

ROMA - CONFERENZA NAZIONALE PUMS

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE A ROMA

ING. STEFANO BRINCHI

RESP. SEGRETERIA TECNICA PUMS

PRES E AD ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ



COSA È IL PUMS

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è:

- Piano strategico con un **orizzonte temporale a medio periodo (10 anni)**;
- **Indicazione** e **pianificazione** delle **opere realizzabili** entro il medio periodo
- Prevede verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti;
- È correlato e coordinato con i piani settoriali ed urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

I **principi ispiratori del PUMS** sono l'**integrazione**, il **coinvolgimento** dei cittadini, la **valutazione** ed il **monitoraggio**.

Il **PUMS pone al centro le persone**: **si valutano quindi le loro esigenze di spostamento** e la relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile, piuttosto che la mera risoluzione della congestione da traffico.



FASE DI AVVIO

Assetto organizzativo per la stesura del PUMS attraverso la **costituzione di:**

Gruppo di Lavoro interdipartimentale composto da: Direttore del Dipartimento Mobilità e Trasporti (Coordinatore); Direttore del Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica; Direttore del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana; Direttore del Dipartimento Tutela Ambientale

Segreteria Tecnica composta da: Roma Servizi per la Mobilità (coordinamento), Risorse per Roma, Roma Metropolitane

Steering Committee di esperti con un alto profilo professionale in: Ingegneria dei Trasporti, Sicurezza Stradale, Economia dei Trasporti, Ingegneria Ambientale, Urbanistica e Assetto del Territorio

IL PERCORSO



Publicazione delle Linee guida del PUMS di Roma Capitale
Adozione del Piano dei Punti fermi con Delibera G.C. n.113 del 9 giugno 2017

Apertura del portale per la partecipazione dei cittadini

Approvazione delle Linee Guida del PUMS in Assemblea Capitolina
Istruttoria delle proposte pervenute nella fase di ascolto

1° FASE DI ASCOLTO



Processo di partecipazione con metodologia CATI

Costruzione degli scenari di Piano

Valutazione trasportistica, prefattibilità tecnica e calcolo degli indicatori

Verifica degli Obiettivi Generali e Specifici del Piano (Delibera G.C. n.251/18)

Redazione della Proposta di Piano

Adozione e pubblicazione del PUMS (Delibera G.C. n. 46/19)

2° FASE DI ASCOLTO



Avvio del processo partecipativo

Valutazione Ambientale Strategica

Recepimento osservazioni al PUMS

Approvazione del PUMS in Giunta Capitolina e in Assemblea Capitolina

LA PARTECIPAZIONE SUL PORTALE PUMS

18 SETTEMBRE
2017

Fase di ascolto

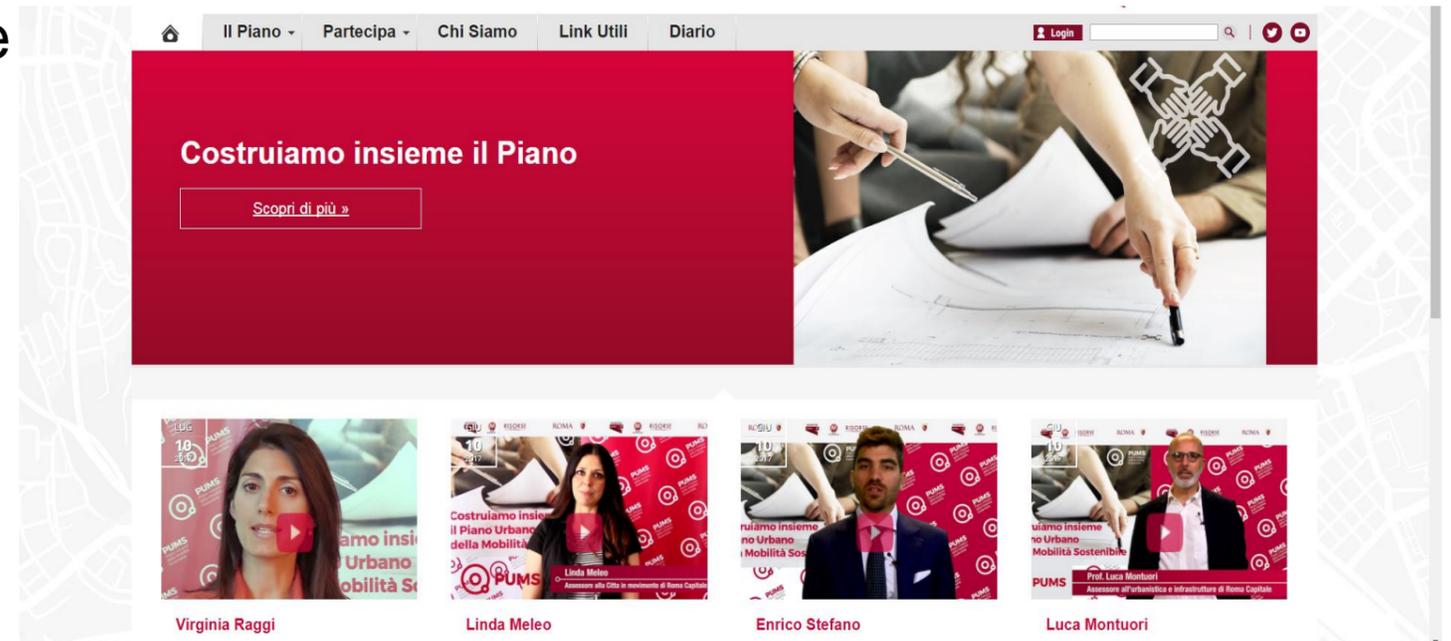
28 FEBBRAIO
2018

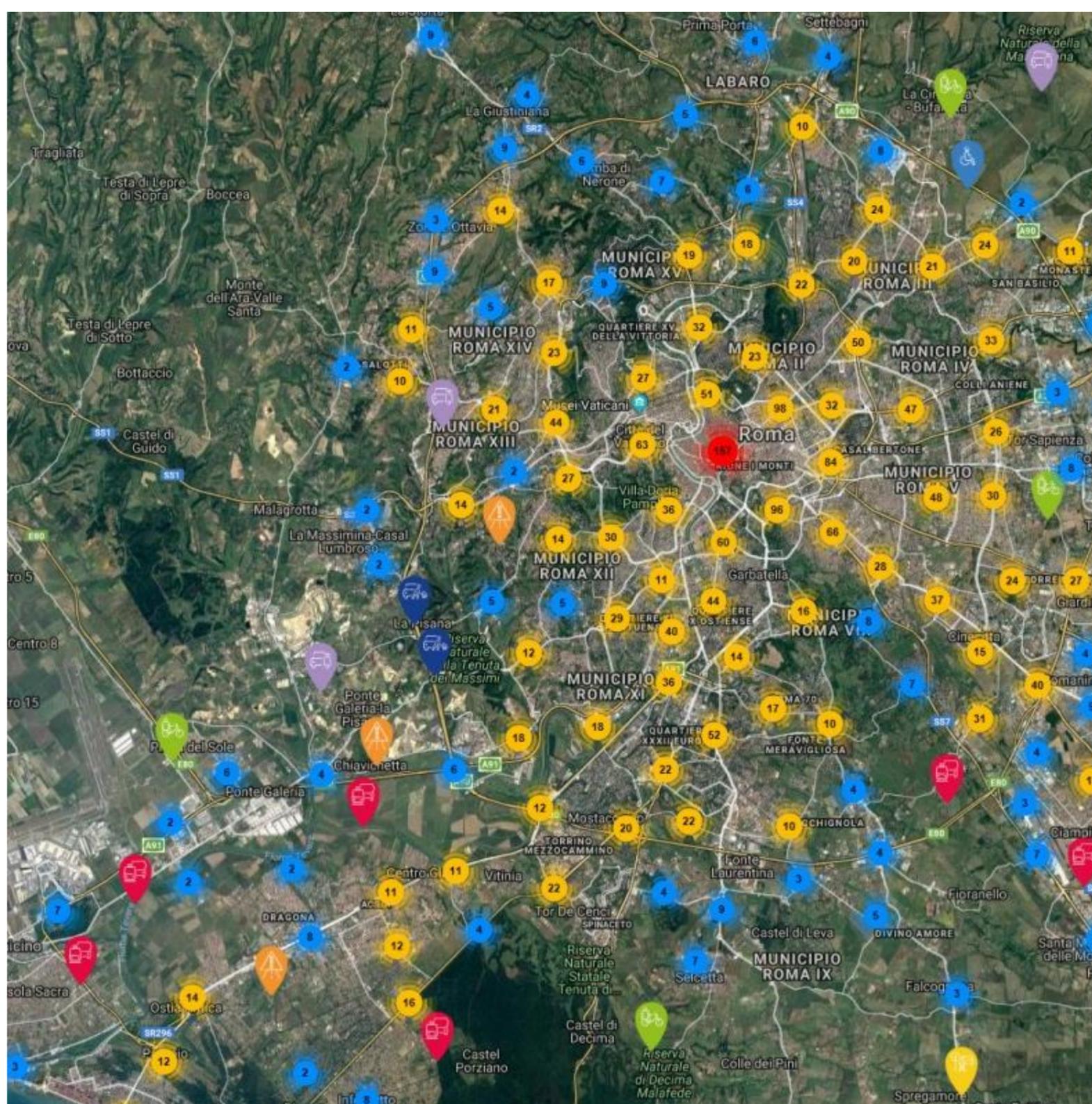
Il **Portale** è rimasto aperto per consentire la **conoscenza** e la **votazione** delle proposte

Parallelamente sono stati realizzati:

- **incontri pubblici** nei Municipi
- **interviste** di approfondimento (pubblicate sul Portale)
- account sui canali *social* **Twitter @PumsRoma**

E' stata fornita **risposta** via mail a tutte le **proposte** pervenute (4.106)





| 1° FASE DI ASCOLTO I numeri | |
|--------------------------------|---------|
| PROPOSTE PERVENUTE | 4.106 |
| PROPOSTE PUBBLICATE | 2.668 |
| COMMENTI ESPRESSI | 3.132 |
| CONTATTI | 43.651 |
| VOTI ESPRESSI | 28.123 |
| DURATA MEDIA | 4,3 MIN |

Tutte le proposte sono state accolte, ma sono state pubblicate solo quelle inerenti il PUMS.

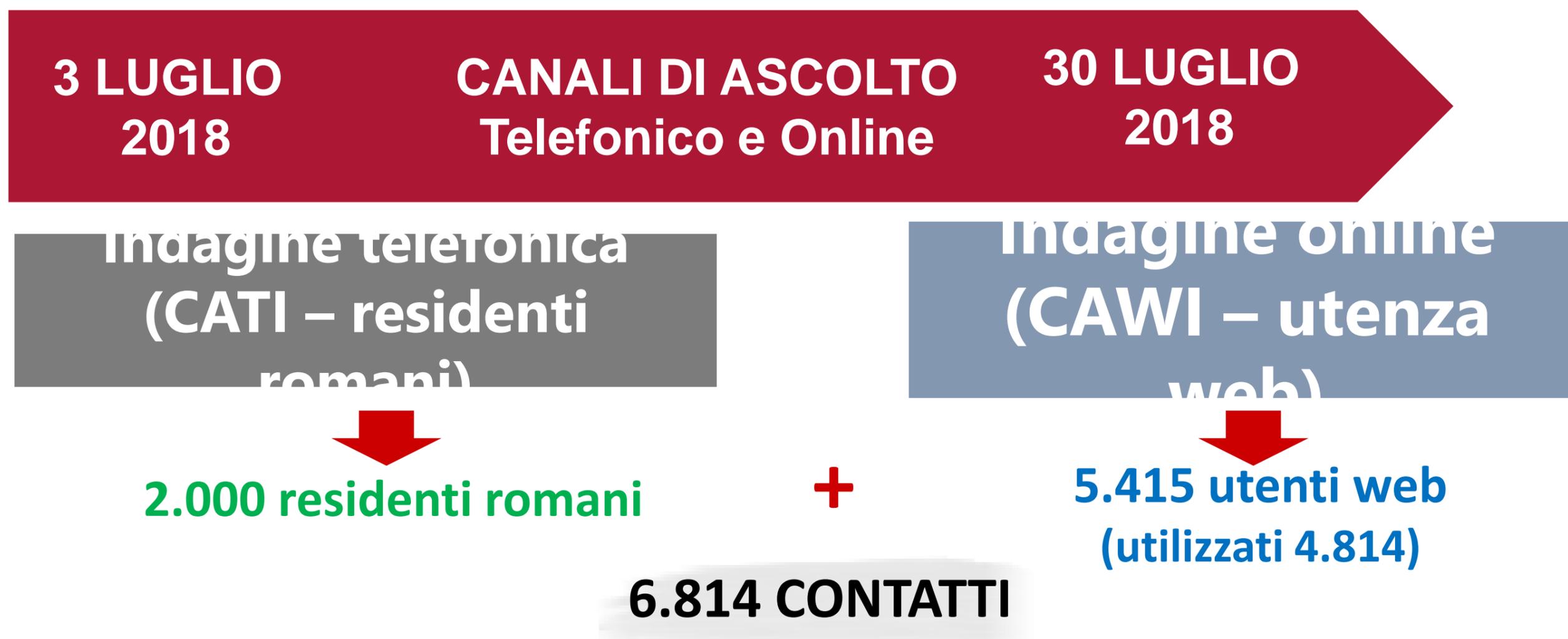
Le proposte non inerenti al PUMS sono state smistate agli organi di competenza.

2° FASE DI ASCOLTO



OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PROCESSO

- Aprire alla più **ampia partecipazione** mediante diversi canali di contatto
- Ottenere una **rappresentatività territoriale** dei dati **e demografica** rispetto alla **popolazione romana** (*genere, età, titolo di studio, professione*)
- **Verificare e migliorare** il livello di **conoscenza** del Piano presso i cittadini



LE GRADUATORIE DELLA II FASE DI ASCOLTO



TOP 3

TELEFONICA

ON LINE

1 Ridurre il tasso di
incidentalità

**Potenziare le
infrastrutture per il TP**

2 Fluidificare il
traffico

**Fluidificare il
traffico**

3 Ridurre le
emissioni
inquinanti

**Promuovere la
ciclabilità urbana**

IL PUMS A ROMA

IL PROCESSO PARTECIPATIVO SULLA PROPOSTA DI PIANO

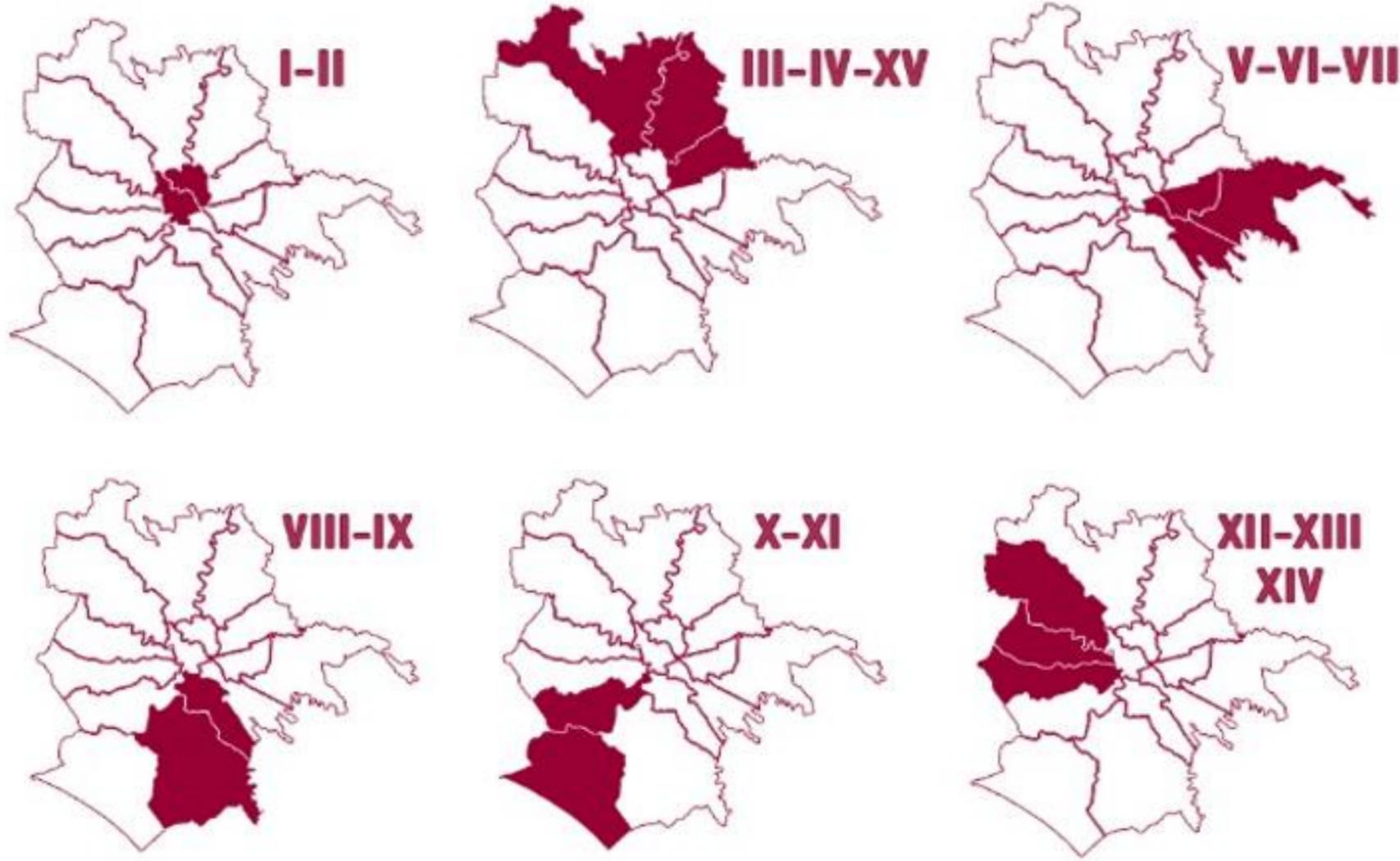


PUMS - IL PROCESSO PARTECIPATIVO SULLA PROPOSTA

COSTRUZIONE PARTECIPATA DELLO SCENARIO DI PIANO

A valle della proposta di piano, il percorso si è articolato secondo due modalità, di cui la prima ha previsto **una serie di tre incontri con i cittadini, le Associazioni, i Comitati.**

Il territorio comunale è stato suddiviso in **sei** ambiti territoriali definiti dall'accorpamento di due o tre Municipi e, per ogni ambito sono stati svolti **tre incontri** nel periodo 18 marzo – 20 maggio.

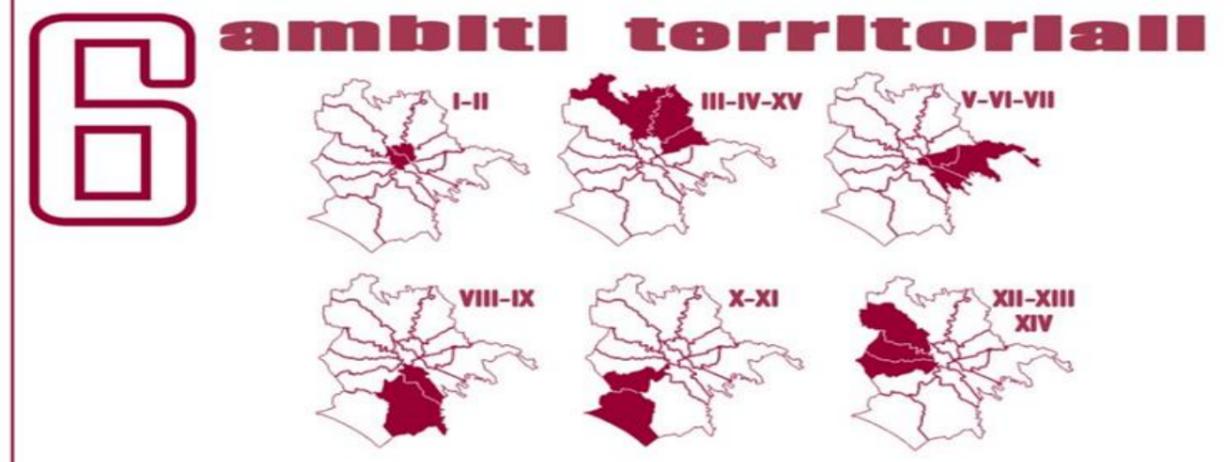


PUMS - IL PROCESSO PARTECIPATIVO

Il primo incontro: illustrazione proposta di PUMS, primi quesiti e considerazioni;

Nel secondo incontro PUMS per ambito territoriale. Compilazione schede appositamente predisposte e presentazione scelte alternative da parte dei cittadini in sessione plenaria.

Il terzo incontro illustrazione degli esiti dei primi due incontri e condivisione dei risultati anche attraverso la loro rappresentazione grafica.



529 **partecipanti**

| PRIMI INCONTRI | | |
|----------------------------------------------|--------------|--------------|
| DATA | MUNICIPI | PARTECIPANTI |
| lunedì 18 marzo 2019 | V-VI-VII | 35 |
| lunedì 25 marzo 2019 | X-XI | 21 |
| martedì 26 marzo 2019 | XII-XIII-XIV | 47 |
| mercoledì 27 marzo 2019 | I-II | 70 |
| giovedì 28 marzo 2019 | III-IV-XV | 35 |
| venerdì 29 marzo 2019 | VIII-IX | 29 |
| TOTALE PARTECIPANTI PRIMI INCONTRI | | 237 |
| SECONDI INCONTRI | | |
| DATA | MUNICIPI | PARTECIPANTI |
| lunedì 8 aprile 2019 | X-XI | 42 |
| martedì 9 aprile 2019 | XII-XIII-XIV | 32 |
| giovedì 11 aprile 2019 | III-IV-XV | 26 |
| lunedì 15 aprile 2019 | I-II | 27 |
| martedì 16 aprile 2019 | V-VI-VII | 22 |
| giovedì 18 aprile 2019 | VIII-IX | 12 |
| TOTALE PARTECIPANTI SECONDI INCONTRI | | 161 |
| TOTALE PARTECIPANTI 1°-2° INCONTRI | | 398 |
| TERZI INCONTRI | | |
| DATA | MUNICIPI | PARTECIPANTI |
| martedì 7 maggio 2019 | XII-XIII-XIV | 21 |
| giovedì 9 maggio 2019 | III-IV-XV | 10 |
| lunedì 13 maggio 2019 | X-XI | 21 |
| martedì 14 maggio 2019 | V-VI-VII | 45 |
| giovedì 16 maggio 2019 | VIII-IX | 16 |
| lunedì 20 maggio 2019 | I-II | 18 |
| TOTALE PARTECIPANTI TERZI INCONTRI | | 131 |
| TOTALE PARTECIPANTI 1°-2°-3° INCONTRI | | 529 |

18 incontri
13 in sedi
6 distribuite nei
6 ambiti



PUMS - IL PROCESSO PARTECIPATIVO Stakeholder

Coinvolti anche alcuni stakeholder istituzionali, a partire dai **Sindacati di categoria**.

Le sigle intervenute sono state FAISA – CISAL, UGL, UILT LAZIO, UIL LAZIO, FITCISL LAZIO, CISL ROMA, FIT CISL ROMA, FILT CGIL, CGIL ROMA E LAZIO, UGL UNIONE ROMA PROVINCIA, UGL Autoferrotranvieri

Incontri sono stati svolti anche con le **parti datoriali** e cioè UNINDUSTRIA, CONFCOMMERCIO, CNA nonché informali con le Commissioni Capitoline.

Le proposte e le osservazioni sono state sintetizzate su tavole e su tabelle

e classificate in **5 tematismi** relativi a trasporto pubblico, intermodalità, ciclabilità, isole ambientali e trasporto condiviso/logistica/sicurezza.

LA PARTECIPAZIONE SUL PORTALE PUMS

Tutti i report e video degli incontri sono disponibili sul portale PUMS.

Il Portale PUMS ha previsto **un'ulteriore modalità di partecipazione** per i cittadini non presenti agli incontri tramite **un apposito modulo on-line** fino al 20 maggio.



Portale PUMS: www.pumsroma.it

IL PUMS A ROMA

LA PROPOSTA DI PIANO



GLI SCENARI DI PIANO

Lo **Scenario di Riferimento (SR)** è lo scenario di naturale evoluzione demografica ed urbanistica del sistema che comprende le **azioni comunque previste**, indipendentemente dall'attuazione degli interventi PUMS

Lo **Scenario di Piano PUMS (SP)** è costituito dalle azioni ed interventi individuati, da attuare nei 10 anni dall'approvazione del Piano stesso.

Lo Scenario di Piano SP è stato costruito attraverso una valutazione comparata di scenari alternativi, definiti anche a seguito del primo percorso partecipato e sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione.

Lo **Scenario Tendenziale (ST)** è infine quello oltre l'orizzonte PUMS e d'attuazione del PRG che comprende interventi con differenti alternative di realizzazione.

LE TEMATICHE DEL PIANO

MOBILITÀ
COLLETTIVA



INTERMODALITÀ E
REGOLAZIONE
DOMANDA



SICUREZZA
STRADALE



MOBILITÀ
CICLISTICA



LOGISTICA
MERCÌ



SHARING
MOBILITY



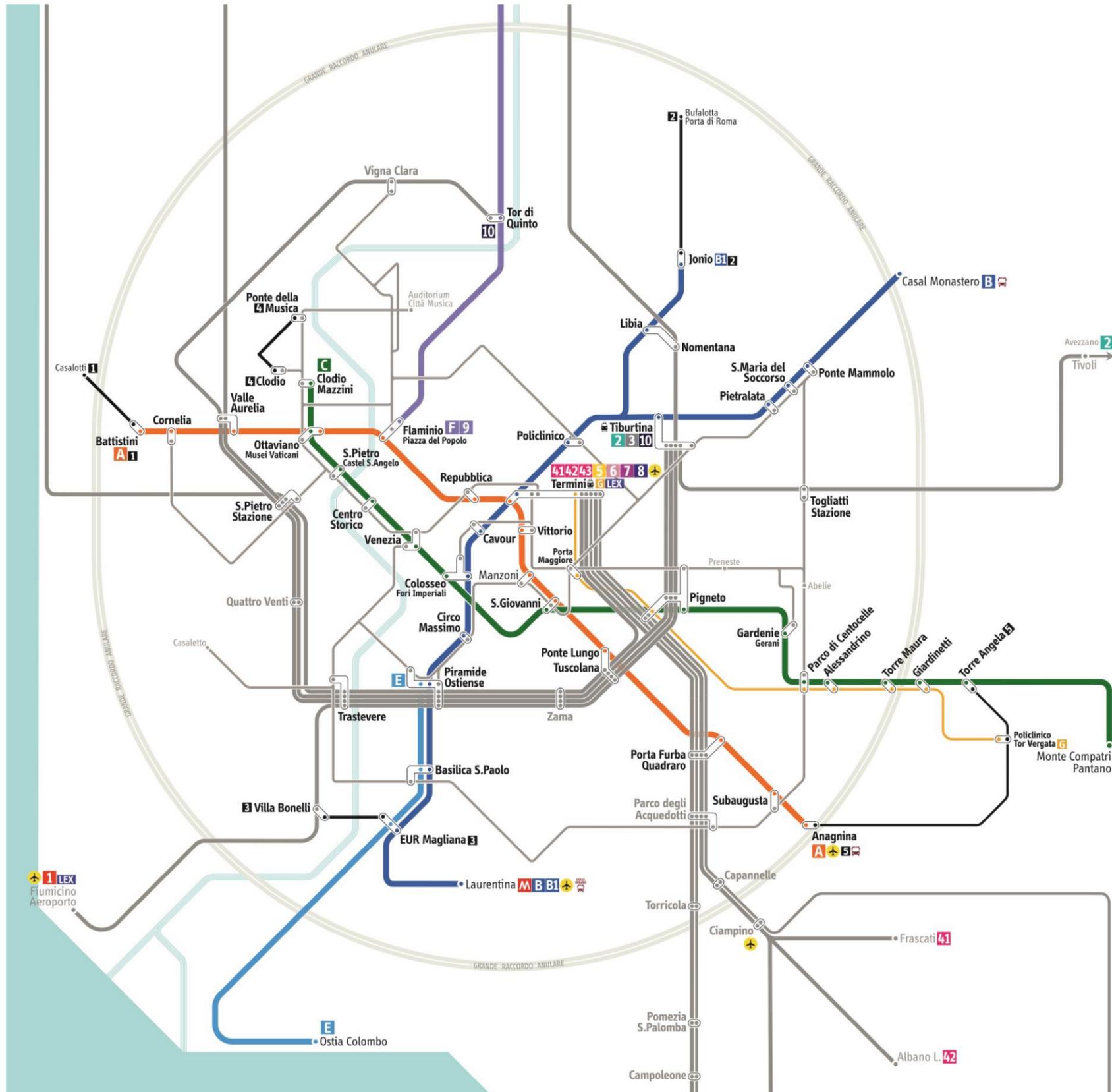
MOBILITÀ
PEDONALE





MOBILITA' COLLETTIVA

RETE DELLE METROPOLITANE E SISTEMI INTERMEDI

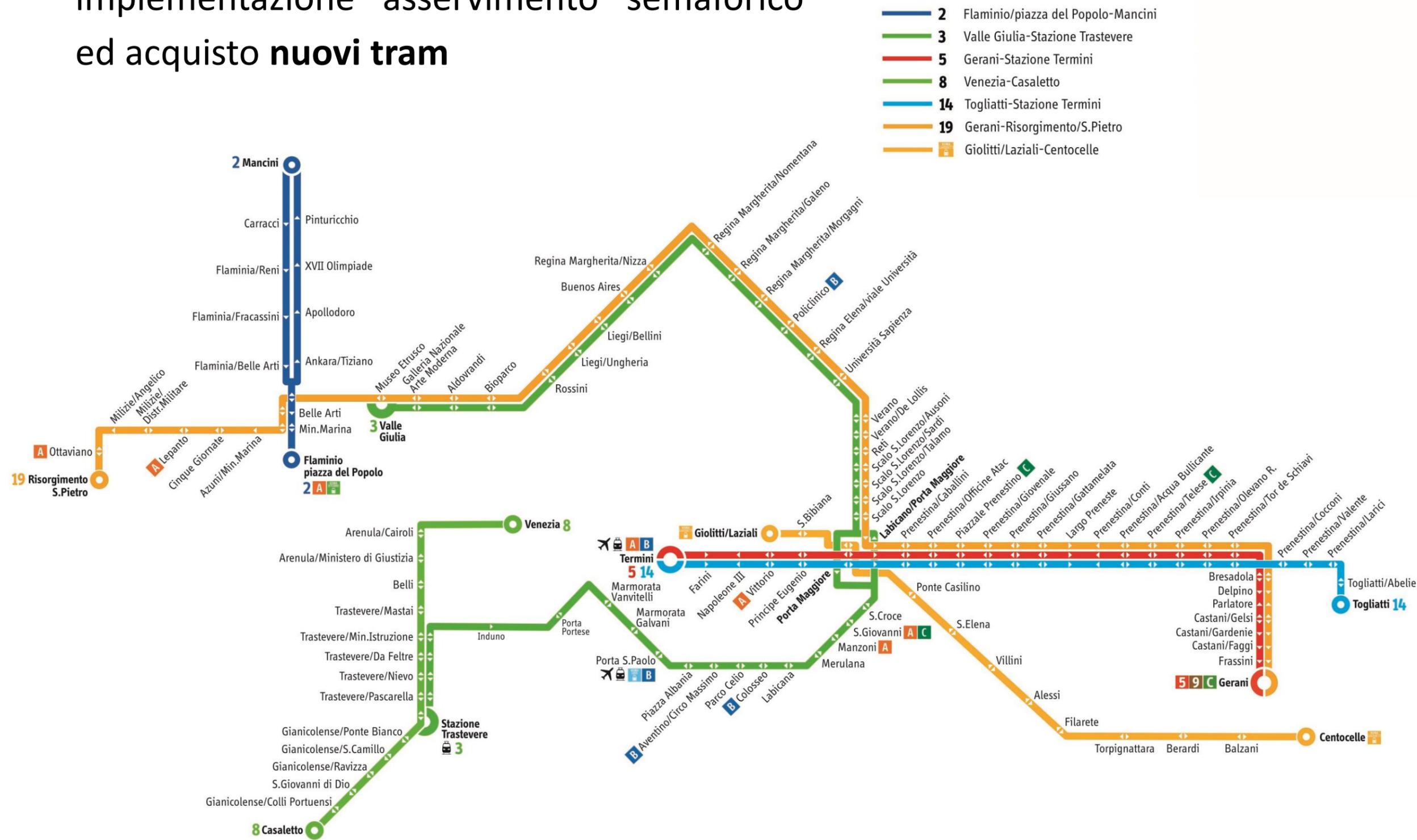


- M** linee metropolitane
- A** Anagnina-Battistini
- B** Casal Monastero-Laurentina
- B1** Jonio-Laurentina
- C** Monte Compatri/Pantano-Clodio/Mazzini
- E** Piramide/Ostiense-Ostia C.Colombo
- F** Flaminio/Piazza del Popolo-Montebello

- F** impianti a fune
- 1** Casalotti-Battistini
- 2** Bufalotta/Porta di Roma-Jonio
- 3** Villa Bonelli-EUR Magliana
- 4** piazzale Clodio-Ponte della Musica
- 5** Torre Angela-Tor Vergata-Anagnina

SCENARIO DI RIFERIMENTO: RETE TRANVIARIA

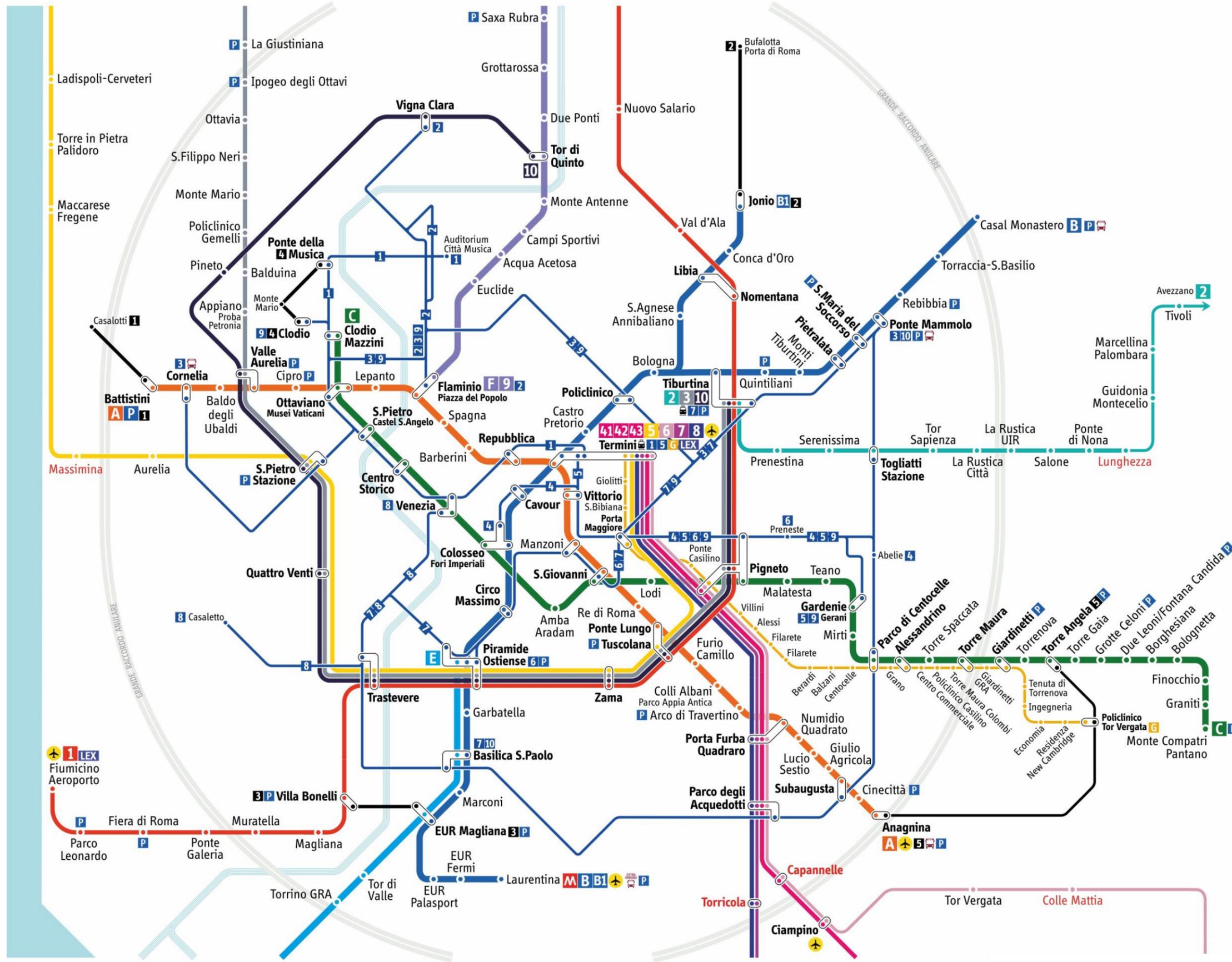
implementazione asservimento semaforico ed acquisto **nuovi tram**



SCENARIO DI PIANO: RETE TRANVIARIA



SCENARIO DI PIANO: RETE TRASPORTO RAPIDO DI MASSA



ISTANZA DI FINANZIAMENTO

Corridoio tramviario **TOGLIATTI**: tranvia Ponte Mammolo Metro B – Subaugusta Metro A

Corridoio tramviario piazzale del Verano - Stazione **TIBURTINA**

Corridoio tramviario Esquilino: Piazza Vittorio – Lanza - **CAVOUR** - Fori Imperiali

Linea Roma-Giardinetti: ammodernamento **TERMINI-Laziali-Centocelle-GIARDINETTI** e estensione a **TOR VERGATA** Policlinico e Università

Funivia Battistini MA – Boccea GRA – **CASALOTTI**

Funivia **MAGLIANA** Nuova – EUR Magliana Metro B

Acquisizione nuovo **MATERIALE ROTABILE** per la tranviaria di Roma

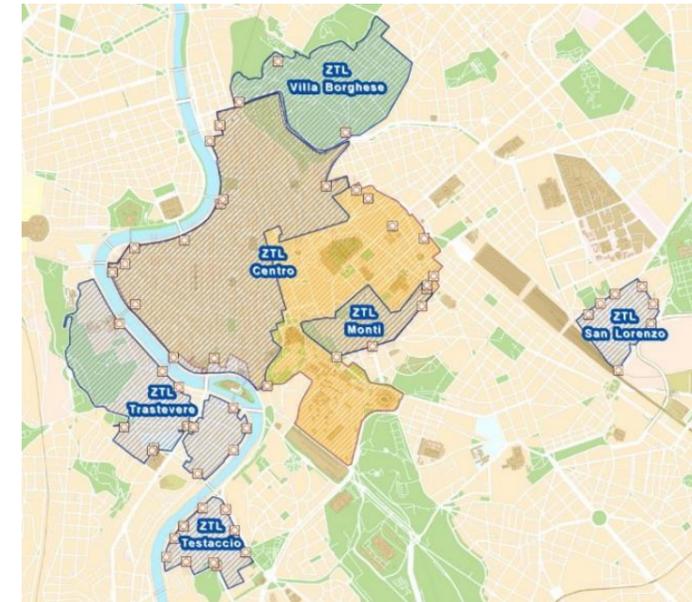


REGOLAZIONE DOMANDA

Adozione del protocollo C40 - FFFS

Adesione alla Dichiarazione “FOSSIL FUEL FREE STREETS” (FFFS) del Network internazionale C40 che consiste in due obiettivi:

- Acquisto di soli **mezzi** del TPL ad **emissioni zero** a partire dal 2025
- Realizzazione di almeno **un'area urbana "a zero emissioni"** da trasporti entro il 2030

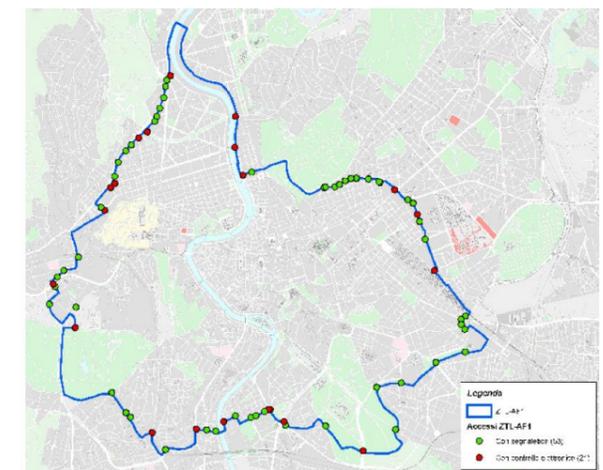


ZTL VAM e Anello Ferroviario

Installazione dei **53 varchi della ZTL AF1 - VAM** mancanti per il controllo dei mezzi. Successivo sviluppo di modello innovativo tecnologico e di gestione verso “**Pollution Charge**” e mobilità condivisa.

Discipline per la sosta tariffata

Adeguamento e rafforzamento delle regole, anche in esito ai risultati delle previste fasi di attuazione del nuovo piano sosta.





CICLABILITÀ



SVILUPPO DI SISTEMI DI MOBILITÀ CICLISTICA

Scenario di Riferimento

Realizzazione di **91 km** di nuovi percorsi ciclabili e
2.000 nuovi parcheggi diffusi

Scenario di Piano

Realizzazione di ulteriori **272 km** di nuovi percorsi ciclabili



PEDONALITÀ

Scenario di Riferimento

Tre aree del Municipio I – Borgo, Monti e la zona di via Appia Antica .

Scenario di Piano

77 ambiti complessivi fra cui:

- 8 già in progettazione
- 16 individuate dai Municipi,
- 11 del Centro Storico
- 10 interventi in aree centrali e periferiche fattibili all'orizzonte PUMS
- ulteriori da proposte dei Cittadini

| AZIONE | Riferimento vs Attuale | Piano vs Riferimento |
|-------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------|
| Realizzazione nuovi itinerari ciclabili (km) | 38 % | + 82 % |
| Estensione delle aree pedonali (mq) | + 2% | + 32 % |
| Diffusione di servizi per i ciclisti: (n° posti bici) | + 625 % | + 245 % |
| Percorsi casa-scuola : % percorsi su totale scuole | 233 % | 800 % |
| Azioni di promozione e sensibilizzazione: % popolazione raggiunta | 167 % | 150 % |



SHARING MOBILITY



AZIONI PER LO SVILUPPO DELLA SHARING MOBILITY

L'accesso in modo efficace a servizi di **mobilità condivisa ed integrata al trasporto pubblico** amplia le possibilità di spostamento sostenibile.

- **Azione strategica del piano** con ulteriore impulso a schemi di car/bike/scooter sharing, di car-pooling e taxi verso soluzioni a basso impatto ambientale, con **criteri premianti per gli operatori che estendono il servizio alle aree esterne della città**
- **Mobility Manager (MM) Aziendali e Scolastici**: Progetti diffusi di mobilità dolce per collegamento **casa-scuola** e per **Piani di Spostamento Casa Lavoro** con beneficio monetizzabile.
Adozione premiante dello smart working nelle diverse realtà lavorative nel territorio di Roma Capitale.
Target iniziale (scenario di riferimento): soglia del **10% dei dipendenti** oltre smart working emergenziale.
Contrazione stimata: 4% uso auto privata (casa-scuola e casa-lavoro).

| AZIONE | Situazione Attuale | Scenario di Riferimento | Scenario di Piano |
|-----------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|-------------------|
| % parcheggi e vetture in sharing nei nodi TPL e di scambio | 0% | 2% | 10% |
| Piattaforme integrata per privato condiviso e TPL | NO | NO | SI |
| Regolamento per l'estensione territoriale del car sharing | NO | SI | SI |
| Mobility Management aziendale: % rid. quota modale auto | 0% | 4% | 14% |
| Mobility Management scolastico: % rid. quota modale auto | 0% | 2% | 10% |
| Mobilità condivisa: % auto sharing basso impatto inquinante | 0 | 0 | 50% |
| Installazione colonnine per la ricarica elettrica | 120 | 700 | 4.000 |
| Transito e sosta veicoli mobilità condivisa: % stalli riservati | 0% | 1% | 10% |

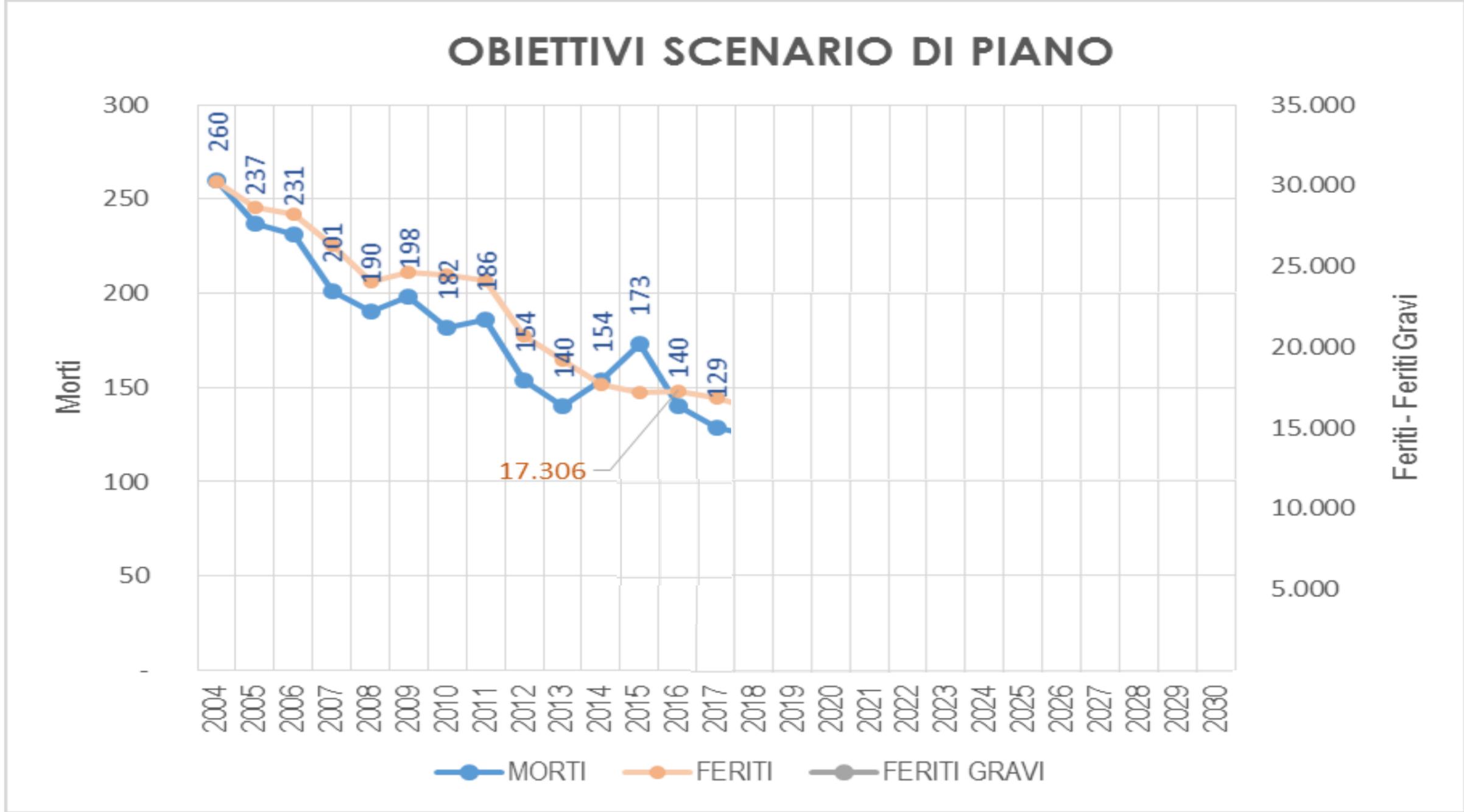
LOGISTICA DELLE MERCI: SCENARIO DI PIANO

| ORIZZONTE BREVE | ORIZZONTE MEDIO | ORIZZONTE LUNGO |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Campagne di informazione• Incentivi per acquisto veicoli a basso impatto ambientale• Incremento dell'offerta di stalli• Regolamentazione della permissistica relativa all'ampliamento della ZTL Merci all'attuale AF1 VAM• Tavoli di lavoro con approccio "living lab" | <ul style="list-style-type: none">• Attivazione di sistemi di accreditamento dei veicoli• Creazione di mini-piattaforme (mini-hub)• Creazione di parcel lockers• Implementazione di sistemi tecnologici per la gestione e il controllo degli stalli• Introduzione di punti di ricarica elettrica• Promozione del crowdshipping• Promozione di sistemi di consegna con cargo-bikes• Sistemi di consegna fuori orario | <ul style="list-style-type: none">• Creazione di centri di distribuzione urbana (CDU)• Logistica inversa• Promozione del van-sharing elettrico |



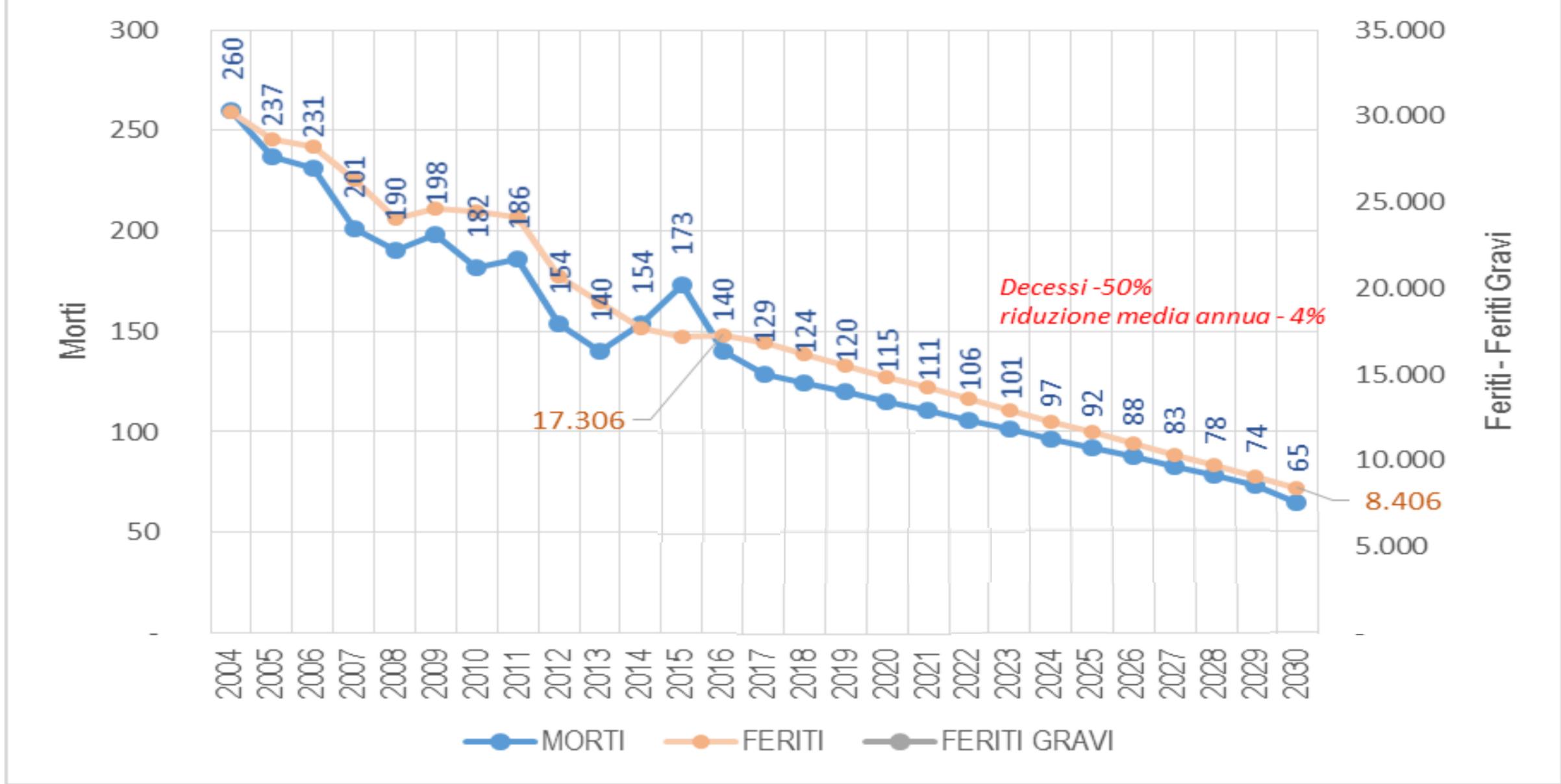
SICUREZZA STRADALE

| SETTORE DI INTERVENTO | Situazione Attuale | Scenario di Riferimento | Scenario di Piano |
|----------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| GOVERNO E GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE | 129 decessi | - 20% decessi; - 20% Feriti Gravi | - 50% decessi; - 50% Feriti Gravi |



| SETTORE DI INTERVENTO | Situazione Attuale | Scenario di Riferimento | Scenario di Piano |
|----------------------------------------------------|--------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| GOVERNO E GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE | 129 decessi | - 20% decessi; - 20% Feriti Gravi | - 50% decessi; - 50% Feriti Gravi |

OBIETTIVI SCENARIO DI PIANO



INDICATORI DELLA SICUREZZA STRADALE DEFINITIVI (2/2)

| SETTORE DI INTERVENTO | Indicatore/note | Scenario di Riferimento | Scenario di Piano |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Interventi per la messa in sicurezza di tratte stradali e intersezioni a maggior rischio | | | |
| MESSA IN SICUREZZA TRATTE STRADALI E INTERSEZIONI A MASSIMO RISCHIO | € Costo sociale (attualmente pari a € 1.200.000.000/anno) | - 20% decessi; - 20% Feriti Gravi | - 50% decessi; - 50% Feriti Gravi |
| MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI-CASA SCUOLA CRITICI | n. di scuole interessate nei 10 anni (prioritarie tutte le scuole poste sulla viabilità principale, circa 800 Scuole, pari al 40% degli istituti scolastici nel Comune di Roma) | 8 scuole/anno (10%) | 80 scuole/anno (100%) |
| MESSA IN SICUREZZA DEGLI ATTRAVERSAMENTI E ITINERARI PEDONALI/CICLABILI A RISCHIO ELEVATO | n. attraversamenti pedonali: nei 10 anni 500 attraversamenti pedonali interessati (con CS>95.000 €/anno); Km di infrastrutture interessate: 500 km itinerari pedonali + 120 km itinerari ciclabili (pari al 50% dell'estesa totale della rete ciclabile) | 10 Km/anno (15%) | 50 Km (itinerari pedonali) +12 km itinerari ciclabili (100%) |
| MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CRITICI DELLA RETE DI ACCESSO AL TRASPORTO PUBBLICO | Km di infrastrutture interessate (dei 500 Km di itinerari pedonali, 300 km sono di accesso al TPL) | 5 Km/anno (15%) | 30 km (rete di accesso al TPL) (100%) |
| INTERVENTI DI MANUTENZIONE PROGRAMMATA DELLA RETE STRADALE PRINCIPALE | Km di strade mantenute. L'intera rete principale, di 800 km, ipotizzando di intervenire ogni 5 anni sulla stessa tratta | 20 Km/anno (20%) | 120 Km/anno (100%) |
| QUALITA' SPERIMENTAZIONE E DIFFUSIONE SOLUZIONI E TECNOLOGIE INNOVATIVE | Investimenti per studi e ricerche; Livelli di innovazione delle sperimentazioni; Livelli di trasferibilità | media | alta |
| PROGRAMMI DI PRESIDIO E CONTROLLO DELLE FORZE DELL'ORDINE | n. campagne/anno svolte con le FdO | periodiche | attività continuativa |
| Interventi, azioni e misure per innalzare la sicurezza dei veicoli | | | |
| PROGRAMMI COORDINATI DI PRESIDIO E CONTROLLO DELLE FORZE DELL'ORDINE | n. campagne/anno svolte con le FdO | periodiche | attività continuativa |
| QUALITA' SPERIMENTAZIONE E DIFFUSIONE SOLUZIONI E TECNOLOGIE INNOVATIVE | Investimenti per studi e ricerche; Livelli di innovazione delle sperimentazioni; Livelli di trasferibilità | media | alta |
| Ottimizzazione ed efficientamento dei Servizi di emergenza ed assistenza post-incidente | | | |
| QUALITA' SERVIZI DI EMERGENZA ED ASSISTENZA POST INCIDENTE | Diffusione eCall; n. strutture preposte; investimenti nel settore specifico | media | alta |

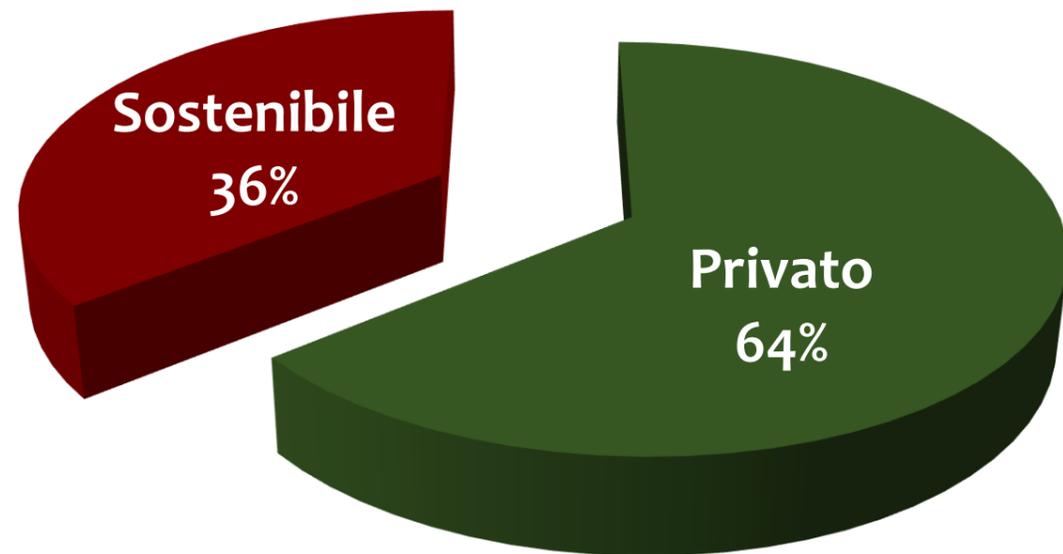
IL PUMS A ROMA

RISULTATI DELLE SIMULAZIONI

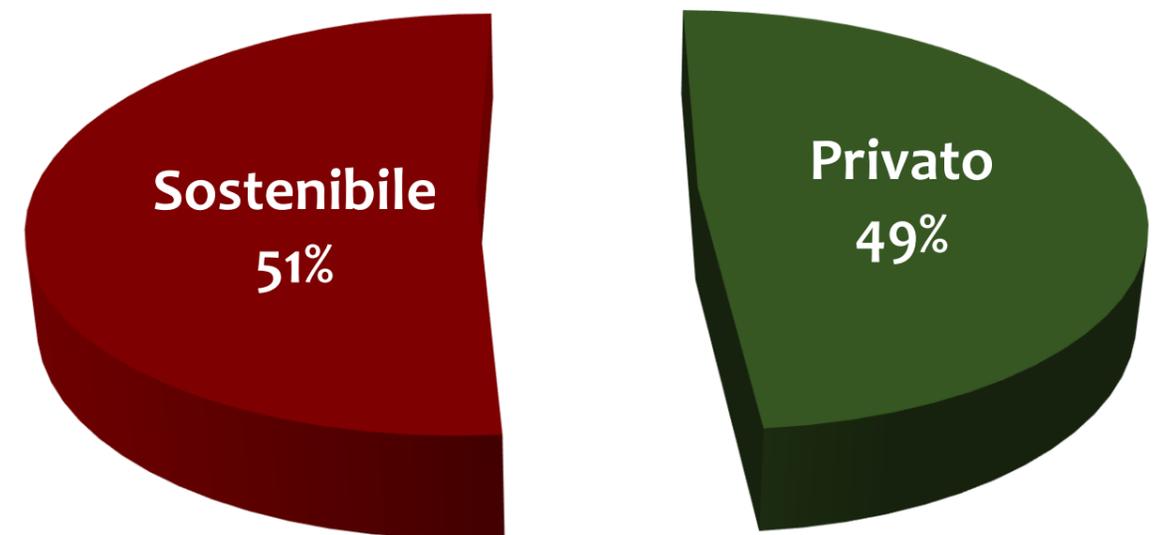


Riequilibrio modale

Situazione Attuale (SA)



Scenario Piano (SP)



OBIETTIVI TRASPORTISTICI

| % Spostamenti | | | | | |
|---------------------|------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------------|------------------------------|
| MACROBIETTIVO | INDICATORI | Situazione Attuale (SA) | Scenario Riferimento (SR) | Scenario Piano (SP) Obiettivi | Scenario Piano (SP) proposto |
| Riequilibrio modale | Auto | 49,4 | 49,6 | < 43 | 39,3 |
| | TPL | 29,6 | 29,2 | > 36 | 39,8 |
| | Moto | 14,8 | 13,7 | < 12 | 10,8 |
| | Bici | 0,6 | 2,5 | > 5 | 5,1 |
| | Piedi | 5,6 | 5 | > 5 | 5 |
| | Sharing | 0,4 | 0,5 | > 1 | 2(*) |

(*) car sharing/car pooling (1.5 %) già considerato nella % di spostamenti auto
 bike sharing (0.5%) già considerato nella % di spostamenti bici

IL PUMS A ROMA

I PASSI SUCCESSIVI



CONCLUSIONE DEL PROCESSO PARTECIPATO

Il processo partecipato ha consentito di rilevare due macro-esigenze:

- migliorare la **qualità e l'offerta del trasporto pubblico** - incrementare la capacità, **potenziando** soprattutto le linee **metropolitane e ferroviarie**, con interventi su **offerta e intermodalità**;
- completare itinerari e **percorsi dedicati alla mobilità dolce** soprattutto **ciclo-pedonale** al fine di migliorare l'effetto rete e la sicurezza.



| Percorso Partecipativo - Proposte PUMS | N° Proposte | % |
|----------------------------------------|-------------|-------------|
| Trasporto Pubblico | 135 | 45% |
| Intermodalità | 36 | 12% |
| Ciclabilità | 76 | 25% |
| Isole Ambientali | 20 | 7% |
| Sharing+Logistica+Sicurezza | 34 | 11% |
| TOTALE Proposte | 301 | 100% |

CONCLUSIONE DEL PROCESSO PARTECIPATO



- **Ulteriore richiesta nuove infrastrutture su ferro.**

Richiesta prolungamenti metro B1 per le centralità di Tufello, Serpentara, Fidene, Colle Salario fino extra GRA, prolungamento nord metro A oltre Battistini verso la stazione Monte Mario (FL3), prolungamento nord della metro C fino a Farnesina, prolungamento della Roma-Giardinetti verso la polarità di Banca d'Italia e nodo di scambio sull'A1.

Richiesta inserimento di un sistema metro leggera di collegamento tra Anagnina (metro A) verso Torre Angela (metro C), della linea Metropolitana D e della chiusura Nord dell'Anello Ferroviario.

- **Richiesta per nuovi parcheggi di scambio e/o potenziamento di quelli esistenti**

- **Integrazione di ulteriori collegamenti ciclabili**

- **Programma accelerato di messa in sicurezza punti critici**



Linee guida e Indirizzi dell' Amministrazione Capitolina
Apertura del portale per la partecipazione dei cittadini
Istruttoria delle proposte pervenute nella fase di ascolto

← 1° FASE DI ASCOLTO



Processo di partecipazione con metodologia CATI
Costruzione degli scenari di Piano
Valutazione trasportistica, prefattibilità tecnica e calcolo indicatori
Verifica Obiettivi Generali e Specifici del Piano (Delibera G.C. n.251/18)
Redazione della Proposta di Piano
Adozione della Proposta di PUMS (Delibera G.C. n. 46/19)

← 2° FASE DI ASCOLTO



Avvio del processo partecipativo
Valutazione Ambientale Strategica
**Valutazione e recepimento osservazioni al PUMS con
nuove simulazioni e redazione Piano PUMS Definitivo – entro 6/2019
Approvazione del PUMS in Assemblea Capitolina – entro 04/08/2019**

Grazie per l'attenzione!

