrastrutture. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Aggiunta come indicazione nel testo della strategia S.23 - Migliorare l'informazione nei nodi di scambio (par. 4.4.6 del PUMS Volume 3).

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21c
Motivazione	Il piano tiene in considerazione un piano di sviluppo aeroportuale non aggiornato con diversi servizi in attestamento a Porta Est
Proposta di modifica	Il piano prevede anche la realizzazione di nuove fermate sul servizio regionale FL1. A tal riguardo si richiede di prevedere una fermata di prossimità nell'area dove Aeroporti di Roma sta prevedendo lo sviluppo di medio lungo termine, ovvero tra Parco Leonardo e la stazione ferroviaria dell'aeroporto, prevedendola compatibilmente all'inserimento delle strade complanari alla Roma Fiumicino. Su questo ADR ha elaborato un'ipotesi che può essere condivisa e per cui si rimanda ad eventuali approfondimenti successivi.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione, seppur di interesse e meritevole di approfondimenti rispetto agli sviluppi ipotizzati e alle proposte di eventuale localizzazione, non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL, di cui il PUMS metropolitano è subordinato. Tuttavia, specifici interventi a scala puntuale, come quello proposto, mirati a incrementare l'accessibilità alle aree interessate da previsioni di sviluppo aeroportuale saranno approfondite in sede di PFTE del Corridoio Ostia-Fiumicino, in corso di redazione al momento della scrittura del presente documento.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023

ID	26a
Motivazione	Alta densità di popolazione e assenza di fermata ferroviaria nella città di Fiumicino
Proposta di modifica	<p>Realizzazione della stazione ferroviaria Fiumicino Città. Data l'alta densità abitativa risulta paradossale l'assenza di una stazione ferroviaria; pertanto, ne si richiede la realizzazione di una che andrà ad integrarsi nell'attuale FL1 andando così a creare il nuovo capolinea.</p> <p>In particolar modo andrebbe individuata nella zona di Isola Sacra, in modo da garantire un rapido e vicino collegamento ad una stazione ferroviaria alla totalità degli abitanti della città e di conseguenza anche al bacino della città di Ostia visto anche il futuro collegamento tranviario tra i due grandi centri abitati.</p> <p>Questo permetterebbe finalmente di dare la possibilità ai cittadini di potersi muovere tramite il treno sia sul litorale fino a Civitavecchia (dato il previsto collegamento col la linea) che all'interno del suo stesso territorio (Torre in Pietra - Maccarese - Fiumicino Città).</p>
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27c
Motivazione	Ottimizzare il collegamento tra rete RFI ed Aeroporto di Ciampino: nonostante l'istituzione del cosiddetto Ciampino link, chi si muove nella regione in ferrovia anche con le realizzazioni di fig 9.1 non potrà raggiungere direttamente l'aeroporto, che deve essere collegato tramite una nuova stazione nell'adiacenza del sedime ed un servizio dedicato. I viaggiatori che si muovono tra i due aeroporti o tra i porti di Civitavecchia ed in futuro Fiumicino avranno inoltre difficoltà nei trasbordi e dunque essere previsti collegamenti ferroviari diretti fra i tre hub.
Proposta di modifica	Realizzazione di una nuova fermata sulla Capannelle – Ciampino a ridosso del sedime aeroportuale da cui raggiungere l'aerostazione con un minimetro sotterraneo o di una diramazione della tramvia proposta da S. Giovanni (cfr. successiva Osserv. 9). Istituzione di due relazioni dirette del SFM Fiumicino – Ciampino e Civitavecchia - Ciampino

CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto il PUMS non prevede nuove stazioni ma la realizzazione di un sistema complementare per il collegamento tra la stazione SFM di Ciampino e l'aerostazione (cfr. fig 9.1 del PUMS Volume 3).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35c
Motivazione	Nonostante alcune timide iniziative, come l'aggiunta di una stazione della linea FL1 fra Villa Bonelli e Stazione Trastevere (Meucci) o della stazione Villa Carpegna a servizio della linea FL5, l'impressione è che non si stia sfruttando completamente il potenziale che le tratte urbane della rete su ferro ferroviaria potrebbero offrire. La mancanza di capillarità rischia di tradursi nell'incapacità del piano di indurre un maggiore spostamento dei passeggeri dall'auto privata al trasporto pubblico, visto che molti punti della città rimangono lontani da fermate della rete su ferro o difficilmente accessibili senza un'automobile. Nella presente osservazione si vogliono elencare alcune possibili nuove fermate ad alto potenziale che, a prescindere dall'accoglimento della osservazione n. 1, invitiamo a considerare anche singolarmente (dunque valutando le fermate proposte una per una) per l'inserimento nel piano.
Proposta di modifica	Sulla FL1, sarebbe vantaggioso realizzare un'ulteriore fermata nella tratta fra Villa Bonelli e la futura Meucci (in corrispondenza con viale Prospero Colonna), che andrebbe fornire un ulteriore collegamento per zone (Portuense e Magliana) con un'alta densità abitativa e collegamenti tuttora insufficienti. Sempre sulla FL1, sarebbe ideale anche prevedere una nuova fermata tra la futura Meucci e la Stazione Trastevere, nel tratto adiacente lo Spallanzani (dove la ferrovia incrocia via Portuense), andando così a fornire un collegamento diretto con l'ospedale e le zone limitrofe. La stessa zona sarebbe servita da alcune fermate del servizio tranviario, ma considerata la sua importanza riteniamo utile che essa sia facilmente raggiungibile da più parti della città. Inoltre, l'aggiunta di una fermata del servizio metropolitano permetterebbe a maggior ragione di moltiplicare l'effetto rete. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto, sebbene il contributo sia coerente con l'obiettivo del PUMS di migliorare l'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio, la realizzazione di un numero elevato di ulteriori fermate ferroviarie rischierebbe, con la configurazione infrastrutturale attuale, di snaturare le caratteristiche del servizio ferroviario. Le valutazioni tecniche e le consultazioni tecnico-politiche hanno portato alla proposta di istituzione di un Servizio Ferroviario Metropolitano attraverso un nuovo modello di esercizio ferroviario che prevede la specializzazione dei servizi e l'ottimizzazione della capacità della rete e sono consultabili nel Volume 2 del PUMS.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35d
Motivazione	Si fa notare come in molti casi non sia stato previsto alcun tipo di interscambio tra linee ferroviarie o metropolitane tra loro vicine, perdendo in questo modo un'occasione di generare nodi di scambio ed effetto rete. I casi in questione sono il nodo di Libia / Nomentana, la stazione Val d'Ala, l'incrocio tra FL4/FL6 e Metro A, le nuove stazioni Selinunte e Statuario, l'incrocio tra l'anello ferroviario e la FL3 all'altezza di Balduina.
Proposta di modifica	Riguardo il nodo di Libia/Nomentana, si propone di procedere come per il nodo di Ponte Lungo/Tuscolana, collegando le due stazioni tramite collegamenti ettometrici e adeguando la segnaletica in maniera che le due stazioni siano riconoscibili come nodo di scambio. Riguardo Val d'Ala, si propone di posizionare anche una fermata della FL1 (linee S1/S3 del PUMS) a questa altezza, collegandola con l'omonima fermata prevista per le linee attraversanti l'anello ferroviario, o comunque di istituire un collegamento ettometrico tra la fermata di Val d'Ala e la nuova fermata di Salaria prevista sulle linee S1/S3, al fine di consentire anche ai passeggeri di questa linea di accedere alla zona servita dalla fermata riducendo il numero di cambi necessari. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto i collegamenti proposti non rientrano nell'ambito di azione del PUMS metropolitano.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35i
Motivazione	Reputiamo che le possibilità offerte dalla Roma-Lido come potenziale metropolitana di superficie siano notevoli. La linea infatti possiede un enorme bacino d'utenza, che alcuni anni fa arrivava anche a 100.000 passeggeri, al pari di una media città di provincia, e attraversa una serie di quartieri densamente popolati o in via di espansione che risultano essere collegati da poche stazioni molto distanti l'una dall'altra spalmate lungo circa 30 km. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si propone di realizzare una fermata tra la futura Acilia Sud e Ostia Antica in corrispondenza di via Agostino Chigi in modo da servire la parte sud del quartiere Stagni di Ostia, densamente popolato e attualmente sguarnito. Sarebbe opportuno aggiungere un'ulteriore fermata tra Acilia e la futura Acilia Sud, che distano fra loro oltre un chilometro e mezzo. Anche qui il bacino di utenza sarebbe assai ampio, essendo tali fermate situate in una zona densamente popolata. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL, di cui il PUMS metropolitano è subordinato.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.1.4. Mobilità su ferro

Proponente	Comitato Mobilità Sostenibile Quadrante Nord Ovest di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0030112 del 20/02/2023
ID	3
Motivazione	Le osservazioni derivano dalla conoscenza della futura rete RFI e dalla constatazione che all'interno del Piano non sia previsto un ampliamento significativo della stazione capolinea di testa di Fiumicino Aeroporto, il che comporta l'impossibilità materiale di attestare ben 5 linee ferroviarie.

<p>Proposta di modifica</p>	<p>I commenti qui presentati si riferiscono solo e soltanto ai servizi ferroviari su rete RFI previsti, come grafici, allo scenario del 2035. Prima di parlare di servizi, bisogna considerare quali interventi sono previsti sulla rete ferroviaria metropolitana. Si prevede di quadruplicare la linea Ponte Galeria – Fiumicino Aeroporto, ma non si accenna al potenziamento della stazione aeroportuale, che già adesso soffre di sovraffollamento di treni. Nella sezione dedicata alle metropolitane, si prospetta una stazione Fiumicino Est, che servirebbe solo la diramazione della Roma Lido, incompatibile come tensione di alimentazione con la rete nazionale di RFI. Inoltre si prevede di quadruplicare la linea da Casilina a Ciampino, indispensabile per separare il traffico dei Castelli dalla linea di Cassino. Inoltre si prevedono molte stazioni nuove a Roma sul Nodo ferroviario (Massimina, Zama, Selinunte e Statuario, Salario, Pigneto, Meucci).</p> <p>Un discorso a parte merita il nome Carpegna. Questo si configura come un errore gravissimo. Villa Carpegna è un parco pubblico nella zona Ovest di Roma, a meno di un km dalla stazione metro di Cornelia. Sotto la Villa è stato costruito dal 1984 al 1989 un camerone di deviazione all'interno di tre falde acquifere, per permettere il bivio tra la linea ferroviaria Roma Pisa, ora in esercizio, la galleria Aurelia della Cintura di Roma verso Vigna Clara. In quell'ambito è totalmente impossibile costruire alcunchè di sotterraneo, quindi la stazione Carpegna è da CAS-SARE completamente. [dettagli nella scheda integrale]</p>
<p>CONTRODEDUZIONE</p>	
<p>Controdeduzione</p>	<p>Preliminarmente alle risposte, l'osservazione consente di ribadire un concetto fondamentale che fa da perno all'impianto documentale del PUMS e del Piano di Bacino della Città metropolitana di Roma Capitale (PdB), ossia che il principale compito di tali strumenti pianificatori è quello di recepire gli strumenti pianificatori di rango superiore (PRMTL e Piani industriali FS) e armonizzare le strategie e gli interventi previsti dal PUMS di Roma Capitale approvato e PRG comunale.</p> <p>Relativamente al quadruplicamento della tratta Ponte-Galeria-Fiumicino si specifica che l'intervento P35-TP-94 inserito nella Tavola 3 fa riferimento a quanto previsto dal PRMTL Regione Lazio e al Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo FS. (https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/media/comunicati-stampa/2022/maggio/piano-industriale-regionale/Scheda-Piano-Industriale-Lazio.pdf) si veda nota a pag. 77 della relazione di Piano PdB.</p> <p>Relativamente al riferimento all'estensione della rete metropolitana, la stazione Fiumicino EST è prevista dal PRMTL della Regione Lazio e dal PUMS di Roma Capitale.</p> <p>Per ciò che concerne l'osservazione sulla fattibilità tecnica della stazione Villa Carpegna, si rimanda alla successiva fase di approfondimenti che dovranno essere affrontati in sede di PFTE. Si sottolinea che tale opera fa parte di una visione più generale che Roma Capitale ha voluto dare relativamente al trasporto ferroviario, cercando di aumentare la capillarità delle stazioni e dei servizi, in tal senso Villa Carpegna rappresenta la volontà di prevedere in sede pianificatoria l'attivazione di una fermata in corrispondenza del camerone di collegamento alla linea Tirrenica, da verificare con specifico PFTE.</p>
<p>Esito istruttoria</p>	<p>Non accolta</p>
<p>Impatto sui documenti di piano</p>	<p>Nessuno</p>

Proponente	Privato cittadino M.C.
Numero protocollo	CMRC-2023-0030113 del 22/02/2023
ID	4
Motivazione	Nel Quadro Conoscitivo della situazione sulla mobilità (Allegato 2 del Volume 1 del PUMS) sono riportate le indicazioni espresse dalla popolazione per ambito territoriale dalla quali si evidenziano per il "bacino Aurelia" le seguenti priorità [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	<p>Per migliorare il servizio di trasporto pubblico in questo bacino in tempi relativamente rapidi il Comitato per la mobilità sostenibile del Quadrante Nord Ovest di Roma di cui faccio parte propone di inserire nella tabella 4.3 due interventi aggiuntivi al tracciato della TVA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prolungamento in direzione radiale della TVA da Cornelia a Largo Tommaso Perassi (innesto Via Aurelia Antica) • Prolungamento in direzione tangenziale della TVA da Cornelia a Stazione FL3 Gemelli lungo la Via Pineta Sacchetti (di cui è previsto nel PUMS il completamento del raddoppio) [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità, specialmente per quanto riguarda l'adeguatezza della sede stradale. Tuttavia, in quanto pertinente e di interesse, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.</p> <p>L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Privato cittadino P.V.
Numero protocollo	CMRC-2023-0038963 del 09/03/2023
ID	12

Motivazione	Con il presente scritto intendo sottoporre alla Vostra attenzione l'idea di una metro circolare per la città di Roma che spero vogliate vagliare. Prima di illustrarVi l'idea mi preme sottolineare che con essa non si prefigge l'obiettivo di 'sostituire' la linea D quanto quello di trovare soluzioni alternative al suo tracciato in progetto. Come ci si renderà conto dall'elaborato, la motivazione è puramente di natura economica e temporale. Altresì tengo a precisare che – qualora si volesse perseguire il progetto della linea D con il percorso previsto – la linea che mi accingo a presentarVi potrebbe a questa essere complementare se non rappresentare una valida proposta per una linea finale per Roma.
Proposta di modifica	La Grande Metro Anulare (GMA). È noto come in ambito di trasporti in generale e di linee metropolitane in particolare servano sia collegamenti tangenziali che radiali. Il futuro Grand Paris Express, le linee 2 & 6 di Parigi considerate assieme, la Circle Line londinese, le linee 6 e 12 di Madrid, le linee 5 e 14 di Mosca, le linee 2 e 10 di Pechino, così come la linea 1 di Napoli (in fase di ultimazione), rappresentano esempi di linee metropolitane di natura circolare. Il famoso anello ferroviario di Vigna Clara (o Cintura Nord) – la futura Circle Line romana [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto, vista la sua complessità infrastrutturale, la proposta va oltre l'orizzonte temporale del PUMS (10 anni; inoltre vengono preliminarmente effettuate scelte di tecnologie e sistemi di trasporto, proprie delle progettualità a livello di PFTE e non dei PUMS.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Comune di Fiumicino
Numero protocollo	CMRC-2023-0039756 del 10/03/2023
ID	19

Motivazione	Riportare la ferrovia a Fiumicino Città: la tranvia proposta tra Fiumicino Città e Fiera di Roma, per capacità e tracciato, non è efficace allo scopo di soddisfare le esigenze di mobilità rapida tra Roma e il principale comune dell'hinterland, per un bacino di utenti tra Fiumicino Centro, Isola Sacra, Focene, di oltre 45.000 abitanti, destinati ad aumentare ulteriormente nei prossimi anni in base alle vigenti previsioni urbanistiche, per non contare i flussi turistici in continuo aumento. Indagini effettuate hanno dimostrato che nessuno utilizza la stazione dell'aeroporto per giungere in città, le caratteristiche della stazione sono dedicate al servizio aeroportuale e non agli utenti pendolari: non sono previsti parcheggi di scambio, i costi sono elevati. Si deve invece riconnettere la città di Fiumicino alla rete nazionale; anche grazie al previsto quadruplicamento della tratta per Ponte Galeria la realizzazione dei due chilometri di ferrovia necessari per connettere Bivio Porto a via Coccia di Morto non recherebbe alcun danno ai servizi per l'aeroporto. In una fase successiva si dovrebbe poi integrare il servizio su ferro con la realizzazione della diramazione della linea "E" che, come previsto dal PRMTL, deve arrivare sia in città che in aeroporto.
Proposta di modifica	Ricostruzione della tratta Bivio Porto – Fiumicino Città fino al parcheggio di interscambio realizzato dal Comune tra via Coccia di Morto e via Foce Micina.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20a
Motivazione	La rete romana ha bisogno di una cintura tranviaria veloce che svolga un compito di tangenziale e che colleghi i vari quartieri periferici/semiperiferici. Il grande vantaggio è quindi un collegamento senza passare dal centro, grande limitazione della rete del ferro odierna. In tal senso, la fine del tram 10 a Ponte Mammolo (Figura 9.4) e la definizione del corridoio P35-TP-93 per Fidene rappresenta un'occasione mancata, a maggior ragione vista la storica predisposizione del Viadotto dei Presidenti per il passaggio del tram.

Proposta di modifica	Prolungamento del Tram 10 a Fidene in sostituzione del corridoio P35-TP-93. Il sottoscritto propone inoltre di prolungare ulteriormente il tram a Saxa Rubra, per scambiare con la Roma-Nord (futura linea F), eventualmente anche al Policlinico S.Andrea sostituendo così il collegamento Policlinico S.Andrea-Centro RAI-Fidene.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto dall'analisi trasportistica condotta in sede di valutazione dello scenario di piano è emerso che un servizio di tale lunghezza non avrebbe i carichi sufficienti per giustificare la sostenibilità di una linea tranviaria. Nel Rapporto Ambientale sono state riportate le analisi fatte nel Volume 2 del PUMS per la selezione degli interventi. Relativamente al prolungamento della tramvia fino a Saxa Rubra, L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in sede di redazione del PUMS di Roma Capitale, ha valutato tale prolungamento a bassa potenzialità di domanda tale da non giustificare un servizio rapido di massa.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20b
Motivazione	La precedentemente citata necessità di una cintura tranviaria richiede che il tram 10 abbia un percorso rapido, fluido, senza intoppi, nell'ottica di favorire il trasporto pubblico e renderlo competitivo anche negli spostamenti tangenziali. Si pensi in particolare al grande flusso di pendolari che si recano al quartiere EUR-Laurentina ogni giorno per lavoro e che potenzialmente potrebbero usufruire della tratta.
Proposta di modifica	Elevazione del tram 10 a metrotram, con sede esclusiva, fermate ogni ~500 metri, priorità semaforica e sovrappasso/sottopasso degli incroci ove possibile.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto le specifiche scelte progettuali attraverso le quali implementare la proposta del PUMS ricadono in una successiva fase progettuale. Per questa ragione, non comporta modifiche al Rapporto Ambientale. In via generale, si fa presente che i finanziamenti per i progetti relativi ad infrastrutture per il trasporto rapido di massa prevedono che le linee siano in sede riservata per almeno il 75% del loro percorso.
Esito istruttoria	Non accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessuno
---------------------------------------	---------

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20c
Motivazione	<p>1. Le già sopracitate motivazioni per una cintura tangenziale tranviaria veloce ed efficace.</p> <p>2. La grande mole di spostamenti dai castelli romani/ciociarria verso l'EUR/Laurentina, documentata dal fatto che il tratto del Raccordo Anulare EUR/Appia/Uscita A1 Napoli è tra i più trafficati.</p>
Proposta di modifica	<p>Ampliamento della fermata Statuario-Parco Appia Antica alle future S4,S6 (oggi FL4, FL6). Ipotizzando la localizzazione della futura stazione in Viale Appio Claudio (fonte google maps, si veda foto allegata) la coppia di binari delle S4,S6 dista circa 170 metri da quella delle S2, S5, rendendo piuttosto facile il collegamento. L'ampliamento permetterebbe alla vasta utenza dei Castelli Romani e della Ciociaria di scambiare con il tram 10 avendo un collegamento rapido per l'EUR e rappresentando un'alternativa davvero competitiva con il mezzo privato. I numerosi pendolari dai Castelli Romani e dalla Ciociaria che sono diretti all'EUR/Laurentina ad oggi sono costretti a passare per Termini, allungando di molto i loro percorsi e di fatto rendendo il mezzo privato preferibile. Questo problema persisterebbe qualora rimanesse l'attuale soluzione di limitare la fermata Statuario-Parco Appia Antica all'uso delle future S2, S5. [foto nella scheda integrale]</p>
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto gli interventi e le modifiche proposte non rientrano nell'orizzonte temporale del Piano (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, verranno inseriti come proposte tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023

ID	20d
Motivazione	La rete romana tranviaria odierna è in molti casi lenta, diventando quindi poco attraibile per molti utenti. Le cause principali sono due, la prima è la mancanza di priorità semaforica, la seconda è (in alcuni casi) una eccessiva vicinanza tra fermate (200-300 metri circa) tra fermate. Quest'ultima accade in particolare quando la corsia preferenziale è condivisa con l'autobus, che ha fermate più frequenti.
Proposta di modifica	Due interventi da avviare per la rete tram esistente e da inserire come vincoli progettuali per le future tranvie. I due interventi sono anche attuabili singolarmente, con priorità per il primo intervento. Priorità semaforica agli incroci per i tram: sicuramente attuabile per i tratti che hanno utilizzo esclusivo della corsia preferenziale (es. le intere linee 2 ed 8, Via Prenestina...), fortemente valutabile per tutte le altre. Questo punto si applica, a maggior ragione, anche alle metrotanvie future. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto le specifiche scelte progettuali attraverso le quali implementare la proposta del PUMS ricadono in una successiva fase progettuale. Tali eventuali scelte, peraltro, necessitano di valutazioni sugli impatti sulle prestazioni dei servizi tramviari in termini di velocità commerciali e, di conseguenza, su eventuali rimodulazioni dei turni macchina e turni uomo che esulano dalle competenze della pianificazione strategica e, di contro, rientrano nella gestione operativa del servizio. Si fa comunque presente che tutti i nuovi progetti di linee tramviarie prevedono la priorità semaforica.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20e
Motivazione	Le ferrovie Roma-Lido e Roma-Nord vedono il loro potenziale limitato dall'iniziare il percorso alle porte del centro storico. Nell'ottica di sfruttare al massimo la rete esistente, risulterebbe particolarmente utile l'idea di prolungare queste linee verso il centro o zone semicentrali, in quanto si avrebbero due nuove linee metropolitane con uno sforzo minore rispetto a due linee ex-novo.
Proposta di modifica	Valutare il prolungamento delle Ferrovie Roma-Lido e Roma-Nord verso il centro o zone semicentrali con finalità di collegamento tangenziale. Un esempio del primo caso è realizzato da Metrovia, che propone la congiunzione di Roma-Lido e Roma-Nord tramite le nuove stazioni Marmorata, Foro Boario, Venezia, Augusto Imperatore.

CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto le infrastrutture e si servizi in questione sono di competenza della Regione Lazio. I prolungamenti proposti, inoltre, ricadrebbero in un orizzonte temporale ben oltre a quello di riferimento del PUMS.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20f
Motivazione	Il problema della gestione del Nodo di Porta Maggiore è tuttora irrisolto, viste le varie linee che dovranno attraversarlo da PUMS comunale (si veda https://metroviaroma.it/metrovia-fermata/porta-maggiore/)
Proposta di modifica	Re-ingegnerizzazione del nodo di Porta Maggiore con il duplice obiettivo di riqualificare la piazza preservando i reperti archeologici e migliorare i percorsi tranviari. Ad esempio, si valuti la proposta di Metrovia (link nelle motivazioni) per un nuovo assetto del nodo.

CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la proposta non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. In ogni caso, lo svolgimento di tali studi spetta alle successive fasi progettuali. Le eventuali scelte progettuali, infatti, necessitano di valutazioni sugli impatti sulle prestazioni dei servizi tramviari in termini di velocità commerciali e, di conseguenza, su eventuali rimodulazioni dei turni macchina e turni uomo che esulano dalle competenze della pianificazione e, di contro, rientrano nella gestione operativa del servizio.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21a

Motivazione	Tra gli interventi di sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria è prevista la realizzazione di raccordi ferroviari tra la linea FL1 e la linea FL5, per cui sarebbe prioritaria la realizzazione entro il Giubileo; tuttavia, tra i differenti servizi ferroviari ipotizzati nel Piano che collegano la città di Roma con l'Aeroporto di Fiumicino manca quello che prevede la fermata a S. Pietro, che avrebbe un importante impatto per il traffico di carattere turistico e giubilare.
Proposta di modifica	Inserire il servizio (anche Leonardo Express) Roma – Fiumicino Aeroporto con fermata a S. Pietro.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'organizzazione dei servizi proposta presuppone la chiusura dell'anello ferroviario, ponendosi in un orizzonte di lungo periodo non compatibile con il Giubileo 2025. La proposta riguarda poi un tema di contratto di servizio in essere tra la Regione Lazio e l'operatore di trasporto ferroviario, non pertinente quindi nel campo di azione del PUMS.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21b
Motivazione	Non si ritiene efficace la proposta di diramazione della linea Roma–Lido verso l'Aeroporto di Fiumicino in corrispondenza della stazione di Acilia Sud, per i seguenti motivi: - Si sovrappone ad altre infrastrutture di spostamento di massa già previste (es quadruplicamento F11) - Non cattura la domanda degli addetti aeroportuali che risiedono nel litorale romano (Fiumicino e Municipio X) che oggi non può fruire di collegamenti efficaci per l'aeroporto. Allo stato attuale il 41% dei circa 40.000 addetti giornalieri che lavorano sullo scalo risiedono nelle aree del litorale e utilizzano per il 95% l'auto propria per raggiungere l'aeroporto, con tutte le conseguenze del caso. - Si evidenzia inoltre che la c.d. "Porta est" al Leonardo da Vinci non è prevista e lo strumento di pianificazione all'interno degli aeroporti è definito secondo quanto stabilito dalla normativa di settore attraverso i c.d. "Piani di Sviluppo Aeroportuali" che definiscono l'assetto delle infrastrutture aeroportuali nel medio e lungo periodo in funzione della crescita del traffico aeroportuale.

Proposta di modifica	Si suggerisce di prevedere (come riportato nella scheda di pagina 83 del Documento Valutazione Proposte), in alternativa, un sistema di trasporto ad alte prestazioni capacitive (tipo people mover) collegato con lo scalo dalla stazione di Ostia Lido Nord della linea Roma Ostia Lido in grado di intercettare direttamente anche i passeggeri da Ostia e che percorra l'asse viario di via della Scafa. In tal modo si potranno collegare due nodi di trasporto ferroviario, la Roma Lido e la ferrovia dell'aeroporto, intercettando la mobilità pendolare sull'asse nord-sud della costa romana e generando il c.d. "effetto rete" trasportistico. Su questo aspetto AdR ha condotto un'analisi che può condividere con Città metropolitana. Per questa infrastruttura sarebbe necessario già individuare un soggetto attuatore e la fonte di finanziamento.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE, in corso di redazione al momento della scrittura del presente documento. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino P.R.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039981 del 12/03/2023
ID	23a
Motivazione	L'anello ferroviario esclude l'Eur che costituisce l'unico vero centro direzionale di Roma
Proposta di modifica	A.F.A.: Anello Ferroviario Allargato da trasformare in linea "E" della metropolitana di Roma [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto presenta consistenti complessità a livello realizzativo, prevede la coesistenza sulle medesime infrastrutture ferroviarie di servizi di differente natura, finalità, funzionamento e gestione (metropolitana di Roma Capitale e servizi ferroviari Alta Velocità, regionali, merci) e non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino P.R.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039981 del 12/03/2023
ID	23b
Motivazione	La quarta linea della metropolitana è fondamentale per la città ma il tracciato della linea "D" proposto nel P.R.G. è totalmente sbagliato ad eccezione della tratta centrale
Proposta di modifica	LINEA "D": Semplificazione del tracciato con abolizione del bivio B-B1 e avvicinamento al centro città delle stazioni di corrispondenza con la linea "B"
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni) ma, al contempo, al momento della stesura del presente documento, risultano stanziati fondi per la project review a cui si rimanda per i relativi approfondimenti e valutazioni progettuali.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023
ID	26b
Motivazione	Assenza di continuazione linea ferroviaria lungo il litorale della città metropolitana
Proposta di modifica	<p>Progettare il collegamento della FL5 con la FL8, da Ponte Galeria a Santa Palomba, permettendo di interconnettere il litorale nord con quello sud intercettando così anche tutto il popoloso bacino di utenza di Acilia e dintorni finora isolato da collegamenti ferroviaria extra comunali.</p> <p>In questo modo si potrà beneficiare di una linea pienamente autonoma in grado di collegare tutti i più grandi centri abitati del litorale tramite linea ferroviaria (Civitavecchia-Cerveteri-Ladispoli-Fiumicino-Ostia-Pomezia-Anzio-Nettuno) e di poter raggiungere il porto di Civitavecchia e l'aeroporto di Fiumicino (visto il futuro collegamento tra FL1 e FL5) senza dover passare e effettuare cambi all'interno della Capitale, accorciando il percorso e alleggerendo il traffico sulle linee della stessa.</p>
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione del collegamento richiesto si inserisce nel solco della cosiddetta "Gronda Sud merci", prevista come scenario a lungo termine del PRMTL della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo, il PUMS ne recepirà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS, pertanto si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3).

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023
ID	26d
Motivazione	Assenza di collegamenti ferroviari extra capitale per i due comuni della città metropolitana
Proposta di modifica	Progettare un collegamento ferroviario Bracciano - Ladispoli Cerveteri che permette di collegare i due comuni visto anche i numerosi collegamenti che ci sono tra i due centri abitati. Questo, oltre ad aprire a nuove possibilità di sviluppo per i cittadini della zona, connettendo la località lagunare di Bracciano con quella marittima di Ladispoli e in futuro anche all'aeroporto di Fiumicino, permetterebbe anche di uscire da una visione fin troppo centralizzata verso Roma per quanto riguarda il trasporto su ferro di tutte le città della provincia.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto per il collegamento in oggetto è prevista la realizzazione di un corridoio della mobilità, mentre dalle analisi tecniche non si stima una domanda di mobilità sufficiente a giustificare la realizzazione di un collegamento ferroviario. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27b
Motivazione	Riportare la ferrovia a Fiumicino: la tranvia proposta tra Fiumicino Città e Fiera di Roma dal PdB, per capacità e tracciato, non è efficace allo scopo di soddisfare le esigenze di mobilità rapida tra Roma e il principale comune dell'hinterland, per un bacino di utenza (Fiumicino Centro, Isola Sacra, Focene) di oltre 45.000 abitanti, che deve essere riconnesso alla rete nazionale. Indagini effettuate hanno dimostrato che nessuno utilizza la stazione dell'aeroporto per giungere in città. La misura già oggi come studiato non recherebbe danno ai servizi per l'aeroporto, a maggior ragione col quadruplicamento della tratta per Ponte Galeria. Fiumicino deve essere riallacciato alla rete ferroviaria ricostruendo i due km di ferrovia tra Bivio Porto e Via Coccia di Morto da integrare poi eventualmente nella diramazione della linea E che, come previsto dal PRMTL, deve arrivare sia in città che all'aeroporto.
Proposta di modifica	Ricostruzione della tratta Bivio Porto – Fiumicino Città fino al parcheggio di interscambio di Via Coccia di Morto e inserimento di un posto di movimento in una nuova stazione aumento della capacità del traffico (sia express sia FL) da realizzare in corrispondenza del GRA per integrazione anche con traffico automobilistico
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni).. Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27d

Motivazione	Mantenere il cuore del TPL romano nel centro storico: la stazione Termini deve rimanere e ancora più essere il cuore del sistema regionale, non solo come capolinea di alcune relazioni. Il previsto accentramento dell'AV su Roma Tiburtina libererà spazi in stazione. Si propone di conseguenza che sull'anello ferroviario si svolga un servizio integrativo per tramite di un passante virtuale (a doppio senso, sul modello di quello di Glasgow) dalla Stazione Termine cosiddetto dalla forma CARDIOIDE, la cui capacità attrattiva è dimostrata dalla simulazione (preparata nel 2016 da uno dei nostri Consulenti Specialisti, rappresentante di una delle organizzazioni nostre aderenti) riportata in allegato. Allo stesso scopo nel servizio regionale e urbano può essere funzionale la congiunzione della Roma Lido e della Roma Nord da svolgersi su un diverso tracciato della linea D
Proposta di modifica	Istituzione di una relazione nel SFM Termini – Anello – Termini nei due sensi (cardioide)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto, viste le caratteristiche infrastrutturali previste per la chiusura dell'anello ferroviario, i servizi proposti da questa osservazione non sono realizzabili. Si fa presente che sia il PRMTL che il PUMS di Roma Capitale sono orientati su modelli di esercizio con servizi passanti. Il PUMS metropolitano integra e armonizza i due strumenti pianificatori.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27e
Motivazione	<p>Non tutti i treni devono passare da Roma: la rinuncia alla costruzione della gronda sud postula il transito di tutto il servizio merci per Roma, il che appare tra l'altro in contraddizione con la trasformazione delle attuali FL5 e FL8 in linee dalla cadenza metropolitana.</p> <p>La costruzione della linea è basilare per la prevista messa in rete del porto di Gaeta (che è a monte di una delle tre gallerie in nota) ed avrà anche valenza passeggeri al servizio di quartieri oggi non raggiunti dalla ferrovia e collegando direttamente la Roma – Lido col nord ed il sud della regione.</p>
Proposta di modifica	Costruzione della gronda sud
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRMTL della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo, il PUMS ne recepirà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS; pertanto, si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27g
Motivazione	Linea Italia: non si rinviene la linea tramviaria, già contenuta nella recente pianificazione (Togliatti, Piano Giubileo) su Corso Italia, utilizzando le esistenti corsie riservate ai bus (vedi allegato). Per il tronco Termini-Regina Elena l'itinerario è diverso da precedente piano; servono entrambi (Morgagni e Università), anche per differenziare linee 1 e 8 e per possibilità di deviazioni. Eccessivo sovraccarico di linee diverse sugli stessi binari in area centrale. Da evitare percorsi a V su Torre Argentina, creano congestione, preferibile instradamento Lungotevere, che deve essere un asse utilizzato da più linee.
Proposta di modifica	Reintegro linea Italia, con utilizzo corsie del 490. Realizzazione entrambi itinerari da Termini per Morgagni e Viale Università. Aggiunta di diramazioni e raccordi alla linea Lungotevere
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Aggiornamento mappa 9.4 del PUMS Volume 3 e le Tavole correlate del PUMS e del Piano di Bacino del trasporto pubblico metropolitano. Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate.

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27h
Motivazione	Una metro per Corviale: il prolungamento dei percorsi tramviari fino a Corviale non è possibile, dopo Largo La Loggia non c'è spazio per i binari, neppure in promiscuo (peraltro inopportuno). Sarebbe comunque un tratto in galleria, quindi di fatto una metropolitana con tempi e costi analoghi. La galleria può essere allacciata alla metro D mediante una bretella più breve possibile a Magliana Nuova (peraltro aree in gran parte libere e fuori dei tracciati stradali)
Proposta di modifica	Conferma delle linee tramviarie fino a Largo la Loggia o dintorni; realizzazione di metropolitana in galleria da allacciare alla linea D a Magliana Nuova mediante bretella Newton-Frattini-Magliana Nuova (immagine allegata alla scheda integrale)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si premette che il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27i
Motivazione	<p>Ulteriori considerazioni: la linea per Piazza Istria viene allacciata su Piazzale delle Province, passando su viale delle Province ove è impossibile mettere i binari. Preferibile Via Catanzaro, con allaccio su Piazza Lecce. Deve proseguire verso il centro (linea Rinascimento) e non a V verso la periferia. La linea Bardanzellu non pare poter avere comunque il carico sufficiente per giustificare una linea tranviaria</p> <p>Certamente necessaria l'estensione di rete fuori Porta San Giovanni, ma purtroppo è ancora insufficiente, ed il percorso del defunto 673 non è quello ottimale. Occorre tramviarizzare gli assi portanti del quartiere, oggi bus 85 e 87; nonché proseguire oltre Ponte Lungo su tutta Via Appia Nuova, anche per dotare l'Aeroporto di Ciampino di collegamento diretto col centro.</p>

Proposta di modifica	Eliminazione linea Bardanzellu. Instradamento linea Istria su Via Catanzaro, con triangolo a Piazza Lecce. Maggiore ampliamento rete fuori Porta San Giovanni (immagine allegata nella scheda integrale)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si premette che il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27j
Motivazione	<p>A Pomezia in metro: la diramazione Roma Lido per Pomezia, prevista fin dagli anni 70, fu anche finanziata con la legge 211. L'enorme domanda di trasporto di quartieri e dei comuni lungo la Pontina ne esige la realizzazione. In prospettiva, la linea potrebbe arrivare a Latina.</p> <p>La popolazione attuale nel cluster Aprilia, Ardea, Castel di Decima (Roma) e Pomezia è di 233.560 abitanti che dovrebbe salire a 325.000 all'orizzonte 2025. La popolazione di Anzio e Nettuno, oggi, è di 103.968 e si prevede che salga a 142.000 all'orizzonte 2025 per un totale nel comparto di ben 470 mila abitanti. La domanda attuale sulla linea proposta sarebbe di 80.000 passeggeri tra Pomezia, Ardea e All'orizzonte 2030 la domanda totale sulla linea sarebbe di 160.000 passeggeri</p>
Proposta di modifica	Realizzazione di diramazione della Roma-Lido (progetto Stefer), da Mezzocammino per Casal Brunori, Spinaceto, Tor de'Cenci, Castel di Decima e Pomezia.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si premette che il PUMS metropolitano non ha previsto nuove infrastrutture lineari, ma ha proposto riorganizzazione di servizi. L'osservazione, che ha un carattere di proposta, non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL adottato, di cui il PUMS metropolitano è uno strumento pianificatorio subordinato.
Esito istruttoria	Non accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessuno
---------------------------------------	---------

Proponente	UTP Associazione Utenti del Trasporto Pubblico - Assoutenti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039993 del 12/02/2023
ID	28
Motivazione	No alla cancellazione del Tram dei Fori: i Comitati Pendolari e le Associazioni degli Utenti non accettano l'eliminazione della linea Cavour-Fori. La linea è indispensabile per completare la maglia del centro storico; per avere un itinerario alternativo in caso di blocchi, per completare la linea Corso Rinascimento (cioè il 70) che altrimenti graverebbe su binari già sovraccarichi; per eliminare gli autobus dalla parte più delicata di Roma; per una VERA pedonalizzazione dei Fori, senza veicoli gommati a motore ma nel contempo senza penalizzare il trasporto pubblico.
Proposta di modifica	Recupero e nuova progettazione, più adeguata al contesto, della linea Cavour-Fori e diramazioni. [immagini in allegato nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si premette che il PUMS metropolitano assorbe per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. In riferimento al tram dei Fori Imperiali, l'amministrazione capitolina ha effettuato una specifica scelta che prevede una diversa organizzazione del trasporto pubblico nell'area. Si veda il recente bando internazionale intitolato "Centro Archeologico Monumentale (CArMe)" https://www.comune.roma.it/web/it/notizia.page?contentId=NWS1093828
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29c
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazioni di seguito riportate

Proposta di modifica	<p>PAR. "IL MODELLO DI ESERCIZIO FERROVIARIO E LE STAZIONI DI PORTA" - [pag.6, sintesi] si ritiene opportuno evidenziare come la pianificazione del modello di esercizio del servizio ferroviario, competenza di Regione Lazio, non può prescindere anche da una analisi più complessa della pianificazione sia di carattere territoriale e infrastrutturale sia industriale, propri dell'operatore ferroviario chiamato a gestire il servizio, quali disponibilità del materiale rotabile, dipendenti ma anche depositi e officine.</p> <p>Risulta pertanto imprescindibile, specificare il valore propositivo del modello proposto, che può rappresentare una prima ipotesi di rivisitazione dell'offerta, da approfondire in sinergia con gli stakeholders, con cui Città Metropolitana si fa parte attiva per rispondere ai fabbisogni di mobilità prioritari (in termini di infrastrutture e servizi) per il bacino di Roma.</p>
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta poiché in linea con l'approccio del Piano. Il modello di esercizio proposto, infatti, è stato elaborato e condiviso attraverso una serie di tavoli interistituzionali che hanno coinvolto la Regione Lazio, il Comune di Roma Capitale e RFI, e di cui la Città metropolitana si è fatta promotrice e parte attiva (cfr. pag. 21 del Report della seconda fase partecipazione). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29f
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "SERVIZIO FIUMICINO SAN PIETRO" [estratto pag.8] - Il PUMS non prevede un servizio diretto Roma Termini – Fiumicino Aeroporto sulla nuova linea, escludendo Roma San Pietro da un collegamento diretto verso l'aeroporto che avrebbe un importante impatto per il traffico di carattere turistico tenuto conto della particolare funzione che la stazione di Roma San Pietro ricopre. Si ritiene che tale collegamento sia una priorità da perseguire e se ne propone l'inserimento.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto in sede di valutazione tecnica dei servizi del modello di esercizio ferroviario proposto, è prevalsa, su base di dati di domanda, la configurazione proposta. Si fa presente che il collegamento Fiumicino Aeroporto - San Pietro sarà comunque realizzabile con facili interscambi nelle stazioni di Massimina, Valle Aurelia e Villa Carpegna.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29g
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "ROMA LIDO-AEROPORTO" [SINTESI PAG.9] - Il piano propone la realizzazione di una diramazione che si collegherà all'attuale ferrovia Roma – Lido in corrispondenza della stazione di Acilia Sud ed arriverà nell'area est dell'aeroporto dopo aver attraversato il fiume Tevere. Anche se convinti dell'importanza di prevedere un collegamento tra lo scalo e la linea metropolitana Roma – Lido, si ritiene che l'intervento proposto non sia pienamente efficace in quanto: Si sovrappone ad altre infrastrutture di spostamento di massa già previste (es quadruplicamento FI1); Non cattura la domanda degli addetti aeroportuali che risiedono nel litorale romano (Fiumicino e Municipio X) che oggi non può fruire di collegamenti efficaci per l'aeroporto. Allo stato attuale il 41% dei circa 40.000 addetti giornalieri che lavorano sullo scalo risiedono nelle aree del litorale e utilizzano per il 95% l'auto propria per raggiungere l'aeroporto, con tutte le conseguenze del caso. [...] Si propone, in alternativa, un sistema di trasporto ad elevata velocità ed elevata capacità collegato con lo scalo dalla stazione Lido Nord della linea Roma Ostia Lido
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29h
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "INTERVENTI FINANZIATI SU RETE FERROVIARIA (REGIONALE E SUB-URBANA)" [estratto pag. 9 e 10] - Dall'analisi del documento è emerso un disallineamento tra i progetti presi a riferimento per lo scenario di sviluppo del modello PUMS e gli interventi inseriti in pianificazione da parte RFI. [segue serie di proposte di modifica su interventi elencati]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Osservazione non sufficientemente argomentata. Si precisa che ciascuno degli interventi elencati è stato valutato e approfondito in specifici tavoli di incontro con gli stakeholder.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33c
Motivazione	Esigenza di potenziamento del sistema tramviario.
Proposta di modifica	Il sistema tramviario dovrebbe costituire la rete intermedia tra quella ferroviaria, alta capacità/alta velocità ma bassa densità, e quella di bus, bassa capacità/bassa velocità ma alta densità. Quindi la rete tramviaria dovrebbe avere una discreta densità, in una città come Roma, mentre ad oggi è molto limitata. Pertanto appare insufficiente la prevista realizzazione di sole tre nuove linee, anche in relazione al loro costo, che certamente non è spropositato. In particolare si ritiene opportuno fare lo studio di fattibilità di una linea tra Piazzale Flaminio e Stazione Ostiense sul Lungotevere.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto la rete tranviaria proposta dal Piano prevede la realizzazione di circa 110 km di nuove infrastrutture dove far transitare circa 16 milioni di tram*km in più rispetto allo Scenario di Riferimento (cfr. PUMS_Volume 2_Costruzione scenario di piano tabb. 6.12, 6.13). Gli interventi di riferimento sono consultabili nel Volume 3 del PUMS - Documento di Piano al paragrafo 9.1, Az 003 - Sviluppo della rete infrastrutturale tranviaria, figg. 9.4 e 9.5. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33d
Motivazione	Esigenza di completare l'anello ferroviario.
Proposta di modifica	Sono previsti numerosi ed importanti interventi sulla rete ferroviaria in ambito Città Metropolitana, ma non si prevede la chiusura dell'anello ferroviario, ovvero la tratta tra Tor di Quinto e Val d'Ala con il ponte sul Tevere. Quest'opera, tuttavia, appare nell'assetto definitivo del nodo di Roma. Il piano ferroviario appare dare priorità, correttamente, a quegli interventi che creano collegamenti migliorando l'effetto rete, oppure che eliminano colli di bottiglia; quindi, stupisce che manchi il completamento dell'anello. Certamente la realizzazione dell'ultima tratta è costosa, in particolare per il ponte sul Tevere, tuttavia non più di molti altri interventi previsti.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto la chiusura dell'anello ferroviario è prevista, come è possibile verificare consultando il Documento di Piano del Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano al par. 4.2 e nel Volume 3 del PUMS - Documento di Piano al cap. 9, fig. 9.1. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33e

Motivazione	Esigenza di ridurre i costi e dell'impatto ambientale della Metro C
Proposta di modifica	Questa infrastruttura, come peraltro le altre nuove linee che seguiranno, hanno un costo a km estremamente elevato, pertanto è necessario cercare di ridurre tali costi. Per la Metro C, come anche per le future linee, si prevede una quantità di spostamenti molto modesto sulle tratte di estremità. In Per la tratta estrema verso Farnesina si propone di mettere allo studio sistemi alternativi, tipo bus, ma anche altro, che svolgano la funzione di raccoglitori/affluenti per la metropolitana, riducendone i costi. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto, premesso che la minimizzazione dei costi di investimento rappresenta un obiettivo condiviso dal PUMS, si specifica che il prolungamento della metro C fino alla Farnesina rientra nello Scenario di Riferimento (intervento R35-TP--28), cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Infine, relativamente alle specifiche scelte progettuali (es. dimensionamento stazioni) si tratta di scelte che ricadono nelle successive fasi progettuali.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33f
Motivazione	Esigenza di aumentare il livello di servizio della Roma-Lido
Proposta di modifica	Linea Roma-Lido, immissione sulla Metro B a Magliana. La linea è di proprietà della Regione ma viene gestita da ATAC. Essa è stata realizzata con gli stessi requisiti della Metro B, praticamente i medesimi di FS. La sagoma della B è stata poi ridotta perchè il materiale rotabile da utilizzare sarebbe stato leggermente più stretto di quello originariamente previsto. Pertanto le due linee risultano interoperabili e fra l'altro hanno addirittura il deposito in comune (Magliana). Attualmente le due linee sono del tutto indipendenti, con il tratto Magliana-Piramide affiancato. La proposta è di studiare la fattibilità dell'immissione della Roma-Lido sulla Metro B a Magliana. In tal modo i treni provenienti da Lido possono essere immessi sulla B fino ad uno dei due capolinea (Ionio o Rebibbia). [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la linea Roma-Lido è ambito di competenza della Regione Lazio.
Esito istruttoria	Non accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessuno
---------------------------------------	---------

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33g
Motivazione	Evitare duplicazione tra Metro C e Roma-Giardinetti
Proposta di modifica	La linea Roma-Giardinetti deve essere inserita nel sistema di trasporti di quel quadrante della città, facendo particolare attenzione anche agli aspetti termini urbanistici. Appare che tale opera possa essere utile limitatamente al primo tratto Termini-Parco di Centocelle, con la realizzazione di una passerella pedonale, in modo tale da consentire un agevole scambio con la Metro C. Di contro è evidente l'inutile sovrapposizione alla Metro C della successiva tratta Parco di Centocelle-Torrenova. La città universitaria di Tor Vergata può essere agevolmente collegata alla Metro C con una navetta, magari di filobus. [immagine allegata nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la tramvia Termini-Giardinetti-Tor Vergata rientra nello Scenario di Riferimento (intervento R28-TP-27), cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33j
Motivazione	Aumentare l'offerta ferroviaria
Proposta di modifica	Bretella ferroviaria Latina-Cisterna. Al fine di aumentare l'offerta di TPL nella zona di Latina, si propone di fare uno studio di fattibilità per un collegamento ferroviario tra Latina e Cisterna. Chiaramente l'effetto sarebbe anche su Roma per la riduzione di traffico privato.

CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la proposta non rientra nel territorio in cui il PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale può estendere la sua pianificazione. La proposta va indirizzata alla Regione Lazio come Amministrazione sovraordinata rispetto alla Città metropolitana, ovvero alla provincia di Latina.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33k
Motivazione	Aumentare l'offerta ferroviaria
Proposta di modifica	Linea AV Roma-Napoli interconnessione a Cassino. Una nuova interconnessione in uscita dalla linea Av sulla vecchia Roma – Caserta prima di Cassino consentirebbe di utilizzare la linea AV da parte dei viaggiatori da Cassino. Chiaramente l'effetto sarebbe anche su Roma per la riduzione di traffico privato. Vi sarebbe anche il vantaggio di utilizzare più proficuamente il sistema a quattro binari tra Roma e Napoli (linee affiancate), anche per i treni merci ed in caso di guasto. Si propone di fare lo studio di fattibilità per tale opera.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la proposta non rientra nel territorio in cui il PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale può estendere la sua pianificazione.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Comunità Territoriale Municipio VII
Numero protocollo	CMRC-2023-0040008 del 12/03/2023
ID	34

Motivazione	<p>Quadruplicamento Roma-Ciampino: Il riferimento è nel testo, a pag. 59 dove viene indicato "P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle M3-10". Altro riferimento è nel testo a pag.70: "Per la programmazione dei servizi si fa riferimento al Piano delle infrastrutture del Nodo atteso nel medio periodo con: la chiusura dell'Anello, il quadruplicamento delle tratte Casilina-Ciampino e Ponte Galeria-Fiumicino Aeroporto...". Nel Volume 2 del PUMS, nel capitolo 5.2.2, a partire da pagina 70, viene svolta un'analisi relativa al traffico merci che interessa il nodo di Roma, con l'obiettivo di identificare una "dorsale merci", scelta su cui poi basare la proposta del nuovo modello di esercizio. Vogliamo segnalare alcune importanti criticità di questa analisi. In primis la catalogazione dei servizi per i treni merci non è, a nostro avviso, credibile in merito al carico di progetto indicato per la direttrice principale, ovvero due treni ora per direzione ovvero 21 treni giorno per direzione su un orario nominale di esercizio di 14 ore. Ugualmente pare sottostimato il traffico merci della direttrice secondaria (La Casilina-Pomezia Santa Palomba interessata al solo servizio della locale zona industriale) con un carico nominale pari al 50% della dorsale principale, cioè 11-12 treni giorno. Già oggi è stato visivamente contato su quelle tratte il passaggio di un numero di treni merci giorno per direzione pari a circa il pieno carico stimato per il futuro (2027-2030 secondo quanto indicato in figura 5.4). [dettagli nella scheda integrale]</p>
Proposta di modifica	<p>Ipotesi A - Gronda Campoleone-Ponte Galeria / Ipotesi integrativa B - Bretella Colferro-Campoleone-Ponte Galeria / Ipotesi integrativa C: Bretella Cassino-Pomezia-Ponte Galeria – Dettagli nella scheda integrale</p>
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRMTL della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS; pertanto, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Relativamente alle altre due ipotesi integrative, si ribadisce che la pianificazione del PUMS metropolitano avviene in armonia con le opere previste dagli strumenti e accordi vigenti (PRMTL - PRG - PUMS).</p>
Esito istruttoria	<p>Parzialmente accolta</p>
Impatto sui documenti di piano	<p>Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.</p>

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35a

Motivazione	Nel Volume 2 del PUMS, alla sezione 5.2, pag. 67, si delinea una procedura per individuare un nuovo modello di esercizio ferroviario per le ferrovie regionali attraversanti la città di Roma. Vengono a tal fine descritti due scenari (denominati "Alternativa 1 - PFTE" e "Alternativa 2 - SFM") e vengono confrontati i risultati attesi in entrambi tali scenari, scegliendo poi quello con le migliori prestazioni, che risulta essere lo scenario relativo all'istituzione del "Servizio Ferroviario Metropolitan". Per quanto tale scenario sia indubbiamente migliore rispetto allo scenario di riferimento, si vuole evidenziare che da questo confronto sono stati esclusi – senza fornire spiegazioni adeguate - tutto un ventaglio di altre possibilità e combinazioni che avrebbero potenzialmente potuto generare numeri più favorevoli - ad esempio un più alto split modale pubblico - nel corso delle simulazioni. Considerando anche la differenza relativamente ridotta tra i risultati dei due scenari considerati, appare irragionevole non mettere a confronto ulteriori opzioni. A tal fine, sembra opportuno considerare opzioni che possano aumentare la capillarità del servizio ferroviario, una caratteristica carente in entrambe le alternative proposte. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Posto che, affinché una frequenza abbastanza alta (3-8 minuti) possa essere garantita, sarebbe necessario deviare i treni merci fuori dall'anello ferroviario (vedi osservazione successiva), e che gli adeguamenti necessari comporterebbero ovviamente un costo superiore, riteniamo - una volta individuate le linee e le fermate a potenziale più alto svolgendo le opportune analisi, come fatto per il modello SFM - che le previsioni per questo scenario e una relativa analisi costi-benefici debbano essere messe a confronto con gli altri scenari considerati e che, se la differenza in termini di split modale pubblico fosse significativa, la scelta del nuovo modello di esercizio andrebbe riconsiderata. La nostra proposta è di ripetere l'analisi mettendo a confronto un numero maggiore di scenari, ottenuti combinando elementi dalle varie proposte finora pervenute. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto di interesse ed in linea con le strategie del PUMS. Tuttavia si tratta di una proposta infrastrutturale complessa che non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Viene pertanto inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto nell'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35b

Motivazione	Nel Volume 2 del PUMS, nel capitolo 5.2.2, a partire da pagina 70, viene svolta un'analisi relativa al traffico merci che interessa il nodo di Roma, con l'obiettivo di identificare una "dorsale merci", scelta su cui poi basare la proposta del nuovo modello di esercizio. Vogliamo segnalare alcune criticità di questa analisi. In primo luogo, il calcolo del carico di progetto per i treni merci nelle due direttrici individuate non è a nostro avviso realistico. Già ad oggi sono stati verificati su quelle tratte, contandoli a vista durante il corso di alcune giornate, oltre 33 treni merci al giorno per direzione cioè oltre il pieno carico stimato per il futuro (2027-2030 secondo quanto indicato in figura 5.4). [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	La nostra proposta è quella di recuperare, nel PUMS, il progetto di una Gronda Merci che passi fuori dall'anello ferroviario. Il progetto è una ferrovia che si innesta sulla prevista chiusura dell'Anello ferroviario zona Nord e potrebbe essere realizzato con un nuovo tracciato a doppio binario che, partendo da Ponte Galeria, confluisca nella stazione di Pomezia-Santa Palomba su sede indipendente e prosegua in affiancamento con la Roma-Formia, fino a Campoleone, per innestarsi a raso sulla stessa linea. In alternativa, la congiunzione potrebbe avvenire direttamente a Pomezia-Santa Palomba [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRTML della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS; pertanto, si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35e
Motivazione	I quartieri romani di Casal del Marmo, Selva Candida, Palmarola, situati a cavallo del GRA tra Casalotti e Ottavia, non risultano serviti da nessun tipo di collegamento su ferro o corridoio della mobilità all'interno degli interventi proposti nel PUMS. Riteniamo che sia necessario individuare un tale collegamento per permettere agli abitanti di queste zone di accedere alla rete dei trasporti di Roma e non dipendere dal mezzo privato.

Proposta di modifica	Una possibilità da considerare è quella di realizzare un'ulteriore ramificazione della Metro C lato nord, che si diriga verso ovest facendo capolinea proprio nelle zone da servire. Un possibile percorso, che permetterebbe di servire nel percorso altre zone piuttosto popolate, prevede una diramazione dopo Clodio, il passaggio nella parte nord del quartiere Balduina, l'incrocio con la FL3 (presso Gemelli) ed eventualmente la diramazione A1 della metro A, ed infine per il quartiere Torresina prima di arrivare presso Via di Casal del Marmo. A prescindere dalla specifica soluzione che verrà adottata, riteniamo necessario fornire queste zone di un collegamento veloce con il resto della città che sia alternativo all'automobile
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35f
Motivazione	Considerando gli interventi presenti nel PUMS, i quartieri di Roma Spinaceto e Torrino risultano interessati da una quantità insufficiente di collegamenti veloci alla rete metropolitana. Secondo il piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, la zona di Spinaceto e Tor de' Cenci dovrebbe essere interessata da un "corridoio della mobilità" che la colleghi all'EUR (cfr. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, tavola 2B - Scenario di piano - Zoom su Roma Capitale). Tuttavia, questo progetto risulta essere stato bocciato definitivamente dalla Regione già alla fine del 2020. Per quanto riguarda i quartieri Torrino e Mezzocamino, essi sono serviti in maniera inadeguata dalle fermate della Roma-Lido (futura metro E) che sono contenute nel piano, visto che la metro E non attraversa il quartiere ma lo lambisce da ovest, e la parte più interna risulta quindi priva di collegamenti.

Proposta di modifica	Una soluzione ad entrambi questi problemi è la realizzazione di un metrotram che dal confine sud di Spinaceto, sulla Pontina, attraversi il quartiere, si sposti poi verso ovest e passi per Mezzocamino, attraversi il Torrino da sud a nord lungo il suo asse centrale, e prosegua verso nord per ricongiungersi con la rete metrotranviaria all'Eur, ad esempio presso Eur Magliana. Nel caso l'osservazione n. 2 venga accolta, il capolinea sud di questo tram può essere posizionato in maniera da corrispondere a una nuova stazione ferroviaria sulla Gronda Sud, permettendo così ai residenti di Roma Sud di raggiungere Pomezia, Latina, ecc. senza dover ricorrere al mezzo privato. Si fa notare anche che un tram sarebbe decisamente più vicino alle storiche richieste dei comitati di quartiere di Spinaceto e Tor de' Cenci (ovvero quelle di una diramazione della metro B per servire la zona) rispetto a una filovia o una semplice corsia preferenziale. Se questa ultima soluzione dovesse comunque essere preferita, si prega comunque di dettagliarne le motivazioni.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), da valutare in sede di PFTE. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35g
Motivazione	Considerando gli interventi presenti nel PUMS, il quartiere di Roma Laurentino (ovvero il quartiere orbitante intorno a via Marinetti, via Gadda, via Silone, via Pavese) risulta sprovvisto di un collegamento alla rete su ferro, né di collegamenti alternativi quali corridoi della mobilità. Le fermate su ferro più vicine, date nel piano dall'estensione della metro B oltre Laurentina, sono comunque troppo lontane da raggiungere a piedi, col risultato che anche destinazioni vicine in linea d'aria richiedono un grande numero di cambi, scoraggiando fortemente l'abbandono del mezzo privato. [dettagli nella scheda integrale]

Proposta di modifica	Si propone di modificare i tracciati di Metro B e Metro D in questo modo: Metro D, dopo la fermata Agricoltura, invece che continuare verso Grotta Perfetta, prosegue verso Sud incrociando il GRA all'altezza dell'uscita 25, in modo da servire nel percorso il Laurentino (via Cesare Pavese, via Ignazio Silone). La metro D potrebbe fare capolinea a Fonte Laurentina/Castel di Leva, oltretutto senza sovrapporsi, a differenza del tratto della Metro B proposto nel Piano, al corridoio TPL urbano/filobus che percorre via Laurentina e prosegue oltre Castel di Leva fino a Trigoria. In questo scenario il prolungamento della Metro B andrebbe invece a coprire la zona lasciata sguarnita dalla D, ovvero proseguirebbe dopo Laurentina in direzione est verso il quartiere Roma 70, passando per il quartiere Tintoretto.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di una proposta di tipo infrastrutturale che, vista la sua complessità, richiederebbe verifiche tecniche di fattibilità.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35h
Motivazione	Considerando gli interventi presenti nel PUMS, i quartieri di Roma Montagnola e Ardeatino risultano interessati da una quantità insufficiente di collegamenti veloci alla rete metropolitana. Nel piano è previsto un corridoio della mobilità (cfr. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, tavola 2B - Scenario di piano - Zoom su Roma Capitale) che attraversa questi quartieri. Tuttavia, riteniamo che le strade della zona abbiano le potenzialità per ospitare un metrotram che, in un'ottica di shift modale verso il trasporto pubblico e avendo cura di elaborare un percorso che tocchi diversi attrattori della città, potrebbe essere più economico rispetto ad una filovia nel lungo periodo.
Proposta di modifica	Si propone di istituire un metrotram a servizio delle zone citate, eventualmente modificando il percorso di uno dei tram già previsti dal PUMS, ad esempio il tram 6. A meno di ulteriori (e auspicabili) estensioni, un possibile percorso "minimo" è il seguente: capolinea nel quartiere Monteverde, ad esempio su via di Donna Olimpia. Poi il tram attraversa i quartieri Monteverde e Portuense (eventualmente incrociando il metrotram M e/o la nuova fermata sulla FL1 proposta nell'osservazione n. 3) e supera il Tevere fino a incrociare la metro B a Garbatella. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile), da valutare in sede di PFTE. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35j
Motivazione	Tra i vari prolungamenti delle metropolitane di Roma proposti all'interno del PUMS, non ne appare uno a potenziale molto alto, ovvero l'estensione ipogea della Roma-Lido fino a Flaminio. Il nuovo collegamento partirebbe dall'attuale stazione di Piramide, proseguirebbe lungo Via Marmorata, incontrerebbe Piazza Venezia, proseguirebbe parallelamente a Via del Corso e si concluderebbe a Flaminio. [dettagli nella scheda]
Proposta di modifica	Proponiamo di svolgere un'analisi approfondita dei costi e benefici di un'estensione ipogea della Metro E da Piramide a Flaminio e, nel caso questa analisi dia risultati positivi, proponiamo di inserire tale estensione tra i progetti del PUMS. Riteniamo che sia importante per la credibilità del PUMS che questo processo sia ben documentato, e che i risultati siano resi pubblici con buon anticipo rispetto all'approvazione finale del piano.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la linea Roma-Lido è ambito di competenza della Regione Lazio.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Fridays for Future Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040011 del 13/03/2023
ID	35k

Motivazione	Dall'elenco degli interventi proposti risulta chiaro che nel PUMS non è più presente la proposta di un tram che colleghi Saxa Rubra, Ponte Mammolo, Subaugusta e Laurentina (di questo tram, denominato 10 nel PUMS, rimane solo la tratta da Laurentina a Ponte Mammolo). Per quanto le estensioni previste della metro C a Ponte Mammolo e Tor di Quinto forniscano in teoria un'alternativa a questo tracciato, si osserva che tali estensioni potranno eventualmente diventare realtà solamente fra moltissimi anni, lasciando le due zone - così vicine in linea d'aria - prive di un collegamento fino ad allora.
Proposta di modifica	Proponiamo di recuperare nello scenario di piano il tracciato del tram fino a Saxa Rubra. qualora si decida di fare altrimenti, si prega di fornire un'analisi costi-benefici dettagliata e una spiegazione dei collegamenti alternativi con cui si intende connettere il quadrante nord est della città.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto dall'analisi trasportistica condotta in sede di valutazione dello scenario di piano è emerso che un servizio di tale lunghezza non avrebbe i carichi sufficienti per giustificare la sostenibilità di una linea tranviaria. Relativamente al prolungamento della tramvia fino a Saxa Ruba, L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in sede di redazione del PUMS di Roma Capitale, ha valutato tale prolungamento a bassa potenzialità di domanda tale da non giustificare un servizio rapido di massa.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ecomuseo Della Via Latina
Numero protocollo	CMRC-2023-0040012 del 13/03/2023
ID	36

Motivazione	L'Ecomuseo della Via Latina - pur condividendo principi, metodologie, finalità ed obiettivi del PUMS - esprime la propria ferma contrarietà all'intervento identificato con il codice "P35-TP-02 Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle" per motivi legati all'attraversamento in superficie di aree ricadenti all'interno del Parco Regionale dell'Appia Antica e del Parco Archeologico dell'Appia Antica. Si ritiene difatti che tale intervento, sebbene rispondente alla indubbia esigenza di aumentare la capacità del ferroviario Nodo di Roma, non costituisca una soluzione infrastrutturale i cui benefici – sia nel breve che nel lungo termine - siano commisurati alle evidenti criticità che l'insieme di opere ad esso necessarie genererebbero lungo il tracciato proposto. Il quadruplicamento si localizzerebbe difatti all'interno di un contesto paesaggistico del quale l'Ecomuseo - Ente facente parte dell'Organizzazione Museale Regionale - intende ribadire con decisione il carattere di UNICITÀ, determinato dal PECULIARE e INESTIMABILE sistema formato dalla compresenza di molteplici, eterogenei e a loro volta UNICI elementi storici e naturalistici. Si sottolinea inoltre come quest'ultimo aspetto sia confermato in innumerevoli contributi scientifici nonché dalla stratificazione di provvedimenti di legge che stabiliscono un complesso regime vincolistico che interessa l'intervento in oggetto lungo la sua intera estensione [dettagli nella scheda]
Proposta di modifica	L'Ecomuseo invita ad individuare nel territorio della Città Metropolitana una alternativa di tracciato e/o tecnologica che non comporti il verificarsi delle criticità evidenziate
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è ritenuta pertinente. L'opera è prevista nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico. Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Si indirizza inoltre tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Tuttavia, nel caso dell'intervento in oggetto, è ancora in corso il progetto di fattibilità (rif. https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/opere-strategiche/ciampino-capannelle/Ordinanza_11_Ciampino_Capannelle.pdf) e si è in attesa degli sviluppi dei tavoli competenti e di approfondimento tecnico. Si rimanda perciò tale osservazione al corretto livello di progettazione e trattazione in sede di Conferenza dei Servizi.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37a

Motivazione	Occorre rivedere il tracciato del tram G (secondo il PUMS di Roma Capitale) o Tram 12 secondo il Documento di Piano del PUMS della Città Metropolitana, da Termini al Pigneto, evitando di replicare il percorso della Roma Giardinetti, che è causa primaria della congestione tranviaria e veicolare di Porta Maggiore: il passaggio centrale a fianco della Porta Maggiore, infatti, attraversa da parte a parte tutto l'invaso stradale (che già riceve ben 7 strade) moltiplicando gli incroci e i conseguenti rallentamenti del traffico e del sistema del ferro. [dettagli nella scheda]
Proposta di modifica	La modifica che si propone al tracciato parte da Termini ma non passa per via Giolitti. Percorre invece l'asse parallelo di via Napoleone III-via di Porta Maggiore, dove già esiste la sede tranviaria. Percorre l'area di Porta Maggiore in senso perimetrale e, passando sotto il cavalcavia ferroviario, si immette su via Prenestina, per poi girare al vallo del Pigneto, su circonvallazione Casilina ovest e riprendere il vecchio tracciato su via Casilina. [dettagli nella scheda]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto il PUMS metropolitano fornisce solamente tracciati ideogrammatici. Le specifiche scelte progettuali attraverso le quali definire i percorsi puntuali di transito ricadono nelle successive fasi progettuali e di PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37b
Motivazione	Occorre eliminare il tracciato del tram 4 da via La Spezia a San Giovanni. Il tracciato tranviario su via La Spezia, interferisce pesantemente con una direttrice fondamentale che raccoglie buona parte dei flussi veicolari nord-sud della città: ostacola infatti, e viene a sua volta ostacolato, dall'intenso traffico della Tangenziale Est, ivi afferente, sia in caso di sede riservata (con riduzione delle corsie per le auto) sia in caso di sede promiscua (con il tram intrappolato nel traffico).
Proposta di modifica	Anziché deviare su via l'Aquila dalla Prenestina e poi percorrere via La Spezia, la proposta è quella di proseguire a Porta Maggiore e inserirsi sul tracciato del tram 3 in direzione San Giovanni su Viale Carlo Felice.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto il PUMS metropolitano fornisce solamente tracciati ideogrammatici. Le specifiche scelte progettuali attraverso le quali definire i percorsi puntuali di transito ricadono nelle successive fasi progettuali e di PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37c
Motivazione	Il tram 10 ha la funzione di collettore delle periferie est. Ma è interrotto a Ponte Mammolo.
Proposta di modifica	Per potenziare questa funzione connettiva occorre prevedere la prosecuzione in direzione nord, fino a Fidene ed eventualmente Saxa Rubra, superando il Tevere. Così la tranvia diventa una sorta di metropolitana leggera che ricuce tutto l'arco periferico est, da nord a sud, intersecando molte direttrici del ferro (ferroviarie, metropolitane e tranviarie). [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto dall'analisi trasportistica condotta in sede di valutazione dello scenario di piano è emerso che un servizio di tale lunghezza non avrebbe i carichi sufficienti per giustificare la sostenibilità di una linea tranviaria. Relativamente al prolungamento della tramvia fino a Saxa Ruba, L'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, in sede di redazione del PUMS di Roma Capitale, ha valutato tale prolungamento a bassa potenzialità di domanda tale da non giustificare un servizio rapido di massa.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37d

Motivazione	Il prolungamento previsto per la B1, in direzione Serpentara-Colle Salario segue una direttrice non esclusiva, poiché potrà essere rimpiazzata, in futuro, dalla trasformazione in metropolitana ferroviaria della FL1 (come previsto dal progetto Metrovia), che ripercorre un tracciato parallelo, andando a servire le stesse zone con le nuove stazioni di Serpentara e di Colle Salario, dove termina con un parcheggio di scambio, dopo un breve quadruplicamento. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	La proposta è quella di prolungare la Metro B1 a Porta di Roma, rimpiazzando il people-mover previsto. Si tratterebbe di servire le zone densamente abitate di Monte Cervialto e Serpentara 2, nonché tutta l'area fino a Porta di Roma, che già consta di numerosi complessi edilizi ed è in continua espansione, concludendo con un parcheggio di scambio a ridosso del GRA. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37e
Motivazione	Lo sdoppiamento previsto per la linea E presenta molti più svantaggi che vantaggi [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	La proposta alternativa prevede invece, in prossimità delle attuali fermate di Eur Palasport ed Eur Fermi (quindi vicino alla Nuvola e ai moderni uffici attorno al laghetto) una breve tratta in sotterranea di metropolitana ferroviaria (oppure un servizio Leonardo) che può immettersi "a salto di montone" sull'attuale linea FL1 poco prima della fermata Magliana. L'adeguamento di alcune stazioni con doppio binario (la creazione quindi di due binari di precedenza, senza banchina) consente di espletare un servizio passante sulle stazioni per arrivare senza altre fermate all'aeroporto di Fiumicino, raggiungendo direttamente il terminal. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento non previsto dal PRMTL, di cui il PUMS metropolitano è subordinato.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37f
Motivazione	A Roma manca una direttrice nord-sud su ferro che attraversi il centro. Tale asse darebbe infatti numerosi benefici sia al traffico veicolare, sia alla rete metropolitana esistente e prevista. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	La Metromare viene estesa prima da Piramide Ostiense ad Auditorium con un percorso ipogeo che comincia a scendere subito dopo la fermata di Garbatella potendo così arrivare a Piramide già sotto lo strato archeologico con una nuova stazione ipogea. Poco meno di 6 km di scavi per prolungare la linea in sotterranea e connettere così il nord di Roma a Ostia attraverso il Centro Storico, evitando di passare da Termini con un ulteriore cambio. La linea scambia con tutte le metropolitane esistenti e previste: MB a Piramide, MC e MD a Venezia, MA e MF a Flaminio e di nuovo MC a Auditorium. A Venezia inoltre incrocia i tram T8 e TVA e a Flaminio il T2. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'analisi delle interconnessioni già presenti tra le due linee citate e la rete metropolitana e tranviaria di Roma Capitale, unita alla complessità realizzativa della proposta, danno luogo ad una valutazione tecnica negativa, almeno per quanto riguarda l'orizzonte di piano del PUMS.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37g

Motivazione	Il Quadruplicamento tra le stazioni Casilina e Capannelle, in entrambe le varianti presentate nel documento di Piano ricalca il progetto della vecchia bretella Merci, che fu già bloccata dalle proteste popolari perché insistente su buona parte del Parco Nicolò Blois, oltre agli espropri necessari. Questo rende la realizzazione del quadruplicamento assai critica e improbabile, proprio in considerazione della protesta popolare in atto da tempo, mettendo a rischio una buona parte del nuovo assetto ferroviario proposto nel Piano
Proposta di modifica	Come alternativa si suggerisce di rivalutare la Gronda Sud, sia per instradare parte delle Merci togliendole dalla cintura sud (Trastevere-Tuscolana) e dall'asse degli acquedotti (Casilina-Capannelle). Oltre a evitare ai treni merci l'attraversamento di parti densamente abitate della città, tale soluzione libera tracce utili per incrementare i servizi passeggeri (anche urbani), rendendo così superfluo il quadruplicamento. La gronda sud può anche svolgere un importante servizio passeggeri per il popoloso Comune di Pomezia, oltre a connettere direttamente o indirettamente tutto il litorale del Lazio da nord a sud. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la realizzazione della Gronda Sud merci è prevista come scenario a lungo termine del PRTML della Regione Lazio. Allo stato attuale delle cose, tuttavia, non esiste un PFTE che ne definisce la fattibilità tecnico-economica. A valle di tale livello di progettualità, potrà essere valutata dalla pianificazione sovraordinata (PRMTL) e in caso positivo, il PUMS ne recepirà le scelte. Si indirizza perciò tale osservazione al livello corretto di competenza, cioè quello regionale. Il principio è senza dubbio condivisibile ed in linea con la visione del PUMS; pertanto, si provvede ad inserire l'osservazione come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, salvo ovviamente le considerazioni e valutazioni necessarie descritte, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3)

Proponente	Metrovia
Numero protocollo	CMRC-2023-0040144 del 13/03/2023
ID	37h
Motivazione	Obiettivo del PUMS Metropolitano è il raggiungimento di una ripartizione modale degli spostamenti quotidiani effettuati almeno per il 40% con il trasporto pubblico, non l'incremento di pochi punti percentuali. Bisogna quindi regolare l'aumento dell'offerta, incrementando drasticamente le linee di trasporto di massa [dettagli nella scheda integrale]

Proposta di modifica	La sfida da cogliere subito è quella di moltiplicare la rete di metropolitane attraverso l'utilizzo delle ferrovie. Una strada tecnicamente e progettualmente possibile, anche con più alternative. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si premette che il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39e
Motivazione	La direttrice di attraversamento P35-BC-096 indicata in corrispondenza di via di Tor Carbone, che appare contemporaneamente impegnata come sede tranviaria e pista ciclabile, mostra delle incongruenze nella scelta delle varianti al tracciato della sede stradale esistente. Si segnala infatti, che i due tratti alternativi rettificati (lato via Ardeatina e lato via Appia Pignatelli) attraversano aree private e conseguentemente dovrebbero preliminarmente essere espropriate. Inoltre, nel tratto in continuità con via Ardeatina il salto di quota elevato rende difficile il tracciato rettificato destinato al tram.
Proposta di modifica	In alternativa alla linea tranviaria proposta su via di Tor Carbone si ripropone in allegato la soluzione avanzata in sede di VAS relativa al PUMS di Roma Capitale (2019), ovvero il passaggio della linea tranviaria sulla sede stradale via di Torricola. Questa soluzione permetterebbe la connessione diretta con Stazione Torricola, che in effetti è attualmente oggetto di un intervento di riqualificazione che punta molto sul ruolo di Porta del Parco della Stazione stessa, che offre una connessione diretta con il centro di Roma. Il tram diviene così il veicolo di scambio tra la mobilità a scala urbana (Stazione Torricola) e la mobilità leggera interna [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si premette che il PUMS metropolitano recepisce per intero lo scenario tendenziale del PUMS di Roma Capitale approvato, come previsto dalla memoria di giunta capitolina n. 78/2022 del 22/12/2022. L'osservazione non può essere accolta in quanto non ricade nel campo di applicazione del PUMS metropolitano. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda alle successive fasi progettuali che tali opere affronteranno (PFTE).

Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39f
Motivazione	In relazione all'intervento R35-TP-52 (Tavola 3 - Interventi sulla rete ferroviaria) con nota prot. 558/2022 l'Ente Parco ha formulato, nell'ambito della relativa procedura VIA, in merito al progetto di fattibilità del Quadruplicamento della linea ferroviaria Ciampino – Capannelle, le proprie osservazioni e perplessità, particolarmente in relazione alla necessità di garantire la massima qualità della fruizione pubblica del Parco. Per la necessaria continuazione del quadruplicamento verso Casilina in caso di semplice affiancamento della nuova linea a quella esistente fino a Casilina, il quadruplicamento interferirebbe in modo sensibile con la separazione e il sotto-attraversamento delle aree monumentali degli Acquedotti
Proposta di modifica	Una misura di mitigazione ambientale possibile è quella che la nuova linea passeggeri viaggi in sotterranea/trincea o, in via alternativa, sia riunificata con la parallela linea Formia in direzione Casilina, dove le merci non dovrebbero più passare in considerazione del superamento della grande opera di costruzione della nuova linea di gronda per il traffico merci di Roma. Sulla medesima linea ex merci, in superficie e prima di via Appio Claudio potrebbero essere dirottati i flussi viaggiatori provenienti da Ciampino, con attivazione delle nuove fermate Selinunte e Statuario, funzionali alla città e all'accessibilità al parco nelle aree del Mandrione, di Tor Fiscale e degli Acquedotti.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto si riferisce a un'opera prevista nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto già previsti da strumenti pianificatori vigenti. L'esito dell'iter progettuale di tale opera sarà assorbito dagli strumenti di pianificazione sovraordinati e di conseguenza anche il PUMS metropolitano, in sede di aggiornamento che deve avvenire a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, ne recepirà le risultanze.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Municipio XV
-------------------	--------------

Numero protocollo	CMRC-2023-0040701 del 13/03/2023
ID	41c
Motivazione	Inserimento della Proposta di azione relativa al prolungamento della tratta C2 della Linea C della metropolitana di Roma da Grottarossa a La Giustiniana - inviata in luglio 2022 in quanto opera necessaria ed indispensabile per la mobilità urbana sostenibile e ciclistica in ingresso e in attraversamento a Roma Capitale [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Il prolungamento garantisce la realizzazione dell'integrazione tra la rete su ferro urbana e quella extraurbana. La visione di collegamento strutturale tra Roma Capitale e la Città metropolitana, che prevede la realizzazione di anelli su ferro intorno alla città e direttrici radiali con stazioni di scambio dal centro urbano verso il territorio metropolitano e viceversa, necessita di vertici esterni al GRA per drenare il traffico privato di ingresso e attraversamento alla Città di Roma.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra nell'orizzonte temporale del PUMS (10 anni). Tuttavia, in quanto di interesse e in linea con le strategie del PUMS, viene inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano, che avviene a cadenza quinquennale secondo quanto disposto dall'art.4 del D.M. 397/2017 contenente le linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserita come proposta tra gli indirizzi per l'aggiornamento del Piano (Cap. 11 del PUMS Volume 3). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto si tratta di interventi oltre lo scenario di Piano.

4.1.5. Rete TPL

Proponente	Comune di Lanuvio
Numero protocollo	CMRC-2023-0038860 del 09/03/2023
ID	11a
Motivazione	Mancati collegamenti con il Nuovo Ospedale dei Castelli Romani [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Nuovo corridoio che dalla stazione FS di Lanuvio prosegue verso la S.R. Nettunense [dettagli e figura nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto i servizi previsti all'interno delle unità di rete (tra i quali rientrerà certamente anche il collegamento con il NOC) non rientrano nell'area di competenza del PUMS. Tutti i comuni indicati nella proposta sono ricompresi all'interno dell'unità di rete dei Castelli Romani (cfr. Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano - Quadro conoscitivo, tabella 2.1 pag. 25).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Comune di Lanuvio
Numero protocollo	CMRC-2023-0038860 del 09/03/2023
ID	11b
Motivazione	Mancati collegamenti con la stazione di Campoleone [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si suggerisce di introdurre un prolungamento del corridoio definito P35-TP-70 citato a pag.88 del PUMS Volume 2 come corridoio Gold Potenziato ed a pag.192 del PUMS vol.3, fino alla stazione ferroviaria di Campoleone, prolungandolo dalla stazione FS di Lanuvio lungo la S.P. Laviniense fino a Campoleone [dettagli e figura nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	La proposta è coerente con gli obiettivi e le strategie del Piano e viene pertanto accolta.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Modifica delle tavole del Piano di Bacino del trasporto pubblico metropolitano Tavola 2° - Lo scenario di Piano e Tavola 5 - La rete dei corridoi extraurbani metropolitani e la tavola del PUMS Tavola 2A - Scenario di Piano con il prolungamento in oggetto. Sono inoltre state adeguate le mappe correlate presenti nelle relazioni di Piano (PUMS e Piano di Bacino) e nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate.

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico di Ostia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14c

Motivazione	Si evidenzia la necessità di potenziare le linee TPL di collegamento di Ostia antica sia con i quartieri più centrali della città sia con l'aeroporto di Fiumicino. In particolare si evidenzia la mancanza di un collegamento diretto tra l'aeroporto di Fiumicino ed i siti più prossimi
Proposta di modifica	Tenendo conto del ruolo e soprattutto delle potenzialità del Parco quale driver di sviluppo turistico del territorio, si indicano le seguenti azioni, che potrebbero costituire un fondamentale supporto per il conseguimento delle succitate finalità nell'area in esame: 1) attivazione di collegamenti diretti tra Aeroporto di Fiumicino e luoghi della cultura del Parco (in particolare Museo delle Navi); 2) Attivazione di linea dedicata di collegamento tra i diversi luoghi della cultura del Parco sia sul X municipio che nel comune di Fiumicino (Archeobus)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto l'ambito di azione del Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano (PdB) si limita a stabilire gerarchie e organizzazioni del trasporto pubblico. La definizione di percorsi e l'attivazione di nuovi specifici servizi è demandata rispettivamente all'amministrazione comunale per quanto riguarda gli ambiti compresi dentro il comune di Roma Capitale, e alla Regione Lazio per tutti i comuni non capoluogo.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico di Ostia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14h

Motivazione	<p>Per quanto attiene alla mobilità sostenibile, le tavole 01A, 01B, 02A e 02B del PUMS relative allo Scenario di Riferimento e di Piano, riportano i seguenti collegamenti, citati anche nel documento di Piano, che riguardano aree di competenza di questo Istituto. In particolare trasporto pubblico su strada</p> <ul style="list-style-type: none"> • P35-BC-028 Anello - 5 Tratto: Cinecittà - Appia Antica • P35-BC-059 Tevere-Lago di Albano - 4 Tratto: Fonte Laurentina - Santa Maria delle Mole • P35-BC-096 Anello - 17 Tratto: Via Appia Antica - Viale Stefano Gradi (associato a R28-BC-46, Grotta perfetta) • P35-TP-26 Collegamento tramviario Marconi-Parco Appia Antica-Subaugusta M2-28 <p>Trasporto ferroviario</p> <ul style="list-style-type: none"> • R28-TP-04 Potenziamento della capacità delle linee ferroviarie del nodo di Roma (tratti specifici interessanti l'area del Parco) • R28-TP-44 Potenziamento FL4 nei Castelli Romani. Realizzazione raddoppio Ciampino-Albano Laziale e raddoppio Ciampino-Velletri (Linea FL4) (tratti specifici interessanti l'area del Parco) • R28-TP-51 Potenziamento Roma Termini -Ciampino. Upgrading infrastrutturale e tecnologico sulla tratta Roma Termini -Ciampino (Linea FL4) (tratti specifici interessanti l'area del Parco) <p>In generale, si tratta interventi che comportano prevalentemente il potenziamento o adeguamento dell'infrastruttura esistente, senza introdurre, salvo rari casi, nuove linee che risponderebbero all'esigenza di assicurare un migliore collegamento tra la città e questa ampia porzione del territorio metropolitano caratterizzato dalla presenza di valori culturali e naturalistici di grande attrattività ma incompatibili con l'accessibilità al mezzo privato.</p>
Proposta di modifica	[non specificata – osservazioni estratte da documento non strutturato]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto si tratta di un commento che non contiene esplicite proposte di modifica della documentazione.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico di Ostia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14j

Motivazione	Con riferimento al Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano (PdB), in aggiunta a quanto già osservato, si comunica il riscontro positivo di questo Istituto alla proposta del Collegamento tramviario riportato nella TAV. 02B – PdB lungo via di Torricola tra Statuario e Grotta-perfetta. Sebbene tale scenario di piano non venga meglio dettagliato nel Documento di Piano, lo stesso incontra l'interesse di questo Istituto in quanto rappresenta l'unica proposta di innovazione sostanziale nel trasporto pubblico in termini di una migliore raggiungibilità di aree altrimenti poco accessibili del Parco.
Proposta di modifica	Ciononostante, si evidenzia comunque una carenza progettuale in riferimento all'accessibilità estesa del Parco stesso con i mezzi pubblici, considerato che, stante la tipologia di visitatori ad oggi censita - costituita in parte da residenti locali e in parte da turisti - e tenendo conto della sostanziale indisponibilità di parcheggi privati di prossimità, si registra una domanda crescente di collegamenti pubblici per questo settore del territorio. Tale esigenza non trova riscontro nel documento di piano e nelle tavole allegate, in cui tutta l'area del Parco risulta sottoservita da tali collegamenti.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto la pianificazione dei collegamenti di TPL urbano su gomma non rientra nel campo di applicazione del Piano del trasporto pubblico del bacino metropolitano, che si può limitare soltanto a stabilire gerarchie e organizzazioni del trasporto pubblico a valenza metropolitana.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino R.E.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039680 del 10/03/2023 e CMRC-0039693 del 10/03/2023
ID	17b
Motivazione	Nel Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano si richiede di inserire un elemento già esistente.
Proposta di modifica	Nella documentazione relativa al Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano si richiede di: nella Tavola 5 - rete dei corridoi extraurbani metropolitani, aggiungere "Nodo Corridoio Extraurbano" a Genazzano, che riguarda il deposito Cotral più grande del Lazio.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto è stato previsto proprio un corridoio TPL livello bronze che attraversa Genazzano identificato nell'intervento P35-TP-80 (pag. 73 della relazione di Piano). Nella tavola in oggetto non sono indicati i depositi ma solamente l'capolinea del corridoio ed i Centri di mobilità. La localizzazione dei depositi è di competenza regionale e del gestore dei servizi. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21d
Motivazione	Il piano prevede dei collegamenti tramite trasporto pubblico con l'aeroporto anche da litorale sud. In particolare si evidenzia che i collegamenti mediante servizi tranviari con l'Aeroporto di Fiumicino anche dal litorale sud appaiono caratterizzati da numerose fermate e percorsi articolati che mal si adattano alle esigenze del territorio, alla domanda di mobilità pendolare e generata dallo scalo di Fiumicino; si ricorda infatti che il 41% degli addetti aeroportuali risiedono tra il Comune di Fiumicino (Isola Sacra in particolare) e il decimo municipio, motivo per cui si ritiene fondamentale prevedere il collegamento rapido nord-sud di cui alla proposta di modifica seguente. Si suggerisce pertanto di semplificare i collegamenti con percorsi più lineari e, quindi, più rapidi.
Proposta di modifica	Per i tratti provenienti da Fiera di Roma e Parco Leonardo si suggerisce di sfruttare il corridoio C5 nato proprio come corridoio per il TPL. Per i percorsi tranviari potrebbero essere eventualmente valutati brevi tratti verso Fiumicino città dalla zona ovest dello scalo, di concerto con ENAC.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE, in corso di redazione al momento della scrittura del presente documento. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023
ID	26c
Motivazione	Attuale collegamento assente tra la stazione e il porto di Civitavecchia
Proposta di modifica	Vista l'attuale distanza dello stesso, prevedere un collegamento tram oppure il prolungamento della linea ferroviaria dalla stazione di Civitavecchia a Civitavecchia Porto in modo da poter collegare più rapidamente i passeggeri che transitano sulla linea alle banchine del porto.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione, seppur di interesse, non può essere accolta in quanto non pertinente al PUMS metropolitano, occupandosi di un collegamento strettamente relativo al turismo locale a un livello di dettaglio non compatibile con un PUMS di area vasta.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29d
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate.
Proposta di modifica	PAR. "I CORRIDOI DEL TP EXTRAURBANO SU GOMMA" [estratto pag. 6] Il piano fornisce in questo senso un'interessante e condivisibile differenziazione dei livelli di servizio. Particolarmente condivisibile appare la classificazione dei corridoi delle autolinee in vari livelli, assegnando ad ognuno di essi un programma di esercizio in base alle diverse funzionalità. Non appare invece condivisibile per Unindustria la previsione di snaturare il servizio delle unità di rete prevedendo una pesante razionalizzazione dei servizi. [continua nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	<p>L'osservazione rispetto alla snaturazione del servizio delle unità di rete non può essere accolta in quanto tale ambito non è di competenza del PUMS ma della Regione Lazio, come espresso nella Legge Regionale n. 28/2019 (cfr. pag. 12 del Quadro Conoscitivo del Piano del trasporto pubblico del Bacino metropolitano).</p> <p>Il Piano assume pertanto come invariante lo schema di servizio all'interno di ciascuna Unità di Rete individuato con DGR n. 617 del 22/09/2020, non ritenendo pertinenti e compatibili eventuali modifiche poiché di competenza di ente sovra-ordinato (Regione Lazio).</p> <p>Il Piano, pertanto, va a concentrarsi esclusivamente sull'individuazione di possibili tracciati e livelli di servizio per i collegamenti tra Unità di Rete (UdR), attraverso la definizione dei servizi minimi che mettono in connessione le varie UdR per quanto riguarda i Comuni compresi nella Città metropolitana di Roma Capitale.</p> <p>In sede di definizione di questi collegamenti (corridoi), e di relativa gerarchizzazione in funzione dei livelli di domanda, fornisce infine una proposta di riorganizzazione dei servizi in ottica di efficientamento e razionalizzazione delle risorse che prevede la minimizzazione delle sovrapposizioni fra servizi automobilistici e servizi ferroviari.</p>
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29i
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "LITORALE - AEROPORTO" [estratto pag. 10] - Il piano prevede dei collegamenti tramite trasporto pubblico con l'aeroporto anche dal litorale sud. Si riportano di seguito alcune osservazioni a tal proposito [segue lista]. Si suggerisce, inoltre, di sfruttare in alternativa per i collegamenti con le aree di Parco Leonardo e la Fiera di Roma, il corridoio C5 nato proprio come corridoio per il TPL.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto la connessione tra Ostia e l'aeroporto di Fiumicino è prevista tramite un collegamento tranviario che è attualmente in fase di studio tramite apposito PFTE. Le valutazioni sulla domanda servita saranno perciò approfondite in sede di PFTE. Si ribadisce, inoltre, che tale intervento è previsto dallo scenario tendenziale del PUMS approvato di Roma Capitale, interamente assorbito all'interno del PUMS metropolitano come previsto dalla memoria di giunta capitolina n.78/2022 del 22/12/2022.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privata cittadina M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039999 del 12/03/2023
ID	30
Motivazione	1) Gestione dell'afflusso di utenza negli orari di criticità. 2) Rilevazione dell'usura. 3) Controllo della sicurezza generale a tutela dei consociati. 4) Rilevazione della vetustà dei mezzi con conseguente intervento di modernizzazione. 5) Riprogrammazione seguendo un criterio di razionalizzazione dell'orario delle corse metropolitane. 6) Rilevazione della necessità del prolungamento delle tratte esistenti, data l'estensione territoriale di Roma Capitale. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	La presente per comunicarVi l'osservazione costruttiva-migliorativa del Piano di Trasporto Pubblico (PdB) relativo al bacino metropolitano, date le criticità quotidiane costituenti fatto notorio per il Comune di Roma Capitale in questione, in merito ai seguenti punti elencati in ordine di urgenza-importanza: 1) Aumento della frequenza delle corse della metropolitana negli orari di maggior sovraffollamento (lun.-ven. 7:00-9:00; 13:00-15:00; 17:00-19:00). 2) Manutenzione delle scale mobili e dei binari. 3) Predisposizione di pattuglie a presidio della sicurezza interna alle stazioni e, in particolare, sulle banchine della metropolitana. 4) Rinnovo convogli e vagoni della metropolitana. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto alcune delle proposte più rilevanti sono già contenute all'interno del PUMS metropolitano (prolungamento metropolitane esistenti, nuova linea D, rinnovo ed efficientamento Roma-Lido, creazione nodi di interscambio, etc.), mentre altre non rientrano nell'area di competenza dell'ente Città metropolitana (ad es. gestione operativa del servizio). Infine, si evidenzia una elevata complessità nel garantire la sostenibilità economica dell'insieme delle proposte se, a fronte di un evidente incremento dei costi si propone anche una riduzione dei ricavi. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessuno
---------------------------------------	---------

Proponente	Associazione culturale "Civiltà Nova"
Numero protocollo	CMRC-2023-0040908 del 13/03/2023
ID	40
Motivazione	La nostra associazione culturale piccola, ma tenace, che s'ispira ai valori della Civiltà Nova, ovvero gli stessi di riscatto e sviluppo sociale che portano i bonificatori romagnoli con la prima Cooperativa italiana "Braccianti di Ravenna" a realizzare (1885-1888) la prima bonifica idraulica in Italia delle paludi di Ostia e Maccarese. Con questo spirito, la nostra associazione ritiene che per dare uno sviluppo sostenibile a questo territorio tanto ricco di valori storici e naturali, ma fragile idraulicamente parlando, sia importante garantire una mobilità pubblica sostenibile, in quota rispetto al piano campagna. Questo in un territorio che comprende le foci del Tevere e sul quale è stata creata (D.M. 29/03/1996) la più grande area protetta costiera, meglio nota con il nome di Riserva Naturale Statale del Litorale Romano di ben 17.500 ettari su circa 30.000 del litorale romano. Una riserva naturale statale nata proprio per creare uno sviluppo sostenibile di questo straordinario territorio a cui noi di Civiltà Nova non rinunciamo.
Proposta di modifica	Nuova rete di mobilità pubblica sostenibile e intermodale come occasione di sviluppo e recupero della qualità urbana, ambientale e civile del Litorale Romano e di Roma metropolitana - basato su 4 linee di monorotaie leggere - tipo People Mover- sopraelevato, unite a servizi con mini Bus e/o mini tram e adeguate piste ciclabili [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto le infrastrutture proposte presentano un quadro complessivamente in contrasto e non compatibile con la pianificazione vigente; inoltre vengono preliminarmente effettuate scelte di tecnologie e sistemi di trasporto proprie delle progettualità a livello di PFTE e non dei PUMS.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.1.6. Tariffazione

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29e

Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "INTEGRAZIONE TARIFFARIA" [estratto pag.8] - Allo stato attuale, come risulta dai documenti di piano il Sistema di Bigliettazione Elettronica è in fase di sviluppo da parte della Regione sta avviandone la gestione e i servizi parallelamente a quelli del Centro Regionale di Coordinamento dell'Infomobilità, dotato di funzioni di gestione dei dati e delle informazioni sui servizi di trasporto, di controllo dei servizi e di diffusione delle informazioni. Diventa essenziale che il Piano proponga che tale sistema preveda una reale integrazione tariffaria tra i principali gestori e le Unità di rete e non solo l'integrazione dei canali di vendita.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto risulta in linea con gli obiettivi del PUMS. Tuttavia, il tema in oggetto non rientra nel campo di applicazione della Città metropolitana, che può solamente suggerire ed auspicare che la tariffazione integrata non si riduca alla sola integrazione dei canali di vendita. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Integrata nel testo della strategia S.04 del PUMS Volume 3, a livello di indirizzo, una specifica riguardante la necessità di una reale integrazione tariffaria tra i principali gestori e le Unità di rete.

4.1.7. Più ambiti

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico di Ostia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14b
Motivazione	Il Parco Archeologico di Ostia Antica rappresenta uno dei principali poli culturali della regione, essendo uno dei parchi archeologici più estesi d'Europa. [...] L'ubicazione periferica e la limitata accessibilità con mezzi pubblici rispetto ad altri poli culturali più vicini al centro della capitale limita le possibilità del sistema Ostia antica - Porti imperiali di Claudio e Traiano di esprimere il proprio potenziale anche come driver di sviluppo turistico ed economico per il territorio di prossimità. [...] Nell'ambito delle previsioni de PUMS si sottolineano pertanto le seguenti criticità da affrontare in termini di progettazione alla scala di dettaglio. Le criticità sono principalmente afferenti ai collegamenti diretti con l'aeroporto di Fiumicino, con il porto turistico di Fiumicino e la mancanza di collegamento diretto tra le aree mediante mezzi pubblici, che le rende di fatto irraggiungibili senza l'uso del veicolo privato + Ostia non inserita tra i Centri di Mobilità neppure alla scala urbana [dettagli nel documento integrale]

Proposta di modifica	Ai fini del miglioramento dell'accessibilità dell'intero settore urbano e dello sviluppo in chiave turistica dell'area, oltre al potenziamento della linea Roma Lido previsto in piano, si segnala la necessità di - adeguare e riqualificare il nodo stazione Ostia antica con la realizzazione di parcheggi di scambio e servizi per la ciclabilità [dettagli nel documento integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si tratta di una necessità pertinente ma non di competenza della scala metropolitana; si rimanda pertanto alla opportuna scala di dettaglio. Per quanto riguarda la scelta dei Centri di mobilità, è opportuno ribadire che essa è avvenuta in base ad una attenta analisi della domanda e alle interconnessioni tra i vari sistemi di trasporto pubblico (gomma + ferro) con gerarchie rilevanti, ed il Parco archeologico di Ostia non presenta i requisiti necessari a tale classificazione. Ciò comunque non preclude che un nodo di valenza turistica/culturale debba essere opportunamente attrezzato con adeguati parcheggi di scambio e servizi per la ciclabilità. Viene pertanto assorbita l'osservazione specificando nel Piano che per tutti i nodi è auspicabile l'adeguamento dei servizi per la ciclabilità, l'accessibilità alle persone con ridotta mobilità e i collegamenti pubblici, indipendentemente dalla gerarchia e dalla loro identificazione come Centri di Mobilità.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	È stato aggiunto nel paragrafo ritenuto più opportuno (5.3 "Sviluppo del turismo lento", PUMS Volume 3) un riferimento sull'importanza di considerare le criticità dei collegamenti con alcuni importanti poli culturali e monumentali in fase di progettazione alla scala di dettaglio, in quanto per tutti i nodi è auspicabile l'adeguamento dei servizi per la ciclabilità, l'accessibilità alle persone con ridotta mobilità e i collegamenti con i mezzi pubblici, indipendentemente dalla gerarchia e dalla loro identificazione come Centri di Mobilità.

4.2. Biciplan metropolitano

4.2.1. Piste ciclabili

Proponente	Comune di Zagarolo
Numero protocollo	CMRC-2023-0022681 del 10/02/2023
ID	2
Motivazione	Richiesta di istruzione della proposta di osservazione inviata in fase Partecip-Azione ma non correttamente registrata, ovvero il collegamento ciclopedonale lungo la ferrovia dismessa Roma-Fiuggi che possa fungere da percorso diretto da Zagarolo al Comune di Roma.
Proposta di modifica	-
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	Si ringrazia per la proposta, che per motivi tecnici non era stata correttamente registrata in fase partecipativa. Tale osservazione si può ritenere accolta in quanto l'itinerario che in quell'occasione era stato proposto tra Roma e la provincia di Frosinone (Anagni, Fiuggi) stato inserito nel sistema di corridoi previsto dal Biciplan (Prenestino, Il Anello, Casilino). Per lo specifico approfondimento del tracciato esatto, e la verifica della fattibilità tecnico-economica, si rimanda ai successivi livelli della pianificazione (PFTE).
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini
Numero protocollo	CMRC-2023-0038603 del 09/03/2023
ID	10a
Motivazione	Con delibera n.24 del 06/05/2020 la XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete di percorsi e ciclovie confluenti a Roma da Sud per un turismo lento e sostenibile". [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si propone di inserire tale progettazione all'interno degli itinerari ciclabili pianificati all'interno del PUMS (PUMS Volume 1 cap. 6.3.2. pag. 201).
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Le immagini presenti nel Rapporto Ambientale per l'analisi degli interventi proposti dal Piano sono state aggiornate con i nuovi percorsi ciclabili. La modifica non comporta variazione alle valutazioni già effettuate.

Proponente	XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini
Numero protocollo	CMRC-2023-0038603 del 09/03/2023
ID	10b

Motivazione	Con delibera n.24 del 06/05/2020 la XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete di percorsi e ciclovie confluenti a Roma da Sud per un turismo lento e sostenibile". [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si propone di inserire il tracciato proposto nella progettazione proposta all'interno dell'immagine nella quale sono evidenziati tutti i tracciati proposti (figura 6.29 del PUMS Volume 1)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Le immagini presenti nel Rapporto Ambientale per l'analisi degli interventi proposti dal Piano sono state aggiornate con i nuovi percorsi ciclabili. La modifica non comporta variazione alle valutazioni già effettuate.

Proponente	XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini
Numero protocollo	CMRC-2023-0038603 del 09/03/2023
ID	10c
Motivazione	Con delibera n.24 del 06/05/2020 la XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico-economia relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete di percorsi e ciclovie confluenti a Roma da Sud per un turismo lento e sostenibile". [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si propone di inserire tale progettazione all'interno degli itinerari ciclabili pianificati all'interno del PUMS (Biciplan - Documento di Piano , cap. 6.2. pag. 106)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).
Esito istruttoria	Accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessun impatto
---------------------------------------	----------------

Proponente	XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini
Numero protocollo	CMRC-2023-0038603 del 09/03/2023
ID	10d
Motivazione	Con delibera n.24 del 06/05/2020 la XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini ha approvato il progetto di fattibilità tecnico-economia relativo al "Prolungamento e messa in sicurezza delle piste ciclopedonali della XI Comunità Montana dei Castelli Romani e Prenestini" avente come oggetto "Rete di percorsi e ciclovie confluenti a Roma da Sud per un turismo lento e sostenibile". [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si propone di inserire il tracciato proposto nella progettazione proposta all'interno dell'immagine nella quale sono evidenziati tutti i tracciati proposti (Biciplan Documento di Piano, fig. 6.4 pag. 106 cap. 6.2)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto nell'area dei Monti Prenestini sono presenti i seguenti corridoi: Tiburtino, Casilino, Circumprovinciale Est, Cave-Tivoli, Tivole-San Cesareo, Osteria dell'Osa-Poli. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica).
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessun impatto

Proponente	ASL ROMA4
Numero protocollo	CMRC-2023-0039339 del 10/03/2023
ID	13
Motivazione	Il Piano di Prevenzione Aziendale PP5 sulla Sicurezza negli Ambienti di Vita comprende gli Incidenti Stradali nel Pendolarismo: realizzazione dei PUMS nei Comuni di Città Metropolitana. A questo proposito si potrebbe favorire la Mobilità Sostenibile nella Città di Civitavecchia in nodi strategici di collegamento ferroviario-portuale con la città.

Proposta di modifica	In relazione al mandato aziendale dei Piani di Prevenzione sulla Sicurezza negli Ambienti di Vita PP5 si vorrebbe intervenire sui percorsi casa-lavoro attuando una mobilità sostenibile. Visionando il documento dei Piani del PUMS di Città Metropolitana si evidenzia la necessità di una pista ciclabile nella città di Civitavecchia come programmato a pag. 20 che possa fungere da collegamento con il parcheggio della stazione, con il Porto e con le parti strategiche della città, in relazione alla Gerarchia dei Nodi citata a pag. 99: azione AZ13 alta priorità P35-BC 075
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	La proposta risulta pertinente, e pur non ricadendo nell'ambito di competenza della Città metropolitana, può essere integrata con la rete più ampia di interesse metropolitano, in particolare il suo collegamento con la ciclovia Tirrenica intervento R28-BC-075. Eventuali ottimizzazioni del tracciato potranno essere effettuate nelle successive fasi di progettazione. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nella relazione di Piano del Biciplan (Capitolo "Priorità di intervento") è stata inserita una nota che spiega come questo collegamento potrà essere inserito nel nodo intermodale di Civitavecchia.

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico dell'Appia antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14g
Motivazione	<p>Per quanto attiene alla mobilità sostenibile, le tavole 01A, 01B, 02A e 02B del PUMS relative allo Scenario di Riferimento e di Piano, riportano i seguenti collegamenti, citati anche nel documento di Piano, che riguardano aree di competenza di questo Istituto. In particolare: R28-BC-01 Santa Maria delle Mole – Cava dei Selci tratto via Mameli Realizzazione della pista ciclabile Santa Maria delle Mole - Cava dei Selci nel medesimo comune.</p> <ul style="list-style-type: none"> • R28-BC-58 Ciclovia GRAB Ciclovia nazionale Grande Raccordo Anulare delle Biciclette (per il quale questo Istituto partecipa ai tavoli tecnici) • R28-BC-67 Parco della Pace -Parco Sassone Prolungamento Santa Maria delle Mole – Cava dei Selci <p>Realizzazione prolungamento della pista ciclabile “Santa Maria delle Mole – Cava dei Selci”, nel comune di Marino Laziale</p> <p>In generale, si tratta interventi che comportano prevalentemente il potenziamento o adeguamento dell’infrastruttura esistente, senza introdurre, salvo rari casi, nuove linee che risponderebbero all’esigenza di assicurare un migliore collegamento tra la città e questa ampia porzione del territorio metropolitano caratterizzato dalla presenza di valori culturali e naturalistici di grande attrattività ma incompatibili con l’accessibilità al mezzo privato.</p>

Proposta di modifica	[non specificata]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non è accolta in quanto si tratta di un commento che non contiene esplicite proposte di modifica della documentazione.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino R.E.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039680 del 10/03/2023 e CMRC-0039693 del 10/03/2023
ID	17a
Motivazione	L'idea di base è quella di dare continuità al tracciato Pantano-Borghese-Fiuggi con la realizzazione di percorsi ciclopedonali lungo l'ex tracciato ferroviario dell'area prenestina, il tutto con l'inserimento di punti di promozione turistica e strutture ricettive ripristinando edifici già esistenti [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Nella documentazione relativa al Biciplan si chiede: Tavola 3 Scenario di Piano I CORRIDOI: aggiungere corridoio prenestino 2: Metro C - San Cesareo - Zagarolo - Palestrina - Cave - Genazzano - Paliano. Da Paliano (FR) si possono raggiungere Fiuggi (FR) (Ciclovia già esistente) oppure Colleferro (RM) (Ciclovia già esistente) [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto l'itinerario tra Roma e la provincia di Frosinone (Anagni, Fiuggi) è garantito dal sistema di corridoi Prenestino, Il Anello, Casilino. Per la definizione dei tracciati specifici si rimanda ai successivi livelli di pianificazione (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039776 del 10/03/2023
ID	20h

Motivazione	L'Università di Roma Tor Vergata è raggiunta da studenti e personale per la stragrande maggioranza in macchina, nonostante una buona fetta del bacino di utenza risieda entro 4km dall'università (come il sottoscritto). La ragione sta anche nel fatto che i quartieri vicini non sono collegati a livello pedonale e ciclabile, ad esempio dalla Facoltà di Ingegneria a Torrenova l'unica alternativa a piedi è molto rischiosa, ovvero attraversare Via della Sorbona (strada ad elevato e veloce scorrimento) senza un attraversamento pedonale. La già esistente ciclabile di via Della Sorbona risulta poco pratica perché non permette attraversamenti sicuri per le facoltà di Ingegneria/Economia, così come non ha un attraversamento privilegiato sulla molto trafficata rotonda del Policlinico. Anche gli spostamenti tra alcune facoltà risultano difficoltosi, si pensi alla Macroarea di Scienze MM.FF.NN e le restanti facoltà. Tor Vergata risulta quindi un'Università impossibile da raggiungere per pedoni e ciclisti, e il mezzo privato (e in parte minore, pubblico) spesso rappresenta l'unica alternativa plausibile.
Proposta di modifica	Nuova rete ciclo-pedonale tra le facoltà di Tor Vergata ed i quartieri vicini, nello specifico: Giardinetti, Torrenova, Tor Bella Monaca, Tor Vergata, Romanina, Osteria del Curato, Vermicino (tramite Via di Passo Lombardo). Ove possibile, la rete evita gli incroci con le strade esistenti tramite sottopassi/sovrappassi. La rete permetterà una maggiore fruibilità dell'Università da parte della popolazione e la possibilità di recarsi all'università a piedi o in bicicletta.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto, seppur di scala urbana, si tratta di tracciati presenti nel Piano e previsti nell'intervento R28-BC-86. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto gli interventi sono già presenti nello scenario di Riferimento.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023
ID	26f
Motivazione	Ciclabile assente nei documenti del pums adottato
Proposta di modifica	Nelle figure che ho visionato, e cioè le figure 6.1 (pag 103), 6.2 (pag 104), 6.10 (pag 112), 6.15 (pag 118) e 8.1 (pag 142) risulta assente la ciclabile sul lungomare di Campo di Mare (Frazione di Cerveteri) (codice intervento R28-BC-04) ultimata l'anno scorso, la quale presenta anche punti di ricarica per bici elettriche. Nella tavola (32_Tavola 1 - Biciplan - Lo Scenario di Riferimento_0) risulta "in attuazione" ma è già terminata. L'ho personalmente aggiunta su OSM data la sua assenza, quindi ora è possibile aggiornare le figure in modo da avere una visualizzazione più recente dello stato dell'arte.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto risulta pertinente e meritevole di essere considerata nella sua appropriatezza. Questo perché essa ha un ruolo cruciale nell'ambito dell'aggiornamento delle informazioni relative agli scenari in costante evoluzione, soprattutto per quanto concerne le piste ciclabili in fase di realizzazione al momento della stesura del piano. Tale aggiornamento è fondamentale per tener conto del processo che si è svolto dall'adozione del piano fino all'attuale fase di controdeduzione in vista dell'approvazione definitiva del piano. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Modifica della tavola 1 del Biciplan e della relazione di piano del Biciplan con le integrazioni in oggetto nei par. 1.1.1 e 1.1.2 (incluso l'aggiornamento delle statistiche delle piste esistenti).

Proponente	Associazione Salvaiciclisti Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0040003 del 12/03/2023
ID	31
Motivazione	Il Comune di Fonte Nuova ha in progettazione e già finanziata (prevista in PNRR) una pista ciclabile per collegare le sue due località urbane di Tor Lupara e S.Lucia (lungo via S Lucia e Via Molise) e sta prevedendo anche una pista ciclabile lungo il fosso di s Lucia, parallelo alla via Palombarese nel tratto urbano della omologa località, in relazione alla realizzazione di opere pubbliche di protezione idraulica sul lato destro del fosso [VEDI atto di indirizzo n 138 del 21/12/2021]. Queste due tratti permettono di intercettare il collegamento tra V nomentana e la via Palombarese (incrocio v Molise) e quindi proseguire verso loc La Fonte(a Fonte Nuova) e loc Pichini (Guidonia), servendo e collegando La direttrice nomentana (P35-BC-047) anche l'area urbanizzata di S. Lucia quindi servendo un bacino d'utenza molto maggiore e collegandosi con la tratta prevista (in loc La Fonte) P35-BC-037).
Proposta di modifica	<p>Quindi per l'intervento P35-BC-047 ("Nomentano- Palombara -4") si propone di correggere e sostituire l'ultimo tratto sulla strada v. Monte Bianco (da loc Trentani – Tor Lupara a loc La Fonte – S Lucia) con le piste ciclabili già in progettazione a cura del Comune di Fonte Nuova denominate ciclabile urbana S Lucia e quella prevista lungo il Fosso stesso limitrofo al centro urbano parallelo a via Palombarese che comunque si collegano in località La Fonte. Si fa inoltre istanza di rinomina dei tratti associati alle ciclabili nel territorio di Fonte Nuova:</p> <ul style="list-style-type: none"> • P35-BC-043 Fonte Nuova – Mentana • P35-BC-047 Nomentana – Fonte Nuova <p>non risulta chiaro sulla mappa quali siano esattamente gli interventi P35-BC-044 e P35-BC-046. [immagine allegata nella scheda integrale]</p>
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto, sebbene il Piano di scala metropolitana non fornisca una dettagliata tracciatura dei percorsi a livello locale, il metodo utilizzato è coerente con quello impiegato per la creazione dei corridoi. L'approccio, infatti, è considerare i tratti già finanziati, progettati o in fase di programmazione, come nei due casi esposti.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Aggiornata la denominazione degli interventi a priorità alta nella tabella 4.4 della Relazione di Piano del Biciplan e la Tavola 4 del Biciplan.

Proponente	Privato cittadino G.A.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040005 del 12/03/2023
ID	32
Motivazione	Mancanza di un collegamento ciclabile dei centri di mobilità urbano (CMU) già previsti dal PUMS nel Municipio XV: La Storta -Grottarossa-Tor di Quinto.
Proposta di modifica	[...] inserire nel BICIPLAN la previsione di un corridoio ciclabile che colleghi i vari Centri Mobilità della zona nord-ovest di Roma, come La Storta, Grottarossa e Tor di Quinto, potrebbe essere una soluzione importante per migliorare la mobilità sostenibile nella zona. Questo corridoio ciclabile andrebbe a collegarsi con la rete ciclabile già prevista dal PUMS, Trionfale-Braccianese (corridoio gerarchia A), Tevere (gerarchia A), l'anello (gerarchia B), Prima Porta-La Giustiniana, consentendo un accesso agevole a Roma da diversi punti del quadrante Nord e Nord-Ovest. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'ambito di azione dell'ente Città metropolitana non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta. Si rimanda pertanto alla pianificazione di ambito comunale.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39a

Motivazione	Si segnala che nella tavola è ancora riportato il tracciato del GRAB del progetto preliminare 2018, interno all'area della Caffarella, già superato dal progetto definitivo del GRAB
Proposta di modifica	Si rimanda al progetto GRAB approvato
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è pertinente ed è pertanto accolta. Durante la redazione del documento di piano adottato nel dicembre 2022, il progetto definitivo del tracciato in questione non era ancora stato completato. Successivamente è stato ottenuto il tracciato georeferenziato dell'ultimo aggiornamento, che è dunque ora incluso nei documenti controdedotti.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Modifica delle tavole e della relazione di piano del Biciplan. Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39b
Motivazione	Tra gli interventi finanziati compare il percorso : Via Appia Nuova-Acquedotti-Caffarella-Appia Antica da verificare e/o integrare per sopravvenuti progetti : <ul style="list-style-type: none"> - progetto definitivo del GRAB che non entra più in Caffarella ma corre lungo via dell'Almone - progetto " Asse degli Acquedotti" ammesso a finanziamento dal Comune di Roma a gennaio 2023 e che prevede la connessione fino al Comune di Ciampino
Proposta di modifica	Acquisire all'interno del biciplan gli interventi e i tracciati in corso di progettazione
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è pertinente ed è pertanto accolta. Sia per quanto riguarda il tracciato aggiornato del GRAB che per quanto concerne il progetto "Asse degli Acquedotti" sono state effettuate verifiche per identificare eventuali interferenze, in consultazione con il Biciplan comunale, che al momento in cui si scrive si trova in fase di elaborazione. Il GRAB è stato aggiornato al tracciato definitivo. Il tracciato in possesso dell'asse degli acquedotti non ha mostrato sovrapposizioni ed è stato aggiornato sullo scenario di riferimento.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Modifica delle tavole e della relazione di piano del Biciplan. Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39c
Motivazione	Si segnala che non è possibile ipotizzare connessioni di attraversamento del territorio agricolo integro se non utilizzando sedi stradali già esistenti. La direttrice di attraversamento P35-BC-028 (I Anello - 17) indicata in corrispondenza dell'area degli Acquedotti a ridosso del Casale storico di Roma Vecchia, appare certamente dovuta alla piccola scala cartografica di rappresentazione del Piano. Infatti, il valore culturale, ambientale e paesaggistico del Casale e del contesto, rende impraticabile l'ipotesi di attraversamento stradale come tracciato.
Proposta di modifica	Connessione ciclabile all'area degli Acquedotti da realizzare attraverso via Gamiana (lato via delle Capannelle, Quartiere Tuscolano). Da via Gamiana si può entrare all'area degli Acquedotti da viale Appio Claudio; attraversare tutta l'area fino a superare via del Quadraro e riconnettersi all'area di Torre del Fiscale. Da qui è possibile ricongiungersi alla rete del progetto GRAB(Lotto I e Lotto II), già approvato da Roma Capitale
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Premesso che non è presente un intervento denominato P35-BC-028 (I anello 17) e probabilmente ci si riferisce al P35-BC-028 (I anello 5), la proposta non può essere accolta in quanto non in linea con la funzione tangenziale del Corridoio "Anello II". Infatti l'itinerario proposto, passando da via Gamiana verso Tor Fiscale, risulta un itinerario radiale. Si rimanda pertanto ai successivi livelli di pianificazione locale (PFTE - Progetti di fattibilità tecnico-economica), fermo restando che dovrà necessariamente garantire il collegamento tra il quartiere EUR (Via di Vigna Murata) al quartiere Tuscolano (Circonvallazione Tuscolana).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39d
Motivazione	In merito all'intervento R28-BC-46 Grotta Perfetta - Appia Antica si propone una integrazione ai percorsi individuati

Proposta di modifica	Si ritiene più confacente agli obiettivi di fruizione del Piano del Parco impostare la connessione tra via di Grotta Perfetta/ via Ardeatina e l'Appia Antica realizzando la ciclovia di collegamento da via Viggiano, via dei Turrani, via Marmenia, via dei Lugari e/o vicolo di Tor Carbone. Si ritiene sia questo il sistema strategico di connessione tra i quartieri Ardeatino/Tormarancia e la focus-area della via Appia Antica, in prossimità di Capo di Bove [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Gli interventi relativi allo Scenario di Riferimento, in quanto già finanziati, sono assunti dal PUMS senza apportare modifiche. Sarà possibile intervenire con proposte/prescrizioni nelle successive fasi di progettazione dell'intervento. Inoltre, nello specifico dell'intervento, questo non risulta inserito nella rete di valenza metropolitana.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Ente Parco Regionale Appia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0040614 del 13/03/2023
ID	39g
Motivazione	In relazione all'intervento R28-BC-46 Grotta Perfetta - Appia Antica si segnala l'opportunità di realizzare un percorso ciclo-pedonale di collegamento dell'area di piazza Galeria (quartiere Tuscolano/San Giovanni) attraverso via Cilicia, via Appia Antica e proseguire attraverso Parco Scott fino a via Cristoforo Colombo
Proposta di modifica	Perno di questa connessione può essere via Cilicia, su cui è stato realizzato un nuovo ingresso al Parco che mette direttamente in connessione il quartiere con l'area della Caffarella e via Appia Antica. Da piazza Galeria si prosegue su via Cilicia e da qui si scende su via Appia Antica. Oltre alla possibile connessione verso Mura Latine e Porta Metronia, il percorso può essere facilmente prolungato fino a via Cristoforo Colombo.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto si tratta di un intervento dello Scenario di Riferimento (cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico) che non risulta inserito nella rete di valenza metropolitana. Per la definizione dei tracciati specifici e per intervenire con proposte e prescrizioni specifiche si rimanda alle successive fasi di progettazione dell'intervento.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Municipio XV
Numero protocollo	CMRC-2023-0040701 del 13/03/2023
ID	41a
Motivazione	Inserimento della Proposta di azione Veientana Greenway + Variante dei Laghi inviata in luglio 2022 [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si chiede di riconoscere i percorsi ciclabili in oggetto e di inserirli nell'elaborato tav. 3 del Biciplan come corridoio di gerarchia A. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'ambito di azione dell'ente Città metropolitana non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta, come anticipato nel documento di valutazione delle proposte di azione. Pur essendo il percorso presente nella Gerarchia proposta del Biciplan Metropolitan, la scala dell'intervento è di tipo locale, pertanto si rimanda alla pianificazione comunale
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Municipio XV
Numero protocollo	CMRC-2023-0040701 del 13/03/2023
ID	41b
Motivazione	Inserimento della Proposta di azione Collegamento EuroVelo 7 da Prima porta ciclabile del Tevere - inviata in luglio 2022 in quanto il collegamento è da considerarsi in uno scenario di valenza internazionale e non come collegamento locale. Si tratta di una bretella con valenza strategica sia funzionale che come ciclovia internazionale [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Si richiede quindi di inserire all'interno della Tav. 3 del Biciplan il tracciato da prima Porta, sotto il viadotto Giubileo del 2000 sino alla ciclabile del Tevere a Castel Giubileo [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta per quanto riguarda il collegamento del corridoio Tevere con il Corridoio Circumprovinciale Nord, in quanto pertinente alla portata metropolitana del Piano. Il collegamento Prima Porta-Castel Giubileo risulta invece già garantito dal Corridoio Tevere, e in ogni caso si rimanda alla pianificazione locale per la valutazione del tracciato alla piccola scala.

Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Modifica delle tavole e della relazione di piano del Biciplan e della tabella degli interventi, inclusa quella del PUMS Volume 3. Sono state adeguate le immagini presenti nel Rapporto Ambientale. L'inserimento di tali elementi non comporta modifiche alle valutazioni già effettuate

4.2.2. Stalli

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023
ID	26g
Motivazione	Numero di stalli bici inesatto nei documenti del pums adottato
Proposta di modifica	Nelle figure che ho visionato, e cioè le figure 6.10 (pag 112), 6.15 (pag 118) e 6.18 (pag 123) il numero degli stalli presenti alle stazioni di Ladispoli e Marina di Cerveteri risulta non disponibile. Oltre al fatto che nella documentazione sembrerebbe assente una giusta definizione di "stallo" nella mappa (infatti se per stallo si intende un singolo posto bici mi risulta di difficile comprensione che la stazione di Roma Termini abbia solamente 30 posti bici), alla stazione di Ladispoli sono presenti circa 80 posti bici mentre a quella di Marina di Cerveteri circa 25. Ci tengo a precisare che si tratta di stalli ristrutturati negli scorsi anni da RFI che però non ha implementato sistemi di videosorveglianza.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è ritenuta un valido suggerimento per migliorare e apportare correzioni ed è pertanto accolta. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	La figura 6.18 dedicata agli stalli è stata aggiornata ed è stata aggiunta una definizione di "stalli" in nota alla figura 6.10.

4.2.3. Questioni di forma

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1g
Motivazione	-

Proposta di modifica	si ritiene opportuno rilevare che, relativamente a quanto indicato a pag. 26 del Quadro conoscitivo del "Piano metropolitano della mobilità ciclistica", occorre eliminare le parole "...adottato nel dicembre 2015...", in quanto non pertinenti al PTPR.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto a correggere il refuso. L'osservazione non comporta modifiche o integrazioni al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Eliminate le parole "...adottato nel dicembre 2015" nel Quadro conoscitivo del Biciplan.

4.3. Accessibilità, disabilità e spazi urbani

4.3.1. Accessibilità

Proponente	ASL ROMA2
Numero protocollo	CMRC-2023-0037305 del 07/03/2023
ID	8
Motivazione	[ricavata da scheda non strutturata] La nostra missione in qualità di designati dal SSR di dare attuazione al Piano della Prevenzione - strumento della prevenzione primaria per il mantenimento dello stato di salute - corre in parallelo con molti degli intenti che il PUMS persegue ripensando una nuova realtà della mobilità, e di conseguenza ci attendiamo impatti sulla Salute Pubblica tanto in termini fisici che psichici consequenziali.

Proposta di modifica	<p>[Riassunto del documento in 4 punti]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Assenza dell'elemento illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili dedicata esclusivamente ad essi, distinta da quella stradale, per dare sicurezza "emotiva" all'utente, pedone o ciclista, ad ogni ora della notte di poter vedere ed essere visto (con sistemi di alimentazione energetica sostenibili) 2. Assenza nel piano di un suggerimento forte atto a privilegiare la distinzione fisica netta e adeguata dei percorsi dedicati alle diverse utenze come soluzione progettuale elettiva, derogando da essa solo in oggettivi casi di assenza di spazio, che gradui le soluzioni avendo a riferimento la fragilità dell'utenza e la sua protezione massima. Si suggerisce inoltre di prevedere anche nell'atto progettuale puntuale, o nella stessa messa a punto di soluzioni "tipo", la partecipazione delle associazioni rappresentative delle categorie di cui sopra, e particolarmente di quelle con disabilità di ogni tipologia e considerando la maggiore età della popolazione con il debito peso nelle scelte specifiche di progetto. 3. In contrasto agli incidenti gravi, attuazione di soluzioni già in sperimentazione in altre città europee e non solo che non si limitano alla sola segnaletica di avviso verticale ed orizzontale, suggerendo un più ampio uso di semafori con conto alla rovescia. 4. Proposta di realizzare percorsi all'interno dei parchi pubblici destinati al solo transito dei mezzi di soccorso, quindi con tracciati più brevi e liberi dal traffico.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>Le osservazioni presenti all'interno del documento, seppur condivisibili, non risultano coerenti con il livello di dettaglio previsto dal PUMS e del campo di azione dell'ente Città metropolitana. Tuttavia, si provvede all'inserimento nel documento di una specifica riguardante l'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, utile ad orientare le successive fasi progettuali. Si segnala inoltre che l'importanza della partecipazione della popolazione più anziana è già contenuta tra i suggerimenti a pag. 42 dell'Allegato 2 del PUMS Volume 1 ("Gli obiettivi del PUMS", punto 6), mentre l'importanza del coinvolgimento delle persone con disabilità e le relative associazioni di categoria è suggerito nel piano di Comunicazione e Partecipazione presente al capitolo 6 del Piano di monitoraggio (pag. 44), dove si prevede un coinvolgimento della platea già protagonista delle prime fasi di partecipazione anche per l'implementazione delle azioni, in continuità con il lavoro proficuo portato avanti con FISH Lazio, UICI sezione Roma, Cerpa Italia, Consulta per il superamento della disabilità di Ardea. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	<p>Nella descrizione del macro-obiettivo "Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)" (PUMS Volume 3) è stato inserito un approfondimento sull'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, come ad esempio l'illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili per rendere più sicuri gli spostamenti sia in termini di cadute accidentali e visibilità reciproca, sia di "sicurezza emotiva" delle persone.</p>

Proponente	Privato cittadino L.B.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039607 del 10/03/2023
ID	16
Motivazione	In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come "extra" nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...
Proposta di modifica	Per gli spostamenti "extra" rispetto a quelli abituali, è necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserito a pag. 81 del PMPD (Documento di Piano) il riferimento sull'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, come ad esempio l'illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili per rendere più sicuri gli spostamenti sia in termini di cadute accidentali e visibilità reciproca, sia di "sicurezza emotiva" delle persone.

Proponente	Privata cittadina J.D.B.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039743 del 10/03/2023
ID	18
Motivazione	In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come "extra" nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...

Proposta di modifica	Per gli spostamenti “extra” rispetto a quelli abituali, è necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un “Buono taxi”, possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserito a pag. 81 del PMPD (Documento di Piano) il riferimento sull'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, come ad esempio l'illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili per rendere più sicuri gli spostamenti sia in termini di cadute accidentali e visibilità reciproca, sia di "sicurezza emotiva" delle persone.

Proponente	Privato cittadino A.D.S.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039983 del 12/03/2023
ID	25
Motivazione	In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come “extra” nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...
Proposta di modifica	Per gli spostamenti “extra” rispetto a quelli abituali, è necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un “Buono taxi”, possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali.
Esito istruttoria	Accolta

Impatto sui documenti di piano	Inserito a pag. 81 del PMPD (Documento di Piano) il riferimento sull'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, come ad esempio l'illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili per rendere più sicuri gli spostamenti sia in termini di cadute accidentali e visibilità reciproca, sia di "sicurezza emotiva" delle persone. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
---------------------------------------	--

Proponente	Privato cittadino F.G.B.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040271 del 13/03/2023
ID	38
Motivazione	In riferimento all'articolo n° 9 - Accessibilità della Convenzione della Nazioni Unite sui Diritti delle Persone con Disabilità del 2009, si fa presente che non si può dare minore importanza al diritto di mobilità per motivi al di fuori della sfera prettamente lavorativa, scolastica e medica. Tali spostamenti, indicati come "extra" nel capitolo in questione, comprendono ad esempio: lo svolgimento di attività socio/ricreative, sportive, culturali ecc...
Proposta di modifica	Per gli spostamenti "extra" rispetto a quelli abituali, è necessario attivare la gestione di un servizio attraverso un "Buono taxi", possibilmente gratuito o comunque agevolato alle persone con disabilità
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta all'interno del Piano come integrazione a quanto già previsto in seguito al recepimento del suggerimento della UICI di promuovere, in assenza di accessibilità completa delle linee, la presenza di un trasporto a chiamata. Si specifica quindi l'esigenza di attivare servizi quali "buoni taxi" dedicati a persone con disabilità per garantire pari dignità agli spostamenti diversi da quelli abituali.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserito a pag. 81 del PMPD (Documento di Piano) il riferimento sull'importanza ed i benefici dati da adeguati livelli di protezione e quindi di sicurezza per gli utenti nelle infrastrutture destinate alla mobilità attiva, come ad esempio l'illuminazione dei percorsi sia pedonali che ciclabili per rendere più sicuri gli spostamenti sia in termini di cadute accidentali e visibilità reciproca, sia di "sicurezza emotiva" delle persone. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.

4.3.2. Spazi urbani

Proponente	Rete Vivin strada Aps (da parte del referente L.P.)
Numero protocollo	CMRC-2023-0037277 del 07/03/2023

ID	7
Motivazione	Nei testi selezionati manca un riferimento al recupero degli spazi interstiziali urbani. In un'ottica di riduzione dell'impatto del consumo di suolo, la densificazione e l'utilizzo dello spazio risultante dagli infrastrutturali, al fine di potenziare la capacità di mobilità attiva ciclopedonale attraverso un aumento delle intersezioni e dei percorsi in sede dedicata diviene una strategia efficace, anche per rispondere agli obiettivi elencati nel PUMS
Proposta di modifica	Nell'ottica di favorire la mobilità attiva ciclopedonale, è utile ricordare come questa sia fortemente influenzata da alcuni determinanti urbanistico-architettonici. Lo strumento istituzionale in uso negli Stati Uniti per valutare la capacità degli spazi di favorire la mobilità dolce prevede infatti la valutazione di fattori quali la densità di intersezioni, la presenza di mix funzionale ed attività, e la prossimità alle fermate del trasporto pubblico [National Walkability Index Methodology and User Guide, United States Environmental Protection Agency, June 2021 www.epa.gov/smartgrowth (dettagli nella scheda integrale)]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione, seppur valida, non può essere accolta in quanto l'ambito di azione del PUMS metropolitano non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino D.F.
Numero protocollo	CMRC-2023-0039986 del 12/03/2023
ID	26e
Motivazione	Altissimo valore artistico e turistico della zona centrale di Roma
Proposta di modifica	Inserire nel PUMS la pedonalizzazione di Via dei Fori Imperiali a Roma, vietandone il transito anche ai mezzi pubblici e ai taxi. Dato il suo alto valore storico e seguendo un modello sempre più incentrato sulla sostenibilità ambientale, prevedere la pedonalizzazione insieme alla realizzazione di una corsia ciclabile con sistemi di protezione della stessa che lo percorra lungo tutta la sua interezza insieme all'abbattimento di tutte le barriere architettoniche presenti attualmente sulla via.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'ambito di azione dell'ente Città metropolitana non è compatibile con i contenuti ed il livello di dettaglio della proposta. Gli interventi di questo tipo sono di competenza del PGTU a livello comunale.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.4. Mobilità privata e sistema della sosta

4.4.1. Mobilità privata

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21e
Motivazione	Per quanto riguarda gli interventi stradali il piano non riporta né il completamento delle complanari alla A91 fino al centro abitato di Fiumicino, né il potenziamento di via della Scafa. Tali interventi, tra l'altro presenti in diversi strumenti pianificatori (PRTML; PQuadro, etc), sono fondamentali (già da oggi) per garantire un'adeguata accessibilità al territorio e allo scalo sia da Roma che dal litorale per il traffico pendolare.
Proposta di modifica	Includere tali interventi all'interno del Piano per i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> • Il completamento delle complanari alla A91 fino al centro abitato di Fiumicino consentirà di rendere l'autostrada Roma-Fiumicino un'arteria dedicata all'aeroporto evitando che il traffico non aeroportuale comprometta il livello di servizio dell'autostrada A91 e la viabilità dello scalo. Difatti, lo scopo del collegamento è quello di suddividere il traffico locale da quello da e per l'aeroporto, in modo da dedicare esclusivamente l'autostrada Roma-Fiumicino alla sua funzione primaria di collegamento città-aeroporto, fornendo nel contempo un collegamento diretto con la città di Fiumicino ed il litorale tirrenico. Il completamento del sistema di complanari alla A91 rappresenterebbe oltretutto un sistema viario alternativo per la mobilità diretta o proveniente dall'abitato di Fiumicino in grado, da una parte, di evitare commistioni della mobilità locale con il traffico aeroportuale e dall'altra di drenare il traffico su un percorso alternativo quando il traffico sull'autostrada è fortemente congestionato consentendo ai passeggeri di raggiungere lo scalo in tempi ragionevoli. Inoltre consentirebbe di avere una viabilità alternativa in caso forte congestione dell'autostrada causata da eventi improvvisi come incidenti. • La trasformazione di via della Scafa a strada di scorrimento veloce consentirebbe di fluidificare il sistema gomma, aumentando al tempo stesso la connettività dell'aeroporto con i centri abitati a sud ad esso più prossimi (in particolare Ostia e Fiumicino). Tali centri urbani sono caratterizzati da un numero elevato di spostamenti da e per lo scalo soprattutto legati agli addetti aeroportuali come confermato dai risultati delle indagini svolte sistematicamente da ADR. Per queste opere, in particolare per le strade complanari, necessarie e urgenti già per Giubileo, andrebbe subito trovato il soggetto attuatore e la fonte di finanziamento.

CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto gli interventi relativi alle complanari all'A91, al potenziamento di via della Scafa e alla realizzazione del ponte dei congressi fanno parte dello Scenario di Riferimento (Allegato 1 del PUMS Volume 1 - Quadro Conoscitivo). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto gli interventi sono già presenti nello scenario di Riferimento.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Osservatorio Regionale sui Trasporti
Numero protocollo	CMRC-2023-0039990 del 12/03/2023
ID	27a
Motivazione	In città l'auto funziona male. Andare in bici, a piedi e con i mezzi è più efficiente e spesso anche più divertente. Questo Piano deve puntare al disincentivo dell'auto privata. E quindi crediamo che si debba intervenire solo per mettere in sicurezza le strade più pericolose e si attui una manutenzione degna di questo nome e basta. Si blocchi la realizzazione di nuove strade, svincoli ecc per far fluidificare la mobilità privata, perché lo sappiamo bene che non avverrà mai (esempio Los Angeles, più corsie si sono realizzate e più si sono state occupate dalle auto). Abbiamo bisogno di ridisegnare le città a misura di pedone e di consegnare più possibile le sedi stradali alle persone piuttosto che alle auto che occupano l'83% dello spazio pubblico. Una ricerca europea dimostra che in media per il 92% del tempo le auto rimangono parcheggiate, mentre circa 1/3 del tempo in cui si muovono è impiegato per la ricerca di parcheggio.
Proposta di modifica	L'unica opera infrastrutturale indispensabile per la rete stradale è la sua messa in sicurezza e la sua manutenzione continua, altro non serve.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto in linea con le strategie del PUMS, che non prevedono nessun intervento sulla rete stradale ma lasciano solamente aperta la possibilità agli enti sottordinati di prevedere interventi di messa in sicurezza e di rammaglio della rete. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29j
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "INTERVENTI DI MOBILITÀ INDIVIDUALE MOTORIZZATA" [estratto pag. 10] - Il piano, nell'ottica dello sviluppo di una mobilità sempre più sostenibile, non prevede, tra le sue azioni, la realizzazione di nuove infrastrutture stradali che non si traducono nell'ottimizzazione gestionale della rete esistente, finalizzandosi esclusivamente il miglioramento delle condizioni di deflusso e sicurezza. A tal fine Unindustria ritiene importante evidenziare alcuni interventi infrastrutturali indispensabili per il rammaglio della rete stradale valorizzando l'accessibilità di importanti polarità del territorio. [segue lista nel documento integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto gli interventi relativi alle complanari all'A91, al potenziamento di via della Scafa e alla realizzazione del ponte dei congressi fanno partedi opere previste nello Scenario di Riferimento, cioè tra gli interventi che il PUMS recepisce in quanto hanno già ricevuto un finanziamento pubblico (Allegato 1 del PUMS Volume 1 - Quadro Conoscitivo). Queste, infatti, non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito. Per quanto riguarda, invece, il raddoppio di Via di Valle Caia, nel 2020 la Città metropolitana ha deliberato l'accordo di programma che prevede l'ampliamento e la messa in sicurezza della strada. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale, in quanto gli interventi sono già presenti nello scenario di Riferimento.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29I

Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "GESTIONE DEL PATRIMONIO STRADALE" [estratto pag. 12] - Occorre un approccio manageriale alla gestione delle strade. [...] A tal riguardo appare fondamentale che la Provincia possa promuovere gestire un'anagrafe delle strade mettendo a sistema le informazioni degli enti gestori e dei Comuni.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto non rientra nell'ambito di azione dell'ente Città metropolitana. Affinchè questo genere di proposta risulti applicabile è necessario che un ente sovraordinato attribuisca alla Città metropolitana questo tipo di competenza.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33b
Motivazione	Esigenza di garantire opere sostenibili.
Proposta di modifica	Correttamente il PUMS punta in massima parte su un maggior uso del mezzo pubblico, anche per consentire la riduzione di quello privato. L'autostrada Roma-Latina è in netto contrasto con questa strategia. La realizzazione dell'opera di per sé ha un enorme impatto sul territorio, contestualmente porta ad un maggior uso del mezzo privato, quindi maggior inquinamento. Infine avremmo un maggior carico di auto su Roma, già congestionata. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto, come espresso per l'osservazione 33b, gli interventi rappresentati nello Scenario di Riferimento non costituiscono scelte pianificatorie del Piano ma, trattandosi di progetti che hanno già ricevuto stanziamenti attraverso fonti di finanziamento pubbliche, vengono a configurarsi come opere giuridicamente vincolanti. Il PUMS, quindi, le recepisce al di là di specifiche valutazioni di merito.
Esito istruttoria	Non accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessuno
---------------------------------------	---------

4.4.2. Sosta e parcheggi

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33h
Motivazione	Non utilità del parcheggio di scambio di Piazza Annibaliano
Proposta di modifica	Si ritiene che ad Annibaliano il previsto parcheggio di scambio non abbia significato, in quanto siamo in una zona semi centrale. E' decisamente escluso che gli abitanti della zona prendano l'auto per raggiungerlo, soprattutto per la difficoltà di ritrovare il parcheggio al ritorno a casa. Anzi c'è anche il rischio che venga utilizzato come parcheggio normale, visto che per loro natura le tariffe dei parcheggi di scambio devono essere agevolate. Dato che, appunto, la zona soffre molto per la mancanza di parcheggi, la proposta è di far diventare Annibaliano parcheggio pertinenziale, ovvero a disposizione esclusiva dei residenti della zona, con tariffe adeguate, garantendo anche un maggior introito al comune di Roma.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'intervento richiesto non rientra nel campo di competenza del PUMS di Città metropolitana. Questo livello di pianificazione è infatti di ambito comunale. Si specifica che allo stato attuale il parcheggio non risulta operativo.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.5. Merci e logistica

Proponente	Aicai Associazione Italiana Corrieri Aerei Internazionali
Numero protocollo	CMRC-2023-0039982 del 12/03/2023 e CMRC-2023-0040012 DEL 13/03/2023
ID	24
Motivazione	AICAI intende muovere solo poche osservazioni rispetto al Piano alla cui elaborazione ha partecipato nei mesi scorsi e che recepisce molteplici delle proposte condivise con Assessorato e Living Lab. La valutazione in generale sul piano è positiva e si auspica un veloce avvio dei lavori per la sua implementazione.

Proposta di modifica	[documento non strutturato che si basa su 5 punti: promozione legalità e sicurezza sul lavoro per i lavoratori della logistica; accesso a corsie preferenziali per veicoli ecologici; acquisizione dati; politiche di accesso]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta per i seguenti motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> – per quanto attiene all'osservazione specificatamente riferita ai criteri di accreditamento, il PMLS si limita ad indicare le categorie di criteri di accreditamento (ivi inclusi la tipologia di mezzi e l'alimentazione degli stessi), non le soglie ed i criteri stessi. Come specificato nel capitolo 8.1.2. "8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti", e in coerenza con l'approccio partecipativo del piano, "La definizione di dettaglio delle caratteristiche del sistema di accreditamento dovrà essere il risultato del processo di concertazione fra le parti interessate consentendo, all'interno di un congruo arco temporale, alle aziende di procedere agli eventuali adempimenti". – per quanto riguarda la richiesta di integrare i paragrafi 8.1.2. Accesso ZTL agevolato per i veicoli accreditati e progressive restrizioni per i veicoli inquinanti e 8.1.3 Progressiva estensione delle aree ZTL, i due paragrafi risultano già integrati dal punto di vista concettuale, ma descrivendo due aspetti diversi, seppur complementari, delle politiche d'accesso (rispettivamente il paragrafo 8.1.2 descrive i criteri per la definizione delle regole di accesso mentre il paragrafo 8.1.3 descrive l'area di applicazione delle suddette regole, nonché la loro articolazione geografico-funzionale), si ritiene di mantenerli separati per facilitarne la lettura e sottolinearne la parziale indipendenza. – per quanto riguarda la richiesta di valutazione attenta delle "ingiuste mancanze per la logistica" legate al misuso degli stalli di carico e scarico, si specifica che l'implementazione di sistemi di monitoraggio elettronico degli stalli è anche finalizzata a monitorare e garantire il corretto utilizzo degli stessi. <p>L'osservazione non comporta dunque modifiche al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29m
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate

Proposta di modifica	<p>PAR. "LA LOGISTICA INDUSTRIALE" [estratto pag. 12-13] - il PMLS evidenzia la necessità di uno studio ad hoc per l'individuazione di corridoi specifici per i mezzi pesanti strutturati in modo da supportare l'efficienza del trasporto delle merci al fine di promuovere l'intermodalità [...] Occorre che il Piano possa ipotizzare dei percorsi consigliati per il traffico merci pensati su cui far confluire finanziamenti funzionali ad eventuali adeguamenti necessari. [...] È necessario che tale elemento non si limiti alle aree ricomprese non Consorzio Unico. Il richiamo al Consorzio industriale del Lazio (non consorzio Unico come riportato nel piano) è importante anche se non esaurisce tutti gli ambiti strategici produttivi su cui va fatto un approfondimento in termini di funzionalità logistica. A tal riguardo si consiglia di fare riferimento al PUMS per quanto concerne gli ambiti produttivi individuati dal PTPG. Si consiglia inoltre di modificare l'azione "Az.050 - Creazione di un consorzio che promuova lo sviluppo sostenibile delle aree produttive romane" del PUMS con "valorizzazione dell'accessibilità delle aree industriali del Consorzio Industriale del Lazio e delle altre realtà produttive della Città metropolitana"</p>
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto, per quanto riguarda l'area urbana, la definizione di percorsi consigliati per i veicoli merci non può prescindere da una conoscenza puntuale della compatibilità degli archi stradali con il transito di veicoli pesanti all'interno delle aree urbane. Tale verifica "strutturale", indicata come prioritaria e necessaria nel capitolo 6.3 del PMLS - Documento di Piano (tabella 6.2), risulta propedeutica alla verifica funzionale finalizzata all'adeguamento dei livelli di servizio. Per quanto riguarda invece l'accessibilità ai nodi intermodali, il PMLS già individua nel capitolo 7.3, oltre agli interventi già individuati dal PUMS (strategia S.07 "Gerarchizzare la rete stradale" e azione Az.028 "Classificazione della rete stradale in funzione delle caratteristiche geometriche funzionali in coerenza con le linee guida dei PGTU metropolitani"), i corridoi particolarmente rilevanti per la promozione dell'intermodalità, stanti i piani di RFI di rendere il Polo di Santa Palomba il principale gateway ferroviario dell'area metropolitana. Infine, per quanto riguarda il riferimento ai collegamenti di ultimo miglio delle aree industriali, questi non risultano pertinenti alla scala di intervento del PMLS metropolitano. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.6. Valutazione Ambientale Strategica

4.6.1. Paesaggio

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico di Ostia Antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14a

Motivazione	In coerenza con le competenze dello scrivente Ufficio sono evidenziati alcuni punti che si ritiene debbano essere maggiormente approfonditi o parzialmente integrati [...] naturalmente correlati con la tematica dei beni culturali e del paesaggio.
Proposta di modifica	Nel capitolo si fa riferimento ai beni culturali e paesaggistici dell'area metropolitana, in coerenza con le classificazioni ed indicazioni contenute sia nel PTPG che nel più recente PTPR della Regione Lazio. Benchè tali elaborati riportino a livello generale densità e varietà dei beni paesaggistici del contesto [...] + necessario evidenziare che manca la gerarchizzazione delle categorie dei beni culturali per tipologia, dimensione e soprattutto livello di rilevanza ai fini della fruizione e delle potenzialità dello sviluppo territoriale [...] A questo proposito si rileva che anche nel Volume I del PUMS- Quadro conoscitivo, Cap. 5.5 Localizzazione dei servizi e dei Poli di attrazione, non esiste alcun riferimento a grandi poli culturali e turistici, di rilevanza internazionale, rappresentati ad esempio dai Parchi archeologici e dalle Ville storiche situati nell'ambito della città metropolitana, quali il Parco archeologico di Ostia antica, facendo riferimento unicamente a università, ospedali e centri commerciali, strutture scolastiche. Tale quadro conoscitivo, con la relativa cartografia, deve pertanto tenuto in considerazione ed essere integrato nelle strategie di piano. [continua nel documento integrale].
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si concorda con l'osservazione, che risulta pertinente e viene pertanto accolta. L'individuazione delle priorità nell'attuazione del Piano si basa sulla valutazione di vari aspetti ambientali, fra cui anche la fruizione dei beni culturali presenti sul territorio. Sono pertanto individuati, attraverso le tavole B e C del PTPR i beni architettonici, archeologici e paesaggistici, oltre alla perimetrazione dei Parchi Archeologici, fra cui anche il Parco di Ostia Antica. Si terrà conto di tali analisi nella fase attuativa degli interventi previsti dal PUMS.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nel paragrafo 2.4.2 del Rapporto Ambientale sono stati inseriti gli estratti delle tavole B e C del PTPR utili alle analisi richieste, oltre alla cartografia dei parchi archeologici aggiornata.

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico dell'Appia antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14e
Motivazione	Sul piano dei contenuti, si premette che, pur condividendo gli obiettivi del piano, è doveroso ribadire l'elevato interesse paesaggistico e archeologico delle aree di competenza dell'Istituto, che necessariamente richiede, nello sviluppo della pianificazione, un maggior grado di approfondimento dei valori culturali, a partire dalla valutazione dell'impatto delle opere sui sistemi del paesaggio esistenti e alla compatibilità e sostenibilità dei progetti rispetto ai territori attraversati dalle infrastrutture nonché per la valorizzazione del patrimonio culturale stesso.

Proposta di modifica	La relazione con il contesto, in quanto fondativa delle componenti funzionali ed attrattive della mobilità è parte integrante della sostenibilità e richiede opportuna considerazione all'interno dei documenti di piano.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto si concorda sulla necessità di inserire nel Rapporto Ambientale l'individuazione ed elencazione dei beni culturali situati esternamente al Centro Storico che rappresentano poli e attrattori culturali e paesaggistici di rilevante importanza.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nel paragrafo 2.4.2 del Rapporto Ambientale sono stati inseriti gli estratti della tavola C del PTPR utile alle analisi richieste.

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico dell'Appia antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14f
Motivazione	In riferimento agli elaborati del PUMS in esame, in generale si ritiene opportuno precisare che gli indirizzi strategici e le proposte riportate all'interno dei documenti di piano non tengono conto della infattibilità di un percorso ciclabile lungo tutta la via Appia antica, trattandosi di un monumento nazionale di altissimo interesse culturale [continua nel documento integrale]
Proposta di modifica	si richiede di modificare le tavole TAV 02 – Biciplan; TAV 03 – Biciplan e le Figura 4.11 e 4.12 riportate alle pagg. 101 e 102 del Documento di Piano relativo al Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan), escludendo la via Appia antica nel tratto compreso tra il civico 187 nel Comune di Roma e il suo termine a Frattocchie di Marino dal corridoio Appio-Nettunense o segnalando che quanto indicato, lungi dall'essere in corso di realizzazione, sia una mera ipotesi di lavoro al momento carente della effettiva fattibilità.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si segnala pertanto nel documento che quanto indicato in relazione al tratto della Via Appia antica nel tratto compreso tra il civico 187 nel Comune di Roma ed il suo termine a Frattocchie di Marino dal corridoio Appio-Nettunense è una mera ipotesi di lavoro la cui fattibilità verrà opportunamente valutata.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	È stata aggiunta una nota integrativa al par. 4.4 in riferimento alle figure 4.11 e 4.12 del Documento di Piano del Biciplan con le specifiche in oggetto.

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico dell'Appia antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14i
Motivazione	Infine, così come alla pagina 124 del Documento di Piano relativo al Piano metropolitano della mobilità ciclistica (Biciplan) si evidenzia il fatto che “La rete ciclabile metropolitana intercetta e mette a sistema 27 differenti aree di valore naturalistico tra le quali sono compresi parchi e riserve naturali di importanza regionale e nazionale”, elencando i principali
Proposta di modifica	al fine di mettere nel giusto risalto anche la valorizzazione del patrimonio culturale che deriva dall'estensione e sistematizzazione della mobilità dolce, contemperandone anche le peculiarità ed esigenze di tutela, si richiede di porre nella giusta evidenza (in questa sezione così come in tutto il PUMS) i parchi archeologici, a partire da quelli statali: Parco Archeologico del Colosseo, Parco Archeologico dell'Appia Antica e Parco Archeologico di Ostia Antica, di primaria importanza tra gli Istituti e luoghi di cultura nazionali.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è accolta poiché risulta congruente con gli obiettivi di pianificazione e con la portata metropolitana del piano. La considerazione dei criteri di tutela del patrimonio culturale e di compatibilità degli interventi con il contesto viene garantita dal processo di VAS, tramite cui, ad esempio, si verifica la presenza di siti Rete Natura 2000 nel territorio di riferimento del PUMS, che ha permesso di evidenziare la presenza di ZSC (siti di importanza comunitaria con misure di conservazione specifiche) e ZPS (cfr. par. 2.5.4. “Aree di interesse naturalistico” del Rapporto Ambientale).</p> <p>Si considera dunque la segnalazione dei confini dei parchi archeologici statali di grande valore, in quanto permette una visualizzazione adeguata di un elemento di attrazione di livello metropolitano che è strettamente correlato alla promozione della mobilità sostenibile.</p>
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Sono state modificate tutte le tavole dei documenti di Piano e le mappe correlate, aggiungendo i confini aggiornati del Parco Archeologico del Colosseo, Parco Archeologico dell'Appia Antica e Parco Archeologico di Ostia Antica. Nel paragrafo 2.5.4 del Rapporto Ambientale è stata aggiornata la figura contenente il Parco dell'Appia Antica.

4.6.2. Parere ambientale

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1c

Motivazione	Relativamente ai macro-obiettivi di interesse "B" Sostenibilità energetica e ambientale (b.1, b.2), definiti "...parzialmente coerenti con gli obiettivi del PTPR...", gli stessi, in analogia con quelli di interesse "A"
Proposta di modifica	...dovranno necessariamente essere coerenti con lo strumento di pianificazione paesaggistica sovraordinato. A tal riguardo, si ribadisce l'obbligatorietà alla conformità del presente Piano alla disciplina dettata dalla pianificazione paesaggistica sovraordinata, in ossequio a quanto disciplinato dall'art. 145 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. che, al comma 3, dispone: "le previsioni dei piani paesaggistici di cui agli articoli 143 e 156 non sono derogabili da parte di piani, programmi e progetti nazionali o regionali di sviluppo economico...";
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta, in quanto tali obiettivi sono pienamente coerenti con il PTPR. Si è provveduto a correggere il refuso.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Si è provveduto a correggere l'analisi di coerenza dei macro-obiettivi di interesse "B" con il PTPR all'interno della tabella 5.3 al paragrafo 5.2 del Rapporto Ambientale.

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1d
Motivazione	relativamente a quanto segnalato in merito ad eventuali interferenze con le aree naturali protette, a parziale integrazione della nota del 18 luglio 2022, prot. n. 707560, ai fini del raggiungimento della coerenza esterna, per la verifica dei possibili impatti ambientali e paesaggistici degli interventi previsti nel presente Piano,
Proposta di modifica	...si rileva l'obbligatorietà della verifica di compatibilità degli stessi, se ricadenti all'interno delle aree naturali protette, con le vigenti misure di salvaguardia dettate dalle Leggi Regionali di istituzione delle stesse, nelle more dell'approvazione dei relativi strumenti di pianificazione, se dette misure risultano più restrittive rispetto alla disciplina di tutela paesaggistica (PTPR approvato). Per le aree naturali protette provviste di Piani approvati, gli interventi previsti dovranno essere conformi con la disciplina specifica dettata dagli stessi, fermo restando quanto previsto dall'art. 145 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. che, al comma 3, dispone: "per quanto attiene alla tutela del paesaggio, le disposizioni dei piani paesaggistici sono comunque prevalenti sulle disposizioni contenute negli atti di pianificazione ad incidenza territoriale previsti dalle normative di settore, ivi compresi quelli degli enti gestori delle aree naturali protette".
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Tuttavia, si concorda che per legge tutti i progetti, a prescindere dall'inserimento nel PUMS, dovranno effettuare una verifica di compatibilità con le misure di salvaguardia delle aree naturali protette in cui si inseriscono.</p> <p>Si segnala inoltre che il Piano sostanzialmente non prevede opere infrastrutturali significative che non siano già previste nei vari scenari del PUMS di Roma Capitale.</p> <p>Per quanto precedentemente detto, l'osservazione non comporta modifiche o integrazioni ai documenti di Piano e al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1e
Motivazione	A maggior chiarimento di quanto sopra esposto, in considerazione del fatto che, ai sensi dell'art. 5 delle Norme del PTPR approvato, per le aree tutelate per legge di cui all'art. 142 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii., in tal caso le aree naturali protette,
Proposta di modifica	...si applicano le modalità di tutela di cui al Capo III delle presenti Norme, in caso di contrasto tra quanto previsto dalla disciplina dei paesaggi e quanto previsto dalle misure di salvaguardia (nel caso di aree naturali protette i cui Piani non sono stati approvati) o dalle norme specifiche del Piano (nel caso di aree naturali protette i cui Piani sono stati approvati), si applica la normativa più restrittiva, in ossequio all'art. 38 comma 4 delle Norme del PTPR
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>L'osservazione è parzialmente accolta in quanto il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes. Tuttavia, si concorda che per legge tutti i progetti, a prescindere dall'inserimento nel PUMS, dovranno effettuare una verifica di compatibilità con le misure di salvaguardia delle aree naturali protette in cui si inseriscono.</p> <p>Si segnala inoltre che il Piano sostanzialmente non prevede opere infrastrutturali significative che non siano già previste nei vari scenari del PUMS di Roma Capitale.</p> <p>Per quanto precedentemente detto, l'osservazione non comporta modifiche o integrazioni ai documenti di Piano e al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Parzialmente accolta

Impatto sui documenti di piano	Nessun impatto
---------------------------------------	----------------

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1f
Motivazione	Per quanto sopra esposto,
Proposta di modifica	...la specifica valutazione di eventuali impatti paesaggistici e ambientali degli interventi di cui al presente Piano deve necessariamente essere considerata nella successiva fase di progettazione degli stessi, finalizzata, altresì, alla eventuale delocalizzazione in caso di impatto negativo sul paesaggio, in particolar modo nelle aree di elevato pregio naturalistico e paesaggistico.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>Si concorda con l'osservazione. A pag. 145 del Rapporto Ambientale, infatti, è già riportato il riferimento alla necessità di una specifica valutazione degli impatti sul paesaggio nella successiva fase di progettazione degli stessi. Si provvederà comunque a rendere più esplicita tale indicazione.</p> <p>Si ricorda che il PUMS sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes, e che, sostanzialmente, non prevede opere infrastrutturali significative che non siano già previste nei vari scenari del PUMS del Comune di Roma Capitale. Si ricorda inoltre che è già stata effettuata una valutazione degli effetti e che, come evidenziato a pag. 145 del Rapporto Ambientale, al presente livello "strategico" di Pianificazione si ritiene che il complesso delle azioni previste dal PUMS non sviluppi effetti negativi significativi sulla componente Paesaggio, natura e biodiversità.</p> <p>Inoltre, per legge tutte le opere dovranno effettuare valutazione degli effetti e delle alternative nell'ambito del DOCFAP e del PFTE, anche rispetto al potenziale impatto sul paesaggio.</p>
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	La specifica richiesta è inserita nel paragrafo 6.3 del Rapporto Ambientale. La Valutazione di Incidenza Ambientale non ha subito modifiche.

Proponente	ROMA CAPITALE- Dipartimento Ciclo dei Rifiuti e risanamento dagli inquinanti
Numero protocollo	CMRC-2023-0046441 del 21/03/2023
ID	43a

Motivazione	Parere VAS
Proposta di modifica	(include il parere del Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica + Sovrintendenza Capitolina - Direzione interventi su Edilizia Monumentale - registrati nella osservazione 43b)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	<p>Parere recepito: si concorda con il <i>Servizio Prevenzione Inquinamento Atmosferico ed Olfattivo</i> sull'importanza di perseguire le azioni individuate dal PMLS in ragione della forte incidenza del traffico merci sulla qualità dell'aria. Tra gli obiettivi che il PUMS annovera c'è il "Miglioramento della qualità dell'aria", che viene perseguito con strategie mirate quali l'aumento dell'offerta infrastrutturale per la mobilità attiva (S.19), il disincentivo all'uso del mezzo privato motorizzato (S.05), la diminuzione del numero di mezzi inquinanti a favore della mobilità elettrica (S.25), l'efficientamento e decarbonizzazione della logistica urbana (S.14) e la mitigazione degli effetti dell'inquinamento atmosferico (S.26), tramite l'implementazione delle azioni ad esse correlate. Il monitoraggio dell'efficacia delle stesse sulla qualità dell'aria e nello specifico sul rispetto dei limiti europei al fine di compiere eventuali azioni correttive è previsto tramite gli indicatori dedicati (numero ore di sfioramento limiti europei NO2; numero giorni di sfioramento limiti europei PM 10), come consultabile nel Piano di Monitoraggio.</p> <p>Si è preso atto dell'urgenza del miglioramento della qualità dell'aria nel piano di Attuazione attraverso la previsione di azioni già dal breve-medio termine destinate a dare massimo impulso al miglioramento e potenziamento del TPL e delle forme di mobilità sostenibile.</p> <p>L'armonizzazione con il PUMS di Roma Capitale è parte integrante del PUMS metropolitano, a cui è dedicato un intero capitolo apposito del PUMS Volume 2 – La costruzione partecipata dello Scenario di Piano ("Armonizzazione dello scenario di Piano di Roma Capitale").</p> <p><i>Servizio Programmazione, Pianificazione e Gestione Acustica</i>: ai sensi della Legge Quadro n. 447/95 è previsto che le infrastrutture di trasporto debbano redigere la valutazione di impatto acustico. Il PUMS, come definito dal DM 397/2017, rappresenta un piano strategico di "orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)" che "sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana" e, a differenza degli strumenti urbanistici, non prevede un corpo normativo che abbia valore di norme oggettive con efficacia erga omnes.</p> <p>Le osservazioni presentate non comportano modifiche al Rapporto Ambientale.</p>
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	ROMA CAPITALE- Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica e Sovrintendenza Capitolina
Numero protocollo	CMRC-2023-0046441 del 21/03/2023
ID	43b

Motivazione	Parere VAS (che supporta il parere del Dip. Rifiuti)
Proposta di modifica	[Inclusi nel documento inviato dal Dipartimento Ciclo dei Rifiuti e risanamento dagli inquinanti di Roma Capitale] - Il Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica - Direzione Pianificazione Generale - Servizio Coordinamento Tecnico PRG - Valorizzazione delle Aree Pubbliche e di Interesse Pubblico - Compensazioni urbanistiche ritiene che le informazioni contenute nella documentazione siano esaustive - La Sovrintendenza Capitolina - Direzione interventi su Edilizia Monumentale - Servizio Coordinamento Gestione del Territorio, Carta dell'Agro, Forma Romae e Carta per la Qualità non rileva elementi ostativi nè ritiene necessarie integrazioni a quanto presentato
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Parere recepito
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.6.3. Pronuncia VInCA

Proponente	Regione Lazio
Numero protocollo	CMRC-2023-0061158 del 18/04/2023
ID	44
Motivazione	Pronuncia VInCA
Proposta di modifica	sulla scorta della documentazione trasmessa in relazione alla portata del Piano e alle situazioni ambientali e territoriali descritte, fatti salvi i diritti di terzi, si esprime parere favorevole di valutazione d'incidenza ex art.5 del DPR n. 357/1997 e s.m.i., sul "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Roma Capitale, e dei relativi Piano di settore a condizione che i progetti definitivi relativi ai seguenti interventi siano sottoposti ad autonome procedure di Valutazione di Incidenza (fase di Screening): - Ciclabile Labico-Lanuvio-Campoleone - Ciclabile Lariano - Frascati - Nuova Stazione Metro Carpegna
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	Si prende atto del parere e si procederà a sottoporre i tre interventi citati ad autonome procedure di Valutazione di Incidenza.

Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.6.4. Questioni di forma

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1a
Motivazione	relativamente a quanto analizzato nel quadro pianificatorio del Rapporto Ambientale, relativamente al PTRG, quale strumento di definizione degli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale...
Proposta di modifica	...si ritiene opportuno fornire il corretto riferimento di adozione del medesimo (PTRG), avvenuto, ai sensi dell'art. 62 della Legge Regionale 22 dicembre 1999, n. 38 e ss.mm.ii., con Deliberazione della Giunta Regionale 19 dicembre 2000, n. 2581 e pubblicato sul BURL del 20 febbraio 2001, n. 5, SO n. 6
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si é provveduto a correggere il refuso.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	All'interno del quadro pianificatorio e programmatico allegato al Rapporto Ambientale per quanto concerne la pianificazione regionale e metropolitana di riferimento è stato inserito il corretto riferimento di adozione del PTRG.

Proponente	Regione Lazio - area paesaggio
Numero protocollo	CMRC-2023-0015341 del 30/01/2023
ID	1b
Motivazione	relativamente a quanto analizzato nel quadro pianificatorio del Rapporto Ambientale
Proposta di modifica	...relativamente al PTPG si ritiene opportuno specificare che lo stesso, con contenuti di piano territoriale di coordinamento, "costituisce specificazione e attuazione delle previsioni contenute nel Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG), così come integrato dal Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), e di quelle contenute nei piani e programmi settoriali regionali" (art. 1 comma 2 delle Norme di Attuazione del PTPG)

CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si é provveduto a inserire il dettaglio richiesto.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	La specifica richiesta è stata inserita all'interno del paragrafo del Rapporto Ambientale.

Proponente	Ministero della Cultura-Direzione generale dei musei - Parco Archeologico dell'Appia antica
Numero protocollo	CMRC-2023-0039494 del 10/03/2023
ID	14d
Motivazione	[OSSERVAZIONE 1 pag.1] Nello specifico dei documenti di piano in oggetto, in primis, si osserva che nelle rappresentazioni planimetriche territoriali di tutti gli elaborati grafici, compresi quelli del trasporto pubblico e Biciplan l'area del Parco Regionale dell'Appia Antica, corrispondente a quella del Parco Archeologico dell'Appia Antica, non risulta aggiornata alla Legge Regionale n. 7 del 22/10/2018, recante Modifica della perimetrazione Parco Regionale dell'Appia Antica (art. 7, comma 1) che ha introdotto l'ampliamento alle zone di Divino Amore, Falcognana, Mugilla, Mandrione, Tor Fiscale e Piazza Numa Pompilio.
Proposta di modifica	A tal riguardo, l'esatta indicazione dei confini è reperibile sul sito istituzionale del Parco, all'indirizzo https://www.parcoarcheologicoappiaantica.it/mappa-interattiva/ . Si richiede l'aggiornamento degli elaborati grafici.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta poiché risulta congruente con gli obiettivi di pianificazione e con la portata metropolitana del piano. Segnalare i confini del Parco Regionale dell'Appia Antica, infatti, è di grande valore, in quanto permette una visualizzazione adeguata di un elemento di attrazione di livello metropolitano che è strettamente correlato alla promozione della mobilità sostenibile.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Sono state modificate tutte le tavole dei documenti di Piano e le mappe correlate, aggiungendo I confini aggiornati del Parco Archeologico del Colosseo, Parco Archeologico dell'Appia Antica e Parco Archeologico di Ostia Antica. Nel paragrafo 2.5.4 del Rapporto Ambientale è stata aggiornata la figura contenente il Parco dell'Appia Antica.

4.7. Varie

4.7.1. Alternative ai combustibili fossili

Proponente	Toyota Motor Italia
Numero protocollo	CMRC-2023-0039421 del 10/03/2023
ID	15a
Motivazione	Nel Piano non viene mai citata la mobilità ad idrogeno. L'idrogeno è presente solo nel grafico estratto dal Rapporto del MIMS "Decarbonizzare i trasporti" da cui si evince che è una tecnologia tecnicamente fattibile ma poco adeguata, economicamente non ottimale che solo nel caso di lunghe percorrenze con autobus, treni o navi e per il trasporto aereo può avere un potenziale rilevante. In quel Rapporto, elaborato dalla Struttura STEMI, insieme ad altri documenti redatti dal MIMS ma soprattutto in alcune norme o atti ministeriali, il Ministero ha dimostrato di avere una posizione pregiudizialmente contraria allo sviluppo della mobilità ad idrogeno, soprattutto nella mobilità leggera. Intendiamo dimostrare che la realtà è profondamente diversa.
Proposta di modifica	Lo sviluppo della mobilità ad idrogeno è essenziale per il processo di decarbonizzazione dei trasporti e, tutta la tecnologia ad essa legata, è asse portante della sicurezza energetica del nostro Paese. [continua nella scheda integrale]. Toyota Motor Italia (TMI) quindi chiede che nel Piano, tra le soluzioni tecnologiche per decarbonizzare i trasporti, venga incluso anche l'idrogeno. Nel Piano: <ul style="list-style-type: none">– sostituire "mobilità elettrica" con "mobilità a zero emissioni";– tra le infrastrutture da sviluppare sarà necessario includere, oltre alle colonnine di ricarica, le stazioni di rifornimento per l'idrogeno. Le infrastrutture ad idrogeno dovranno essere accessibili a tutti i tipi di mezzi e prevedere una pressione di erogazione di 700bar.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si ritiene pertinente articolare in modo più approfondito la differenza tra i diversi tipi di veicoli ibridi sulla base della documentazione fornita. Non rientra tuttavia tra le competenze del Piano entrare nel dettaglio dell'indicazione dei limiti minimi o massimi relativi alla potenza del motore elettrico.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Sono stati articolati in modo più approfondito i diversi tipi di veicoli ibridi all'interno del Cap.6.3 del Documento di Piano del PUMS (Volume 3).

Proponente	Toyota Motor Italia
Numero protocollo	CMRC-2023-0039421 del 10/03/2023

ID	15b
Motivazione	Nel Piano si citano come possibili soluzioni per la decarbonizzazione dei trasporti i veicoli ibridi, ma senza operare distinzioni all'interno di questa macro-categoria.
Proposta di modifica	TMI ha deciso di adottare un approccio multi tecnologico e ha investito su tutte le tecnologie elettrificate (HEV, PHEV, BEV e FCEV) per rispondere ad esigenze di mobilità diverse e contribuire alla riduzione delle emissioni. Un contributo immediato alla riduzione delle emissioni può essere dato con la diffusione dei veicoli ibridi senza ricarica esterna (HEV). [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto si ritiene pertinente integrare il testo citando le diverse tipologie di veicoli ibridi. Non rientra tuttavia tra le competenze del Piano entrare nel dettaglio dell'indicazione dei limiti minimi o massimi relativi alla potenza del motore elettrico.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Citate le diverse tipologie di veicoli ibridi suggeriti nell'osservazione all'interno del Documento di Piano del PUMS (Volume 3).

4.7.2. App & MaaS

Proponente	Rete Vivin strada Aps (referente A.G.)
Numero protocollo	CMRC-2023-0039910 del 11/03/2023
ID	22
Motivazione	La mobilità sostenibile riconosce due colonne portanti di modalità di spostamento come soluzioni alle gravi esternalità del traffico privato: il trasporto pubblico e le mobilità leggere. Dalla combinazione di queste otteniamo multimodalità e intermodalità, altrettanto auspicabili. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	In riferimento all'app citata nella Descrizione sintetica della proposta di azione si suggerisce l'adozione di applicazione che consenta la condivisione di passaggi su mezzo privato (car pooling) con la finalità di ottimizzare le risorse inutilizzate (posti auto vuoti) e ridurre il carico di mezzi circolanti. [App "Moversi", dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la promozione del car pooling e della MaaS risulta in linea con gli obiettivi del PUMS ed è già assorbita in specifiche strategie. Tuttavia non si entra nel dettaglio sul tipo di app in quanto non è possibile per un PUMS fare riferimento esplicito a prodotti specifici di aziende o cittadini privati all'interno della documentazione di Piano. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.

Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33I
Motivazione	Esigenza di sviluppo e potenziamento dei sistemi integrati e della infomobilità
Proposta di modifica	[premessa] La proposta di INFOMOBILITA' può, sulla base delle tecnologie esistenti, intanto realizzare l'obiettivo di un BIGLIETTO UNICO valevole per tutte le modalità di viaggio, a costo contenuto ed anche gratuito (adesso limitato sulle linee regionali ad alcune categorie di utenti). Per giungere a fissare percorsi definiti (partenza/ arrivo) coincidenti negli orari nel cambio modale (treno metro bus). Al limite un orario unico partenza arrivo. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto il PUMS prevede molte azioni che perseguono gli obiettivi indicati nella proposta e che rispondono a quanto richiesto, tra tutti: sviluppo di sistemi di Mobility as a Service (MaaS); sviluppo dei sistemi di tariffazione integrata; sviluppo del ruolo del mobility manager sia delle aziende sia di aree etc. (cfr. PUMS Volume 3 - Documento di Piano). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.7.3. Governance del Piano

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29b
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate

Proposta di modifica	PAR. "SVILUPPO INFRASTRUTTURALE" [pag.5, SINTESI]. Il PUMS è definito come lo strumento di pianificazione strategica volto a sviluppare una visione di sistema della mobilità che traguarda un orizzonte temporale indicativamente di un decennio (2035). Molti interventi risultano difficilmente realizzabili all'interno di questo orizzonte temporale. Pertanto, si propone di definire, di concerto con gli stakeholder che gestiscono le infrastrutture, una loro schedatura per fasi in funzione delle priorità e delle necessità del territorio
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è già proceduto, mediante auto osservazione, ad effettuare una fasizzazione degli interventi tenendo conto della maturità progettuale e della disponibilità di fonti di finanziamento. Si è dunque inserito il dettaglio dello scenario temporale (2030, 2035) di ogni intervento descritto nel paragrafo 9 ("Interventi proposti dal PUMS"). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Aggiunta la colonna Scenario temporale in tutte le tabelle descrittive degli interventi al par.9.1. del Volume 3 del PUMS

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33a
Motivazione	Avere uno strumento per verificare la corretta individuazione degli investimenti da realizzare ed aumentare la trasparenza del processo.
Proposta di modifica	Il PUMS, come da direttive europee, deve seguire chiari e rigorosi criteri di pianificazione, altresì basato su una totale trasparenza. In particolare deve indicare le modalità che hanno portato alle particolari scelte. Qui troviamo un'importante carenza: le opere indicate, sia in corso di realizzazione, sia finanziate, sia solamente proposte, non riportano gli specifici benefici che queste, singolarmente generano. A titolo di esempio: una nuova tratta di metropolitana, a fronte del suo costo, che viene riportato, quante persone trasporta, quanto tempo fa loro guadagnare rispetto alla precedente modalità di trasporto, quante di queste passano dal mezzo privato a quello pubblico, ecc? Poi nel caso di opere suddivise in più tratte, come appunto una metropolitana, i benefici devono essere riportati per le singole tratte. [dettagli nella scheda integrale]
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto le analisi e le stime richieste dalla proposta di modifica non risultano compatibili con il livello di pianificazione del Piano, che ne fa una valutazione aggregata. Tali analisi, invece, costituiscono il cuore delle valutazioni che devono essere svolte nel corso del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) di ciascun intervento. Si specifica, inoltre, che gli interventi indicati nello Scenario di Riferimento, a cui l'osservazione rimanda, sono interventi che hanno già ricevuto dei finanziamenti precedenti alla redazione del Piano ed il PUMS li recepisce nella configurazione dello scenario futuro.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Privato cittadino M.P.
Numero protocollo	CMRC-2023-0040006 del 12/03/2023
ID	33i
Motivazione	Rendere più trasparente il processo di pianificazione, aumentare la possibilità di collaborazione esterna.
Proposta di modifica	Il PUMS riporta esaurientemente il processo di rilevamento dei dati di traffico e pubblica una matrice sintetica dove Roma città è divisa in 6 macrozone. Assieme a questa andrebbe pubblicata almeno un'altra matrice sintetica, relativa ai soli spostamenti interni a Roma, rappresentante almeno 15 zone, possibilmente coincidenti con i municipi. Fra l'altro la maggior parte degli spostamenti è proprio all'interno di Roma città. Meglio ancora sarebbe rendere pubblici, ed in modo leggibile, l'intera mole di dati O/D sul sito dell'Agenzia della Mobilità
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto il dato a cui si riferisce è relativo al censimento ISTAT universale del 2011. I dati di mobilità ivi contenuti consentono di ricostruire solo gli scambi tra comuni. Le zone indicate come interne al Comune in realtà fanno riferimento ad un insieme di comuni esterni a capoluogo che ricadono lungo le direttrici da cui prende il nome la zona (Aurelia, Casilino, Salaria, Tiburtino, etc).
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

4.7.4. Mobility Management

Proponente	Fiab Roma BiciPA APS
-------------------	----------------------

Numero protocollo	CMRC-2023-0035952 del 04/03/2023
ID	5
Motivazione	Considerato che lo sviluppo della mobilità attiva costituisce uno degli obiettivi del PUMS da perseguire con strategie ed interventi che rientrano nel suo ambito di azione, chiediamo di integrare la proposta di Fiab Roma BiciPA APS a pag. 87 con l'indirizzo di sviluppare, all'interno della cabina di regia per il coordinamento dei Mobility Manager dell'area città metropolitana di Roma, sistemi di gamification e premialità per l'incentivazione, tramite apposite app, dello spostamento anche intermodale in bicicletta e altri mezzi di mobilità attiva.
Proposta di modifica	Si valuti l'opportunità di finanziare nell'ambito delle risorse del PUMS sistemi di incentivazione della mobilità sostenibile tramite app di gamification e premialità, a livello di singolo Comune e di rete tra Comuni dell'area dell'ente Città metropolitana, recuperando la proposta di azione non accolta nel Documento di valutazione delle proposte di azione (v. pag. 45), formulata dal Mobility manager dell'INAIL. Tale proposta, infatti, appare costituire in prospettiva un efficace collegamento di azione tra i diversi mobility manager che parteciperanno alla cabina di regia, per lo specifico target finalizzato all'incentivazione dell'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione non può essere accolta in quanto l'impegno di risorse finanziarie è di competenza di ogni singolo comune e il PUMS non può imporre tale vincolo. Finanziamenti di gamification e premialità possono essere previsti ed elargiti da ministeri competenti e comunque possono essere previsti come iniziative private di welfare aziendale.
Esito istruttoria	Non accolta
Impatto sui documenti di piano	Nessuno

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29n
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate

Proposta di modifica	PAR. "ACCESSIBILITA' DEL PERSONALE DEI POLI PRODUTTIVI" [estratto pag. 13-14] - Il piano non sembra valorizzare adeguatamente in termini di servizi di accessibilità il ruolo di alcune aree produttive particolarmente significative in termini di numero di dipendenti, tra queste ad esempio il Polo Tiburtino.[...] Occorre che il piano, valorizzando anche il ruolo dei mobility manager d'area possa prevedere la necessità di uno studio ad hoc per l'individuazione di servizi in grado di promuovere l'accessibilità in chiave sostenibile di quest'area e delle altre produttive/direzionali principali così come individuate dal PTPG.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto coerente con gli obiettivi del PUMS, che valorizzano ed incentivano il ruolo del Mobility manager. Nella strategia S.08 "Promuovere la diffusione del Mobility Management" è stato dunque introdotto uno specifico riferimento ai poli produttivi e direzionali.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Integrazione del testo della strategia S.08 del PUMS Volume 3 con riferimento ai poli produttivi e direzionali secondo le indicazioni fornite.

4.7.5. Partecipazione

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29a
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "PROCESSO PARTECIPATIVO" [pag.4, SINTESI]: L'Associazione ritiene di dover esprimere un giudizio solo parzialmente positivo nei confronti del processo partecipativo che ha accompagnato tutto il percorso di redazione del Piano che, almeno per quanto risulta ad Unindustria, è stato strutturato in incontri a partecipazione troppo eterogenea e omnicomprensiva. La funzione comunicativa e divulgativa degli incontri ha prevalso sui contenuti e la parte tecnico-operativa. [...] Con ciò, comunque, non si vuole disconoscere che il momento partecipativo abbia dato comunque la possibilità di raccogliere elementi utili consentendo di ricavare un quadro importante delle esigenze delle diverse categorie di attori sul territorio. Si suggeriscono per il funzionamento dei tavoli permanenti e di approfondimento previsti, incontri mirati e finalizzati a portatori d'interesse e categorie specifiche, utili al conseguimento degli obiettivi tecnico-operativi prefigurati.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	Si concorda con l'osservazione, che è pertanto ritenuta accolta. Si prende atto sia della critica positiva che di quella negativa: vista la natura territorialmente estesa del Piano si è voluta cogliere l'occasione per dare ampio spazio alla sensibilizzazione e coinvolgimento anche della parte meno "tecnica" della popolazione interessata, e per fornire gli strumenti utili a partecipare in modo consapevole e costruttivo ad un piano complesso come quello metropolitano. I tavoli di tipo più ristretto e tecnico-operativo si sono svolti nella seconda parte del processo partecipativo, per la raccolta delle proposte di azione e con incontri ad hoc per la discussione delle questioni più complesse. Si concorda sulla necessità di attivazione di tavoli permanenti nella fase attuativa del piano. Si accolgono quindi gli input pervenuti e si inseriscono come suggerimento per le attività di comunicazione e partecipazione che seguiranno l'approvazione del Piano.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nell'elenco degli strumenti di partecipazione previsti per il monitoraggio del Piano, aggiunta del punto: "realizzazione di incontri periodici rivolti a portatori di interesse e categorie specifiche volti a mantenere il network costruito in fase di partecipazione e al funzionamento di tavoli permanenti e di approfondimento utili al conseguimento degli obiettivi e target prefissati." (Il Piano di Monitoraggio, par. 6.1). È stato recepito all'interno del Rapporto Ambientale nel capitolo 4.2 riferito al processo partecipativo.

4.7.6. Sharing Mobility

Proponente	Toyota Motor Italia
Numero protocollo	CMRC-2023-0039421 del 10/03/2023
ID	15c
Motivazione	Concordiamo sulla promozione di servizi di sharing mobility, che sono essenziali per migliorare la qualità dell'aria. In quest'ottica, TMI ha avviato un processo di trasformazione da costruttore di automobili in mobility company, con l'obiettivo di fornire tutti i tipi di servizi relativi al trasporto delle persone, con modelli e soluzioni elettrificate a basse e zero emissioni. [dettagli nella scheda integrale]
Proposta di modifica	Il PUMS, per rendere efficace dal punto di vista ambientale la promozione della mobilità condivisa (car sharing, car pooling), dovrebbe prevedere che il servizio dovrà essere espletato esclusivamente da vetture a basso impatto ambientale. Tra queste si trovano le ibride HEV, ma solo quelle identificate attraverso il parametro della potenza massima netta del motore elettrico \geq a 30kw. Per un approfondimento si veda l'allegato "Nota sul grado di ibridizzazione" Inoltre, in particolare per il servizio del car pooling dovrebbe individuare delle misure incentivanti (es. credito di imposta) per le aziende che decidono di mettere in piedi un servizio di car pooling aziendale.
CONTRODEDUZIONE	

Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto non rientra tra le competenze del Piano fornire indicazioni tecniche specifiche sulle vetture in sharing. Si ritiene tuttavia opportuno, in un'ottica di evoluzione e miglioramento continuo, specificare che si auspica che i servizi di car sharing siano espletati sempre più con flotte di vetture a basso impatto ambientale.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	È stato specificato nella Strategia S.10 "Incentivare i servizi di sharing" del Documento di Piano del PUMS (Volume 3) che si auspica che i servizi di car sharing siano espletati sempre più con flotte di vetture a basso impatto ambientale, come suggerito dall'osservazione.

4.7.7. Aeroporti

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21g
Motivazione	Sono presenti alcune imprecisioni inerenti gli scali di Ciampino e Fiumicino
Proposta di modifica	Riguardo Fiumicino: • Il nuovo Masterplan di Fiumicino è in corso di elaborazione di concerto con ENAC, conferma la necessità della nuova pista di volo e prevede l'ampliamento del sistema aerostazioni ed opere connesse all'interno dell'attuale sedime aeroportuale e nell'area di Pianabella. • E' necessario pertanto inserire una parte (capitolo, capoverso, ...) relativo allo sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino (compresa una eventuale rappresentazione grafica). Riguardo Ciampino: • Lo scalo di Ciampino è uno scalo che in virtù del DM 345 del 2018 del Ministero dell'Ambiente è soggetto a limiti di capacità operabile e pertanto non ulteriormente sviluppabile. • Ulteriore sviluppo potrà avvenire sullo scalo di Fiumicino, come anche riportato nel Piano nazionale degli aeroporti emesso da ENAC di recente pubblicazione per consultazione.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è parzialmente accolta in quanto il PUMS non può assumere risultanze di documenti ancora in corso di elaborazione. Si è provveduto tuttavia ad integrare il testo dichiarando che è in corso di elaborazione il masterplan complessivo di tutta l'area aeroportuale, e relativamente a Ciampino, si è aggiunto il riferimento al D.M. indicato nell'osservazione e a quanto riportato nel Piano aeroporti emesso da ENAC. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Parzialmente accolta
Impatto sui documenti di piano	Integrato il testo del paragrafo 5.1 del Documento di Piano del Piano di Bacino con le modifiche suggerite nell'osservazione.
Proponente	ADR Aeroporti di Roma

Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21h
Motivazione	Sono presenti alcune informazioni mancanti riguardo l'accessibilità di Fiumicino e di Ciampino
Proposta di modifica	Oltre ai servizi citati sono attivi ulteriori servizi AV che non sono al di fuori dell'ambito della città metropolitana, ma che vale la pena evidenziare. In particolare, sono attivi anche servizi AV Frecciarossa tra Venezia, Padova, Bologna, Firenze, Roma e Fiumicino Aeroporto. Connessioni dirette AV da/per Firenze, Napoli, Bologna Tra Genova, La Spezia, Pisa, Firenze, Roma e Fiumicino Aeroporto sono disponibili due collegamenti Frecciargento al giorno. Inoltre, si ritiene fondamentale accennare all'accordo per lo sviluppo dell'intermodalità e della sostenibilità dei servizi su ferro e su gomma siglato a dicembre del 2021 tra ADR ed il gruppo FS.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto ad integrare il testo con quanto riportato nella scheda. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nel par. 5.1.1. del Documento di Piano del Piano di Bacino del trasporto pubblico metropolitano è stata aggiunta la lista di ulteriori servizi indicati nell'osservazione ed il riferimento all'accordo tra ADR ed il gruppo FS.

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21i
Motivazione	Sono presenti alcune informazioni mancanti riguardo l'accessibilità di Fiumicino e di Ciampino
Proposta di modifica	Su Fiumicino: era presente anche un servizio ATAC (linea 060) che collegava l'aeroporto con Ostia che è stato sospeso a causa delle limitazioni di peso inserite da ANAS sul viadotto di via dell'aeroporto. Su Ciampino: la linea ATAC 720 collega l'aeroporto con la fermata della metro B Laurentina. La linea ATAC 520 collega l'aeroporto con la fermata della metro A Cinecittà.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto ad integrare il testo con quanto riportato nella scheda. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Nel par. 5.1.1. del Documento di Piano del Piano di Bacino del trasporto pubblico metropolitano è stata aggiunta la lista di ulteriori servizi indicati nell'osservazione.

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21j
Motivazione	Quanto riportato su Fiumicino si ritiene da integrare.
Proposta di modifica	Non si ritiene opportuno parlare di inadeguatezza con riferimento allo scalo di Fiumicino, ma si suggerisce di menzionare la necessità di incrementare l'offerta di servizi AV ben combinato all'operativo dei voli. Con il progetto del quadruplicamento di RFI ed il completamento dell'anello ferroviario potranno essere garantite frequenze più elevate e nuovi collegamenti da nord.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione risulta pertinente ed è pertanto accolta. Si è provveduto a modificare il testo secondo le indicazioni suggerite. L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	È stata modificata la frase in oggetto presente nell'introduzione (Analisi SWOT) del Documento di Piano del Piano di Bacino del trasporto pubblico metropolitano.

4.7.8. Advanced Air Mobility

Proponente	ADR Aeroporti di Roma
Numero protocollo	CMRC-2023-0039801 del 10/03/2023
ID	21f
Motivazione	Includere tale tipologia di mobilità all'interno del Piano come fatto per il PUMS di Roma Il piano, che dovrebbe avere una visione di medio periodo, non riporta alcun riferimento alla AAM Advanced Air Mobility sia nell'ambito del trasporto di persone che di quello delle merci che si ritrova invece nel PUMS della città di Roma. Tali forme di trasporto e servizi, sono rese possibili grazie allo sviluppo di nuovi velivoli innovativi, sostenibili, adatti ad operare in aree popolate, urbane e ad essere integrati, in un'ottica multimodale, nel sistema di trasporto locale e regionale. I principali elementi che caratterizzano tali sistemi aerei sono: propulsione elettrica, decollo e atterraggio verticale (eVTOL – electrical vertical take off and landing), con o senza pilota a bordo (UAS – Unmanned Aerial System), utilizzo di nuovi materiali compositi molto leggeri e resistenti, tecnologie digitali per il controllo del volo, ridotto inquinamento acustico o quasi nullo, zero emissioni inquinanti a livello locale, bassi costi di manutenzione ed operativi. [dettagli nella scheda integrale]

Proposta di modifica	Il piano non riporta alcun riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility)
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto risulta in linea con il principio di armonizzazione con i contenuti del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, è stato inserito il riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserito riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) nell'az.061 del PUMS Volume 3 (cap.8) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.

Proponente	Unindustria
Numero protocollo	CMRC-2023-0039998 del 12/03/2023
ID	29k
Motivazione	La Sezione Infrastrutture e quella Trasporti e Logistica di Unindustria hanno analizzato la documentazione del PUMS e dei piani di settore in una serie di incontri dedicati soffermandosi specificatamente su diversi aspetti del documento ed elaborando una serie di osservazione di seguito riportate
Proposta di modifica	PAR. "AIR MOBILITY" - [estratto pag. 12] Il piano, che dovrebbe avere una visione di medio periodo, non riporta alcun riferimento alla AAM Advanced Air Mobility sia nell'ambito del trasporto di persone che di quello delle merci che si ritrova invece nel PUMS della città di Roma.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto risulta in linea con il principio di armonizzazione con i contenuti del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, è stato inserito il riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility). L'osservazione non comporta modifiche al Rapporto Ambientale.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserito riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) nell'az.061 del PUMS Volume 3 (cap.8) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.

Proponente	ENAC
Numero protocollo	CMRC-2023-0040879 del 13/03/2023 e CMRC-2023-0040822 DEL 13/03/2023
ID	42

Motivazione	[sintesi da documento non strutturato] Si richiamano in primo luogo le osservazioni formalizzate dalla Società di gestione Aeroporti di Roma p.A. con nota prot. U.0010457 del 10.03.2023 che questo Ente condivide e fa sue nella loro intezza. Inoltre, si chiede di recepire – per quanto applicabili - i contenuti della Proposta di Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti pubblicata dal MIT ai fini di una preliminare consultazione pubblica sul proprio sito istituzionale, raggiungibile attraverso il seguente link https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Piano%20Nazionale%20degli%20Aeroporti.pdf .
Proposta di modifica	[sintesi da documento non strutturato] In particolare, si chiede di considerare i contenuti dei parr. 6.1, 6.2 e 6.3 relativi alla mobilità aerea sostenibile (Advanced/Urban Air Mobility, Regional Air Mobility, Intermodalità multidominio) e dei parr. 7.2 per quel che concerne l'intermodalità in senso lato. Si rappresenta che la Proposta di Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti ha già concluso la fase di scoping della VAS, con la raccolta dei contributi provenienti dai soggetti competenti in materia ambientale e sta per iniziare la fase pubblica di valutazione, per procedere poi con l'iter approvativo previsto dalla norma. Si rimane a disposizione per ogni eventuale chiarimento e si inviano cordiali saluti.
CONTRODEDUZIONE	
Controdeduzione	L'osservazione è accolta in quanto risulta in linea con il principio di armonizzazione con i contenuti del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, è stato inserito il riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale. I principi generali e le strategie contenute nel par. 7.2 del citato Nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti sono già contenute all'interno del PUMS e nel Piano di Bacino metropolitano, soprattutto in ottica di integrazione intermodale attraverso proposte di miglioramento dell'accessibilità agli aeroporti con il Trasporto Pubblico (cfr. capitolo 5 del Piano di Bacino). Per l'accoglimento delle osservazioni di ADR si rimanda alle risposte fornite alle stesse.
Esito istruttoria	Accolta
Impatto sui documenti di piano	Inserito riferimento alla AAM (Advanced Air Mobility) secondo quanto indicato nel par. 5.2.4 del Volume 2 del PUMS di Roma Capitale.

Indice delle figure

Figura 1.1 IV PUMS Open Day con spiegazione delle modalità di presentazione delle osservazioni. Video integrale: https://www.youtube.com/watch?v=44XPGIO36lw	8
Figura 1.2 La natura del PUMS: un piano-processo	9
Figura 1.1 Numero di osservazioni per ogni sistema territoriale di riferimento	11
Figura 1.2 Distribuzione delle osservazioni tra i vari Documenti di Piano	11
Figura 1.3 Sotto-temi di riferimento e numero di osservazioni corrispondenti	12
Figura 1.4 Wordcloud delle parole più frequenti delle osservazioni al PUMS	13
Figura 1.5 Distribuzione delle tipologie di stakeholder che hanno inviato osservazioni	14
Figura 1.6 Numero di osservazioni per ogni tipologia di soggetto	14
Figura 3.1 Risultati della procedura di istruttoria	17
Figura 3.2 Distribuzione degli esiti per ogni Piano	18
Figura 3.3 Impatto delle osservazioni per ogni ambito	20
Figura 3.4 Motivi principali del mancato o parziale accoglimento.....	21

Indice delle tabelle

Tabella 1.1 Lista dei soggetti che hanno presentato osservazioni per tipologia ed il relativo numero di osservazioni avanzate	15
Tabella 3.1 Elenco elaborati e relativi impatti sui documenti (in ordine decrescente)	20