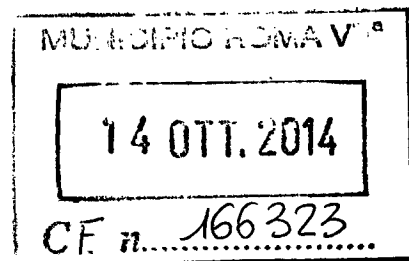




ROMA CAPITALE

Municipio Roma V

Unità di Direzione
Servizio di Assistenza agli Organi Istituzionali
Ufficio Consiglio



ESTRATTO DAL VERBALE DEL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO

Seduta del 13 Ottobre 2014

VERBALE N. 57

L'anno duemilaquattordici, il giorno di lunedì tredici del mese di Ottobre alle ore 9,20 nell'aula Consiliare, sita in Via G. Perlasca n. 39, si è riunito in seduta pubblica previa trasmissione degli inviti per le ore 8,30 dello stesso giorno il Consiglio del Municipio.

Assume la presidenza dell'assemblea: Antonio Pietrosanti

Assolve le funzioni di Segretario la P.O. Amministrativo Anna TELCH.

Partecipa alla seduta, ai sensi dell'art. 29 del Regolamento Municipale l'Assessore Castello Annunziatina.

A questo punto, il Presidente del Consiglio dispone che si proceda all'appello per la verifica del numero dei Consiglieri intervenuti.

Eseguito l'appello, il Presidente dichiara che sono presenti i sottoriportati n. 15 Consiglieri:

Arioli Luca	Federici Maria Pia	Piccardi Massimo
Boccuzzi Giovanni	Ferretti Fabrizio	Pietrosanti Antonio
Calocchia Angelo	Guadagno Eleonora	Politi Maurizio
Ciccocelli Massimiliano	Lostia Maura	Procacci Andrea
Di Cosmo David	Marchionni Maria	Saliola Mariangela

Risultano assenti i Consiglieri: Carella Marco, De Angelis Emiliano, Fabbroni Alfredo, Giuliani Claudio, Liotti Ida, Pacifici Walter, Rinaldi Daniele, Salmeri Salvatore, Santilli Sandro.

Il Presidente del Consiglio constatato che il numero degli intervenuti è sufficiente per la validità della seduta agli effetti deliberativi, dichiara aperta l'adunanza e designa quali scrutatori i Consiglieri Marchionni Maria, Piccardi Massimo e Politi Maurizio.

(O M I S S I S)

Alle ore 9,30 entrano in aula i Consiglieri Giuliani Claudio, Rinaldi Daniele e Liotti Ida.

(O M I S S I S)

Alle ore 9,50 entrano in aula i Consiglieri Salmeri Salvatore e Fabbroni Alfredo.

(O M I S S I S)

Alle ore 10,00 escono dall'aula Ferretti Fabrizio e Rinaldi Daniele.

(O M I S S I S)

Alle ore 11,30 entra il Consigliere Santilli Sandro.

(O M I S S I S)

ORDINE DEL GIORNO N. 28



OSSERVAZIONI DI CARATTERE GENERALE AL PGTU DI ROMA CAPITALE

Il Municipio Roma V si esprime positivamente poiché dal 1999 manca una visione ambiziosa e completa del sistema città. Tale PGTU propone una visione e delle politiche a lungo termine che vanno nella condivisibile direzione del ridurre la presenza e l'utilizzo del mezzo privato a favore della mobilità pubblica e sostenibile per rendere progressivamente più vivibile la città.

Riteniamo che il potenziamento del trasporto pubblico e la realizzazione di un sistema di parcheggi di interscambio, sia condizione necessaria e vincolante per l'attuazione di provvedimenti che limitano l'utilizzo del mezzo privato, quasi totalmente nell'area centrale della città, e l'accessibilità alla zona dell'anello ferroviario.

Inoltre si ritiene che i successivi provvedimenti attuativi debbano essere condivisi con i Municipi e con le realtà territoriali

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO

Chiede al Sindaco di Roma Capitale, al Direttore della U.O. Piano Traffico e Mobilità e all'Assemblea Capitolina di valutare attentamente le seguenti osservazioni da apportare al PGTU di Roma Capitale:

P. 16 -PUNTO 3.2. PIANI DI SETTORE:

-PIANO BUS.

Al punto 3.2 - Piani di Settore e Piani di Traffico Trasversali, si prevede che il PGTU fornisca gli indirizzi per l'elaborazione o l'aggiornamento dei Piani di settore, tra cui quello dei Bus Turistici, ma il PGTU stesso non contiene un capitolo dedicato. Si richiede quindi l'introduzione all'interno del documento generale di un punto specifico in cui vengano illustrate in maniera dettagliata le linee di indirizzo per la revisione del Piano Bus Turistici attuale, che è incoerente rispetto ai principi fondanti del PGTU stesso finalizzato alla riduzione del traffico e dell'inquinamento, soprattutto nell'area centrale della città.

-OPEN BUS E GRAN TURISMO BUS.

Prevedere due punti specifici anche per la regolamentazione delle linee Open Bus e Gran Turismo Bus, attualmente non regolati.

P.89 PUNTO 8.1.2. LE DISCIPLINE NELLE ISOLE AMBIENTALI.

-Cassare: *“si passa dalla separazione all'integrazione e convivenza delle diverse componenti del traffico, fino alla totale condivisione degli spazi stradali tra pedoni, ciclisti e veicoli a motore.”* Il PGTU prevede di estendere le isole ambientali e che in queste si preveda la condivisione degli spazi, soprattutto fra veicoli a motore e pedoni. Tale condivisione è contraria a ogni principio di sicurezza e a ogni norma statale vigente (D.M.T., CdS, DM 2001), si chiede quindi di togliere dal provvedimento ogni riferimento alla condivisione degli spazi e anzi che questi siano sempre protetti per una maggiore separazione dei pedoni dai veicoli a motore e possibilmente ampliati.

P.102 PUNTO 8.3 LA CICLABILITÀ:



ROMA CAPITALE

-Predisporre un piano complessivo per la ciclabilità, da redigere di concerto con i municipi, che privilegi i percorsi principali, tali da permettere un collegamento con il servizio pubblico e un utilizzo quotidiano di tali infrastrutture.

P 110 8.4 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.

Si ritiene indispensabile una razionalizzazione delle linee autobus e un investimento per il miglioramento generale del servizio. In particolare la messa a punto del sistema di segnalazione dell'arrivo degli autobus. Si propone di ampliare la diffusione delle paline e di migliorarne considerevolmente l'affidabilità informativa. Inoltre si richiede di:

- Intervenire su regolamenti e sistema di monitoraggio e di controllo degli autobus
- Rivedere il sistema di controllo dei biglietti
- Valutare la possibilità di introdurre un biglietto a costo più basso a corsa singola o per tratte brevi.
- Introdurre un maggior numero di autobus ecologici, in particolare di bus elettrici nel centro della città.

Abbonamento studenti e anziani.

Si evidenzia la necessità di garantire una rimodulazione delle fasce di abbonamento, reintroducendo ragionevoli riduzioni per gli studenti fino ai 26 anni di età e per gli anziani sopra una certa fascia di età. Una misura che concorre a favorire l'uso del trasporto pubblico a tutela delle fasce più deboli

P 131 -ANELLO FERROVIARIO -PUNTO 8.7:

Si esprimono forti perplessità sull'allargamento del perimetro ZTL all'anello ferroviario e si auspica un lavoro di concerto con i Municipi.

L'installazione dei varchi che prevede l'utilizzo dei bonus, **deve essere subordinata ad un potenziamento del trasporto pubblico, soprattutto quello su ferro ed elettrico** tale da garantire uno spostamento veloce all'interno della città.

Durante la fase attuativa, in sede di definizione del nuovo schema di tariffazione dei permessi per l'ingresso nelle ZTL di nuova costituzione tra le zone interne (1 e 2) ed esterne all'Anello (3-4-5-6) si evidenzia la necessità di operare uno studio preliminare delle realtà e dei flussi produttivi sugli assi centro-periferia, coinvolgendo l'assessorato alle attività produttive capitolino nonché gli uffici dipartimentali e quelli dei municipi competenti per individuare criteri condivisi, trasparenti ed equi che tutelino gli interessi del tessuto sociale originario, del piccolo commercio e dell'artigianato, nel rispetto degli orientamenti programmatici generali del Piano. Occorre **prevedere la possibilità di deroga con un ulteriore incremento del numero dei bonus per gli artigiani (di tipo non alimentare) che sono costretti ad utilizzare il proprio mezzo privato per il lavoro e per i residenti in caso di certificate esigenze legate alla salute e alla famiglia.**

P 167- PUNTO 8.12 DISTRIBUZIONE DELLE MERCI

Pag. 169. Potenziare i CDU, i Centri di distribuzione urbana di secondo tipo, prevedendo di uniformare gli orari di accesso di tutti i veicoli merci, introducendo una fascia oraria unica di entrata all'interno delle ZTL centrali anche per camion a! di sotto



ROMA CAPITALE

dei 35 quintali e camion gpl e metano.

P. 167 – DISTRIBUZIONE DELLE MERCI

P. 8

Prevedere limitazioni orarie di accesso (max 6,30 am) per i veicoli pesanti (oltre 35 quintali) all'interno dell'Anello Ferroviario

P 176 - PUNTO 8.16 - PIANO URBANO PARCHEGGI

Viste le criticità emerse e riportate dallo stesso PGTU nella costruzione di parcheggi del precedente piano PUP; in linea con quanto previsto dal punto 8.13.2, punto 7) dell'elenco(...Spostare sempre più all'esterno l'ubicazione di strutture per la sosta)
In linea generale è necessario rivedere il modello tipo di convenzione dei PUP prevedendo per i prossimi interventi una considerevole maggiore presenza di parcheggi rotazionali funzionale all'eliminazione delle automobili in superficie fuori dalla città consolidata e in prossimità dei nodi di scambio con il trasporto su ferro.

OSSERVAZIONI AL REGOLAMENTO VIARIO

A P.23 –AL PUNTO 7- “ISOLE AMBIENTALI”:

-sopprimere la seguente frase alla settima riga “ *ossia da rendere compatibile la commistione tra traffico motorizzato e non*”

A P. 24 -NEL PUNTO 8 -“DEFINIZIONI DELLE COMPONENTI E UTENZE DI TRAFFICO” :

-sopprimere la seguente frase alla settima riga: “*si specifica sin d'ora che la separazione di cui sopra, non è pertinente per ciò che attiene le isole ambientali nelle quali alcune utenze possono convivere, garantendo la vigenza ed il rispetto delle opportune precedenze*” (si fa riferimento in particolare ai flussi pedonali e veicolari).

A PAG. 27 -AL PUNTO 9.2 -“AMMISSIBILITÀ DELLE UTENZE DI TRAFFICO PER TIPO DI STRADA E DI AREA”:

-al comma 5 nella parte relativa alle strade locali dopo “i pedoni sono ammessi sui marciapiedi “ *cassare “salvo deroghe nelle isole ambientali”.*

A PAG. 29- NELLA TABELLA 9.1 -“INDIRIZZI GENERALI DI REGOLAZIONE ED AMMISSIBILITÀ DELLE UTENZE DI TRAFFICO SUI VARI TIPI DI STRADE ED AREE” nella colonna a) pedoni:

-al punto 6 -“Strade locali” dopo “*ammessi sui marciapiedi*” sopprimere “*(salvo deroghe nelle isole ambientali)*”

-al punto 7 -ZTL, dopo “ammessi” e prima di “sui marciapiedi” *cassare “in genere”*



ROMA CAPITALE

A PAG. 30 -AL PUNTO 10.1- "MARCIAPIEDI E MARCIAPIEDI PROTETTI":

-nel secondo capoverso dopo " che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di m. 2,00 " **aggiungere** " e **che non venga occupata più di metà della larghezza del marciapiede**" come previsto dal Codice della Strada.

A pag 31

-al settimo capoverso dopo "*per marciapiedi protetti (o passaggi pedonali protetti), "da realizzare sulle strade di scorrimento ed interquartiere "* **aggiungere** " , **sulle strade interzonali e sulle strade locali**". La motivazione è che altrimenti si intenderebbe esclusa la possibilità in tali vie di realizzare i percorsi pedonali e marciapiedi protetti. Motivazione: riteniamo che sia particolarmente importante proprio in tali vie, proteggere gli spazi per i pedoni vista la presenza di cospicuo traffico e sosta selvaggia e vista l'assenza nel centro storico in molte vie locali di marciapiedi rialzati. **Apportare la stessa modifica anche a pag 114.**

A PAG. 49- "LARGHEZZA DELLE CORSIE DI MARCIA":

- all'ottava riga **modificare** "per le strade locali a mt 2,75" con "**per le strade locali a doppio senso**" poiché per le strade a senso unico non è prevista dalle norme vigenti Codice della Strada o DM/2001 una carreggiata così ristretta fra l'altro troppo esigua per consentire e il passaggio di mezzi dei Vigili del Fuoco per il quale sono necessari mt 3,50.

A PAG. 114-ANNESSO C- PROSPETTO RIEPILOGATIVO:

- nella tabella nella colonna "locali" nella riga "pedoni" **cassare "(salvo deroghe nelle isole ambientali)"**

A PAG. 116-TAB. 19.3 -"MODERAZIONE, SICUREZZA E FLUIDITÀ DEL TRAFFICO URBANO":

- nella colonna larghezza corsie strade locali (sia extra che intra I. A.) **sostituire "2,75 o 2,50 " con " 3,50-2,75"** come da normative vigenti (Codice della Strada, D.M. del 2001 e norme Accesso mezzi Antincendio). **NELLA PARTE IX-DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI PERMANENTI E NON DELLE SEDI STRADALI. 20 DEFINIZIONI GENERALI.**

Alla pag. 129 Parte X Deroghe -22.1 "Strade esistenti":

- **aggiungere** nella seconda riga dopo "esistenti" la parola "**esclusivamente**" e alla dodicesima riga dopo " inferiore" **aggiungere** " **La deroga non è prevista per gli standard concernenti la larghezza delle carreggiate e la larghezza dei percorsi e marciapiedi pedonali.**" La diminuzione della dimensione della carreggiata significherebbe pregiudicare il passaggio dei veicoli di soccorso e antincendio e



ROMA CAPITALE

diminuire gli spazi per i pedoni comporterebbe la compromissione delle condizioni minime di sicurezza della componente debole della strada che secondo la scala di valori del PGTU va invece maggiormente tutelata.

NELL' ANNESSO D:

É necessaria una condivisione con i Municipi nella variazione della classificazione delle strade di viabilità principali previste dall'annesso D del regolamento viario

(O M I S S I S)

Non sorgendo ulteriori osservazioni, il Presidente invita il Consiglio a procedere, nei modi dalla legge voluti, alla votazione del suesteso ordine del giorno.

Procedutosi alla votazione, per alzata di mano, il Presidente medesimo, assistito dagli scrutatori, ne riconosce e proclama l'esito che è il seguente:

Approvato all'unanimità con 8 astenuti (Marchionni, Federici, Boccuzzi, Guadagno, Politi, Ciccocelli, Giuliani e Arioli)

Il presente ordine del giorno approvato dal Consiglio del Municipio assume il n. 28 dell'anno 2014.

(O M I S S I S)


IL PRESIDENTE
(Antonio Petrosanti)


IL SEGRETARIO
(Anna Turchi)