



UNIONE EUROPEA
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

PON Città Metropolitane 2014-2020

Report di Monitoraggio Ambientale: Roma

*Rapporto Ambientale della Valutazione
Ambientale Strategica*

Ai sensi dell'Art. 10 della Direttiva 2001/42/CE
così come recepito dall'art. 18 del D. Lgs. 152/2006 e sm.i.

Report di monitoraggio ambientale al 31/12/2020

I contenuti del presente documento sono stati prodotti esclusivamente ai fini del monitoraggio ambientale della VAS del PON Città Metropolitane 2014-2020. L'Agenzia per la Coesione Territoriale non è responsabile per l'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni riportate nel documento. La riproduzione, anche parziale del presente documento, se necessaria, è autorizzata previa citazione della fonte come segue:

PON Città metropolitane 2014-2020, I Report di Monitoraggio Ambientale (2019), Autorità di gestione del PON Città metropolitane, Agenzia per la Coesione Territoriale, Roma.



Preserva l'ambiente: se non necessario, non stampare questo documento.

Schede progetti e *performance* ambientale

	Asse PROGRAMMA	Codice Operazioni
	I	RM1.1.1a, RM1.1.1b, RM1.1.1c, RM1.1.1d, RM1.1.1e
	II	2.2.1a, 2.2.2a, 2.2.3a (a1-a6), 2.2.3c, 2.2.3d, 2.2.4°, 2.2.4b, 2.2.4c

1.1 Il contesto ambientale della città di Roma

Indicatore	Unità di misura	Fonte	Valore (2017)	Valore medio CM (2017)	Valore nazionale (2017)	Valore (2018)	Valore medio CM (2018)	Valore nazionale e (2018)	Valore (2019)	Valore medio CM (2019)	Valore nazionale (2019)
ICA1 Consumo totale di energia elettrica richiesto alle reti di distribuzione	GWh	ISTAT	9768	2497	75.070	9798	74.071	2456	9814	2462	73.161
ICA2 Numero di punti luce dell'illuminazione pubblica stradale	n. per kmq	ISTAT	154	328	116	173	334	118	173	335	*
ICA3 Totale di gas metano prelevato dalle reti di distribuzione	milioni di mc	ISTAT	1209	315	9.818	1223	9923	318	1220	333	9651
ICA4 Numero di impianti di Pannelli solari fotovoltaici	n.	ISTAT	10866	1731	105.869	11493	1888	113.568	13010	2067	122.360

ICA5 Potenza dei pannelli solari fotovoltaici attinente all'amministrazione comunale	kw per 1000 abitanti	ISTAT	1,06	1,9	5,21	1,06	1,9	5,19	1,88	2,4	6,00
ICA6 Autovetture ogni 1000 abitanti	n. per 1000 abitanti	ACI /ISTAT	614	574	187	616	576	190	624	580	192
ICA7 Passeggeri annui del trasporto pubblico locale	milioni	ISTAT	952,8	190,4	3.293,5	911	193	3.357,7	895	197	*
ICA8 Veicoli a motore	n.	ISTAT	619	404	14.691	528	373	14.660	*	*	*
ICA9 Autobus utilizzati per il trasporto pubblico locale	n.	ISTAT	1894	531	13.217	2358	564	13.606	*	*	*
ICA10 Servizi di <i>car sharing</i> : disponibilità di veicoli	n. veicoli per 100.000 ab	ISTAT	70,1	50	917	81	54	996	*	*	*
ICA11 Piste ciclabili nei comuni capoluogo di provincia	km	ISTAT	243	86,2	4.540,9	242	84,7	4.568,3	*	*	*
ICA12 Servizi di <i>bike sharing</i>	n. biciclette e disponibili	ISTAT	1200	1764,2	30.057	2000	2140,2	41.369	*	*	*
ICA13 Presenza di Zone 30 e zone a traffico limitato (Ztl)	si/no	ISTAT/AU	Si (ZTL); SI (Z30)	ns	ns	Si (ZTL); SI (Z30)	ns	ns	*	*	*
ICA14 Superficie delle aree pedonali	ha	ISTAT	39,2	33,5	746,3	39,33	34,7	769,4	*	*	*
ICA15 Stalli di sosta in parcheggi di scambio	n.	ISTAT	15000	4570	134.865	16381	5021	146.943	*	*	*

ICA16 Estensione delle reti di tram, metropolitane e filobus	Km	ISTAT	120,4	47,3	842,2	120	48,5	832,3	*	*	*
ICA17 Applicazioni per dispositivi mobile quali <i>smartphone</i> , palmari e <i>tablet</i> (App) che forniscono informazioni e/o servizi di pubblica utilità rese disponibili gratuitamente e per il settore della mobilità	si/no	ISTAT/AU	si	ns	40	si	ns	47	*	*	*
ICA18 Principali sistemi di infomobilità a supporto del trasporto pubblico locale	si/no	ISTAT	Si	ns	210	si	ns	222	*	*	*
ICA19 Principali sistemi di infomobilità a supporto della mobilità privata	si/no	ISTAT	si	ns	176	si	ns	190	*	*	*
ICA20 Impianti semaforici stradali in complesso e impianti "intelligenti" per tipo di funzionamento	n.	ISTAT	1387	339	8.161	nd	nd	nd	*	*	*
ICA21 Posti-km totali nei capoluoghi di provincia (autobus, filobus)	milioni	ISTAT	12400	2338	51.256	9008,9	47.941	2.096	*	*	*

ICA22 Posti-km totali nei capoluoghi di provincia (tram, metropolitane)	milioni	ISTAT	8140,6	2.080	30.163	10709	2.278	26.965	*	*	*
ICA23 Stima della percentuale di suolo consumato sul totale dell'area comunale	%	ISPRA	23,3	38	7,72	23,4	38	7,74	*	*	*
ICA24 Indice di dispersione urbana comunale (ID)	ha	ISPRA	64,17	51,79	85	65,45	51,69	84,96	*	*	*
ICA25 Indicatore di diffusione urbana a livello comunale (RMPS)	ha	ISPRA	7,8	10,1	3,69	8,1	10,1	3,70	*	*	*
ICA26 Produzione pro capite dei rifiuti urbani a livello comunale	kg/ab anno	ISPRA	587	554	546	603	561	499	620	566	559
ICA27 Produzione di rifiuti urbani	t	ISPRA	168701 7,24	377.034 ,11	9.869.60 8,1	1.728.4 28,90	383.32 2,17	10.013.4 62,1	1.746. 295,8	384.842, 6	10.000.5 50.560
ICA28 Percentuale di raccolta differenziata a livello comunale	%	ISPRA	43,22	36,3	46,6	43,7	38,5	49	47	43	52
ICA29 Frazione di raccolta differenziata di rifiuti da costruzione e demolizione	t	ISPRA	18942,1 2	3400,93	385.900	19197, 07	2903,8 3	393.300	18.464 ,30	3.783,3	119.131, 4
ICA30 PM10 primario (2005-2015)	t (Mg)	ISPRA	4350**	1.010	179	*	*	*	*	*	*

ICA31 PM10 Valore medio annuo (valore limite: 40 µg/m³ per la media annuale)	µg/m³	ISPRA	31	31,5	*	30	30	*	*	*	*
ICA32 Numero di superamenti per sorgenti RF (impianti radiotelevisivi e stazioni radio base per telefonia mobile)	n.	ISPRA	7	5,22	*	4	1,07	*	*	*	*
ICA33 Piano di classificazione e acustica comunale	si/no	ISPRA	si (2004)	ns	ns	si (2004)	ns	ns	*	*	*
ICA34 Piano di Risanamento acustico comunale	si/no	ISPRA	no	ns	ns	no	ns	ns	*	*	*
ICA35 % di popolazione esposta a livelli Lden tra 60 e 64 dB(A)	%	ISPRA	17	*	*	19	*	*	*	*	*
ICA36 % di popolazione esposta a livelli di Lnight tra 55 e 59 dB(A)	%	ISPRA	15,7	*	*	17	*	*	*	*	*
ICA37 % di verde pubblico sulla superficie comunale	%	ISPRA	3,78	6,6	3,07	3,78	6,6	3,08	3,74	6,7	3,09
ICA38 Disponibilità di verde pubblico pro capite	m2/ab	ISPRA	16,5	27,4	33,2	16,5	27,6	33,3	17,1	28,3	33,8

ICA39 Numero di siti della rete Natura 2000 (ZPS, SIC, SIC/ZPS) per Comune (Anno 2017) e numero di Zone Speciali di Conservazione e (ZSC)	n.	ISPRA	8	4	62	8	4	325	8	4	325
ICA40 Densità totale delle aree verdi (aree naturali protette e aree del verde urbano): incidenza percentuale sulla superficie comunale	%	ISTAT	35,6	33,18	19,26	35,6	33,22	19,32	*	*	*
ICA41 Servizi ambientali, resi disponibili ai cittadini dall'amministrazione per livello massimo di fruizione tramite Internet	n.	ISTAT	2	2,5	38	2	3	87	*	*	*
ICA42 Progettazioni e partecipata per settore di intervento	si/no	ISTAT	no	ns	ns	no	ns	ns	*	*	*
ICA43 Strumenti di reporting ambientale e sociale adottati nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana	si/no	ISTAT	no	ns	ns	si	ns	ns	*	*	*

*Il dato è in attesa di popolamento da parte della fonte statistica

** Valore al 2015

1.2 Schede conoscitive delle operazioni che contribuiscono agli obiettivi di sostenibilità ambientale

RM1.1.1.a Ambiente Unico del Contribuente e Area della Conoscenza

RM1.1.1.a Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>I - Agenda digitale metropolitana</i>
Obiettivo Specifico	<i>1.1 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili</i>
Azione	<i>1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city</i>
CUP (se presente)	<i>J84E12000630004</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Acquisto o realizzazione di servizi</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale/Dipartimento Trasformazione Digitale</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Ing. Raffaele GARERI</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale/ Dipartimento Trasformazione Digitale</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 1.199.309,62</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 1.114.575,77</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>02/07/2018</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Settembre 2016 – 2020</i>

RM1.1.1.a Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'Ambiente Unico del Contribuente (AUC) è una applicazione web per i cittadini accessibile dal Portale Istituzionale il cui scopo è organizzare le informazioni e i servizi secondo viste trasversali ai diversi domini applicativi delle entrate, in modo che risultino maggiormente fruibili dai contribuenti. Costituisce per il cittadino un vero e proprio Hub dei servizi per l'area entrate, con al centro l'esperienza d'uso dell'utente. Il cittadino all'accesso visualizzerà le informazioni che lo riguardano suddivise per card:

- i miei dati: dati prettamente anagrafici
- pagamenti effettuati
- pagamenti dovuti
- agenda
- card informativa
- memo

L'AUC supporta la tecnologia del "responsive web design", che permette ai contenuti di adattarsi graficamente in modo automatico al dispositivo con il quale vengono visualizzati siano essi pc, tablet o smartphone. AUC rileva i

	<p>dati da visualizzare dall'Area della Conoscenza, che propone una certificazione delle anagrafiche dei soggetti presenti in qualsiasi sistema verticale interno al settore entrate, e per ogni sistema verticale esterno che debba utilizzare i servizi dell'area riscossione. Questa condizione ha come scopo ultimo (oltre a quello di razionalizzare, normalizzare, certificare le banche dati, minimizzando gli oneri complessivi della manutenzione dei dati anagrafici dei soggetti) quello di poter erogare con esautività servizi online al cittadino ed alle imprese relativamente ai loro obblighi di dichiarazione e di pagamento di imposte, tasse, contributi (tramite anche l'estratto conto del contribuente), nonché quello di presentare loro il massimo delle informazioni rispetto alla conoscenza che Roma Capitale ha degli atti e fatti che lo riguardano, con possibilità di proporre rettifica ed aggiornamento. Obiettivi Obiettivo del progetto è la realizzazione dell'Ambiente Unico del Contribuente, il cui obiettivo è di semplificare e innovare il rapporto tra il cittadino-contribuente e l'Amministrazione, attraverso l'accesso ad un unico servizio completamente integrato con il Portale Istituzionale.</p> <p>Benefici attesi L'Ambiente Unico del Contribuente rappresenterà infatti un unico luogo digitale, dove il cittadino contribuente, autenticato sul Portale Istituzionale, potrà trovare un set di informazioni di carattere tributario, anagrafico, e informativo opportunamente organizzate, integrate e centralizzate con la finalità di semplificare l'individuazione e la fruizione delle stesse. Particolare attenzione sarà rivolta alla progettazione dell'interfaccia grafica, in modo da fornire al cittadino utente un'esperienza d'uso omogenea ed in linea con il layout e la navigazione del Portale Istituzionale, il tutto pertanto rivolto al potenziamento/miglioramento del servizio reso al cittadino. L'Ambiente Unico del Contribuente, predisporrà l'abilitazione del servizio alle sole persone fisiche.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma capitale
Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale:</p> <p>IO01 - Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 1 - target 2023: 1

RM1.1.1.a Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Programma biennale per l'acquisizione di beni e servizi</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM1.1.1.a Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

Favorire lo sviluppo di strumenti funzionali a pratiche di democrazia digitale (e-democracy), che migliorino la possibilità di accesso dei cittadini all'informazione e al processo decisionale. Si No

RM1.1.1.a Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	1.1.1 (tecnologie smart city)
MOB6	→	Effetto positivo indiretto
URB2 rifiuti	→	Effetto positivo indiretto
GOV1	→	Effetto positivo diretto
GOV2	→	Effetto positivo diretto
GOV3	→	Effetto positivo diretto

RM1.1.1.b Forma Romae - Sistema Informativo sul Patrimonio Storico, Archeologico, Architettonico di Roma

RM1.1.1.b Sezione Anagrafica

Asse PON METRO	I - Agenda digitale metropolitana
Obiettivo Specifico	1.1 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili
Azione	1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city
CUP (se presente)	J87H17000500006
Modalità di attuazione	Operazione a titolarità
Tipologia dell'operazione	Acquisto o realizzazione di servizi
Beneficiario	Roma Capitale - Sovrintendenza Capitolina ai Beni Culturali
Responsabile Unico del Procedimento	ing. Antonello Fatello, Dott.ssa Susanna Le Pera
Soggetto attuatore	Roma Capitale
Costo Totale dell'operazione	€ 1.400.000,00

Pagamenti DDRA	€ 241.601,72
Data di ammissione a finanziamento	19/12/2016
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	Settembre 2017 – nd

RM1.1.1.b Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

Il progetto FORMA ROMÆ nasce dalla volontà di migliorare i servizi al cittadino forniti dalla Sovrintendenza Capitolina, ottimizzando i processi interni e sviluppando nuove strategie di comunicazione verso l'esterno. Tra le attività che saranno implementate è prevista la creazione di un nuovo servizio rivolto a cittadini e professionisti per la ricerca, la richiesta e l'acquisizione della documentazione archivistica e della cartografia storica presente negli Archivi di Sovrintendenza o negli archivi delle Istituzioni collegate, documentazione tecnica e scientifica per operatori e professionisti che lavorano sul territorio, anche finalizzato all'istruttoria per il rilascio dei pareri di legge; oltre ad ottenere una copia digitale dei documenti consultati si potrà effettuare (ove previsto) il pagamento on-line dei diritti di copia e oneri di segreteria. E' prevista inoltre l'interattività con il SUET.

Ciò si tradurrebbe in una riduzione dei costi e dei tempi nelle attività di salvaguardia, conservazione e valorizzazione del patrimonio artistico nonché in una migliore e più accessibile offerta culturale a cittadini, professionisti, operatori economici. Nel corso del suo soggiorno a Roma Goethe annotava "Roma è eterna proprio perché tutte le epoche vi sono presenti, oggi". Questa consapevolezza costituisce il fondamento del lavoro che la Sovrintendenza Capitolina svolge con continuità fin dal 1872, esercitando funzioni di studio, gestione, censimento e controllo dei beni culturali di Roma e applicando la sua competenza alla salvaguardia e valorizzazione delle collezioni museali, al controllo del territorio, alla cura del patrimonio monumentale presente nel centro storico e nel suo immenso suburbio. Nei 1.287,36 km² di territorio capitolino è presente una concentrazione di beni archeologici, monumentali, storici, paesaggistici che non ha confronti al mondo. L'immagine che cittadini, turisti e studiosi hanno di Roma è quella del "luogo" per eccellenza, espressione di valori culturali e artistici di primaria importanza, meta di ogni viaggio - reale o intellettuale - che a quei valori voglia attingere. Paradossalmente la conoscenza della città è resa problematica proprio dalla straordinaria estensione del suo patrimonio e dall'altrettanto vasta e non coordinata diffusione delle fonti documentarie. Sussistono poi pesanti limitazioni di accesso alla documentazione storica su Roma, sia per le scoraggianti condizioni di accessibilità di molti archivi fisici e digitali (in uffici, biblioteche, archivi storici, fondi iconografici ecc.) sia per la complessità della loro fruizione, che spesso richiede alte competenze specialistiche. Le numerose banche dati digitali esistenti, dedicate ai vari aspetti del patrimonio romano non sono, ancora oggi, tra loro adeguatamente collegate: ne consegue una notevole dispersione delle notizie la cui raccolta richiede, a chi abbia necessità di accedervi, dispendio

di energie, tempo e risorse finanziarie. Per i motivi sopra esposti la Sovrintendenza Capitolina ritiene strategico aderire al Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane 2014-2020 - approvato dalla Commissione europea il 14 luglio 2015 - dedicato allo sviluppo urbano e finalizzato nel settore dell'Agenda Digitale a potenziare l'accesso alle tecnologie dell'informazione e della comunicazione. La risposta a queste esigenze è un sistema informativo integrato su base geografica, in grado di contenere e diffondere le conoscenze acquisite sulla storia, l'archeologia, l'architettura, l'arte della città; un nuovo strumento, in continuo aggiornamento, che consenta non solo la consultazione delle conoscenze su Roma, ma anche lo sviluppo di ricerche trasversali su particolari tematismi riguardanti i mille aspetti della città storica (presenze archeologiche nel sottosuolo, valore storico ed architettonico degli edifici, storia delle proprietà, artisti ed autori dei progetti, storia delle attività artistiche, scientifiche, produttive, ecc.). Una volta realizzato il progetto FORMA ROMA consentirà un contatto diretto e agile tra gli utenti e la PA, semplificherà le procedure di accesso ai dati tecnici e scientifici e, secondo la filosofia degli open data, favorirà la partecipazione attiva dei privati alla costruzione di servizi e soluzioni, aprendo anche alla possibilità di sviluppare forme di partenariato pubblico-privato, basate sulla conoscenza del territorio e dell'immenso patrimonio culturale salvaguardato e gestito da Roma Capitale. L'intero sistema potrà essere condiviso con tutti i comuni dell'area metropolitana e, in particolare, fin dalla prima fase con il comune di Tivoli, che per ricchezza di beni culturali presenti sul territorio e complessità storica può a buon diritto essere assimilato a Roma ed utilmente usufruire del sistema, seppur a scala diversa.

Obiettivi

Scopo del progetto è realizzare un sistema informatico su base geografica (open geodata) per gestire e divulgare le informazioni sul patrimonio culturale della città ponendo le basi di uno strumento non solo divulgativo ma anche partecipativo e didattico. Gli obiettivi attesi sono:

- Accesso in tempo reale alle informazioni sul patrimonio storico, archeologico, monumentale e paesistico presente sul territorio. L'informazione - accessibile con vari livelli di riservatezza e vari gradi di approfondimento - consentirà agli utenti l'immediata valutazione, ad es. delle preesistenze archeologiche nel sottosuolo in una determinata area, della storia di un territorio o della fase costruttive di un edificio, delle cavità sotterranee esistenti ed del loro grado di pericolosità, dello stato di conservazione di un monumento, ecc..
- Produzione di set di open data e open geodata relativi all'immenso patrimonio archeologico e monumentale di Roma originati da documenti, immagini, (quadri, stampe, incisioni, disegni, fotografie, aerofotografie, cartografia storica, ecc.), dati cartografici presenti nelle collezioni capitoline o in quelle di altre istituzioni italiane o straniere.
- Accesso in tempo reale alla consultazione dei dati sulle trasformazioni edilizie ed urbanistiche della città attraverso la documentazione conservata negli archivi di Sovrintendenza, nell'Archivio Capitolino o negli Archivi di Stato.
- Interrogazione diretta dei livelli diacronici delle mappe vettoriali della

	<p>città dalla Forma Urbis marmorea (la pianta di Roma del III secolo d.C.), alla cartografia successiva (Catasto Alessandrino, piante di Roma, Catasto Gregoriano urbano e suburbano, IGM) fino ad arrivare alle attuali cartografie digitali e accesso alle relative schede scientifiche, descrittive e alle immagini.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consultazione in tempo reale della documentazione storica presente nei fondi dell'Archivio Capitolino e dell'Archivio di Stato, digitalizzati, raccolti ed organizzati "geograficamente", senza preoccupazioni per la conservazione di materiali più preziosi o deperibili. - Creazione di un substrato preliminare e sperimentale per dotare in GeoDB di uno strumento informatico che consenta il collegamento dei nuclei di reparti ed oggetti mobili (archeologici e storico artistici) conservati nelle collezioni capitoline ai siti di provenienza.
Area Territoriale di riferimento	Roma capitale
Risultato di progetto	Target Roma Capitale: IO01 - Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati: <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 1 - target 2023: 2

RM1.1.1.b Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM1.1.1.b Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire lo sviluppo di strumenti funzionali a pratiche di democrazia digitale (e-democracy), che migliorino la possibilità di accesso dei cittadini all'informazione e al processo decisionale.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
---	--	-----------------------------

RM1.1.1.b Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	1.1.1 (tecnologie smart city)
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>tensione abitativa</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>Economia locale</i>		Effetto positivo indiretto
GOV1		Effetto positivo diretto
GOV2		Effetto positivo diretto
GOV3		Effetto positivo indiretto

RM1.1.1.c Digitalizzazione dei Procedimenti Amministrativi riguardanti l'accesso ai Progetti di Edilizia e Urbanistica

RM1.1.1.c Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>I - Agenda digitale metropolitana</i>
Obiettivo Specifico	<i>1.1 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili</i>
Azione	<i>1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city</i>
CUP (se presente)	<i>J89G17000330007</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Acquisto o realizzazione di servizi</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Cinzia ESPOSITO</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma capitale</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 1.500.000</i>

Pagamenti DDRA	€ 0,00
Data di ammissione a finanziamento	17/10/2019
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	Settembre 2017 – nd

RM1.1.1.c Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di un nuovo servizio per i cittadini/professionisti per la ricerca, la richiesta e l'acquisizione di copia di licenze, certificati di agibilità, progetti edilizi, concessioni edilizie in sanatoria ivi compreso il pagamento on-line dei diritti di copia e ricerca (ove previsto). Si realizzerà la digitalizzazione dell'Archivio progetti del Dipartimento PAU, contenente i titoli edilizi corredati dai relativi elaborati progettuali rilasciati dal 1931 ad oggi e i Certificati di agibilità presenti in archivio. Tale progetto è finalizzato a migliorare l'accesso ai contenuti informativi presenti nell'archivio progetti, sia da parte del cittadino che da altre strutture interne e/o esterne all'Amministrazione capitolina a diverso titolo interessate. Il progetto prevede altresì lo sviluppo di un servizio/ambiente sperimentale finalizzato alla costituzione del "fascicolo dell'immobile", ovvero definire un ambiente strutturato e condiviso dove immagazzinare, in forma organizzata, le diverse informazioni, documenti e contenuti che si riferiscono ai fabbricati privati presenti nel comune di Roma. In tale finalità si prevede di considerare preliminarmente le informazioni relative ai titoli edilizi comunque denominati, informazioni catastali, informazioni energetiche e altri elementi informativi resi disponibili dagli altri Uffici capitolini, ovvero da altre amministrazioni.

Il progetto può essere articolato nelle seguenti macro-fasi:

- setup e pianificazione, che include la definizione compiuta del progetto, propedeutica alla fase di affidamento dei servizi/forniture necessari.
- Realizzazione, che include le procedure di affidamento dei servizi previsti e l'espletamento degli stessi.
- Start-up, che prevede la messa in esercizio del sistema informativo e dei servizi al cittadino/utenti previsti

Si prevede un'attività di Project Management sull'intera durata del progetto volta a monitorare lo sviluppo dello stesso.

L'espletamento del progetto prevede una durata di 42 mesi decorrenti dall'approvazione dello stesso.

Gli obiettivi del progetto in termini di ottimizzazione/efficientamento dei processi interni all'Amministrazione e di miglioramento dei servizi erogati sono:

- miglioramento dell'efficienza operativa dell'Amministrazione capitolina ed in particolare del Dipartimento PAU;
- accessibilità ai cittadini delle pratiche edilizie riguardanti l'intero territorio comunale di Roma attraverso servizi innovativi resi disponibili su piattaforme informatiche aperte integrate e interoperabili.
- dematerializzazione del materiale cartaceo presente all'interno

	dell'Archivio Dipartimentale, consistente in Progetti Edilizi, Licenze Edilizie, Permessi di costruire ed Agibilità che consentirà la riduzione dei costi dell'Amministrazione; l'attuale Archivio remoto potrà essere infatti dismesso. Il progetto in questione va inteso in un quadro di riferimento più ampio, finalizzato alla costituzione del "fascicolo dell'immobile" dei fabbricati presenti all'interno del comune di Roma, sull'esperienza di quanto in corso di realizzazione anche sulla scorta di quello che sta facendo il comune di Milano per gli immobili pubblici. In tale ottica i titoli edilizi completi dei relativi elaborati costituiscono, insieme ai titoli edilizi in sanatoria, la parte del fascicolo afferente alla legittimità edilizia dello stato di fatto degli immobili di che trattasi.
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	Target Roma Capitale: IO01 - Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati: - target 2018: 1 - target 2023: 1

RM1.1.1.c Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano/Regolamento di gestione dei rifiuti</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM1.1.1.c Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire lo sviluppo di strumenti funzionali a pratiche di democrazia digitale (e-democracy), che migliorino la possibilità di accesso dei cittadini all'informazione e al processo decisionale.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
---	------	-----------------------------

RM1.1.1.c Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	1.1.1 (tecnologie smart city)
URB1		Effetto positivo indiretto

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	1.1.1 (tecnologie smart city)
GOV1		Effetto positivo diretto
GOV2		Effetto positivo diretto
GOV3		Effetto positivo diretto

RM1.1.1.d1 e RM1.1.1.d2 Dispiegamento del Sistema dei Pagamenti On Line dei Tributi e Adeguamento al Nodo Pagopa

RM1.1.1.d1-RM1.1.1.d2 Sezione anagrafica	
Asse PON METRO	<i>I - Agenda digitale metropolitana</i>
Obiettivo Specifico	<i>1.1 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili</i>
Azione	<i>1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city</i>
CUP (se presente)	<i>Primo lotto: J84E12000630004 Secondo lotto: J84B16000200007</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Acquisto o realizzazione di servizi</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Risorse economiche</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Stefano CERVI</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Risorse economiche</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>d1 € 707.845,71; d2 € 1.277.000,00</i>
Pagamenti DDRA	<i>d1 € 707.845,71; d2 € 856.598,03</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>25/11/2016</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Dicembre 2016 – nd</i>

RM1.1.1.d1-RM1.1.1.d2 Sezione Progettuale

<p>Obiettivi e descrizione generale dell'intervento</p>	<p>L'obiettivo del progetto nell'ambito della gestione delle entrate locali è la realizzazione di servizi in un'ottica di standardizzazione e di dematerializzazione delle attività dell'intero ciclo, al fine di supportare gli enti dell'Area Metropolitana attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - servizi standardizzati di pagamento accessibili da cittadini e imprese identificati/e ed anonimi/e, su piattaforma web multicanale e multi ente e/o tramite unica infrastruttura per vari canali fisici (SISAL, Lottomatica, atm, grande distribuzione) o mobili (App, etc.), con creazione e gestione di identificativo univoco del pagamento; - standardizzazione ed automazione dei processi di acquisizione dei dati analitici di pagamento, forniti da tutti gli intermediari della riscossione; - servizi per consentire l'associazione automatica e manuale dei pagamenti ai crediti, con notifica verso sistemi gestionali di area; - verifica e qualificazione delle somme riversate dagli intermediari, rispetto ai risultati della rendicontazione, con quadrature contabili e monitoraggio dei costi relativi ai diversi servizi; - assegnazione degli incassi alle diverse poste contabili di bilancio per ogni ente dell'Area Metropolitana in conformità con quanto richiesto dai bilanci "armonizzati". <p>Il quadro di riferimento del progetto è dato dall'adesione, da parte di tutte le Pubbliche Amministrazioni, alla convenzione con l'infrastruttura Pago@PA, gestita da AgID, provvedendo di conseguenza all'adeguamento dei propri sistemi di riscossione al fine di integrarsi con i servizi ed i processi centralizzati nel Nodo dei Pagamenti. Roma Capitale, accreditata presso AgID come intermediario tecnologico, intende dispiegare sui Comuni della Città Metropolitana, i servizi nel seguito descritti che sono erogati direttamente dai sistemi gestiti internamente a Roma Capitale e risultano fruibili dai diversi Comuni aderenti via internet. Il progetto prevede un primo lotto che si concluderà entro il 2017 e che pertanto concorrerà al raggiungimento del target intermedio al 2018 previsto dal Performance Framework (dispiegamento su 9 Comuni). Il secondo lotto prevede il dispiegamento sui restanti Comuni, prevedendo di coinvolgere, nelle varie forme, complessivamente circa 50 Comuni dell'Area Metropolitana entro il 2019. Tali servizi consentiranno ai cittadini di usufruire di servizi di pagamento interattivi (conclusione dell'iter di pagamento per via telematica) e in modalità multicanale seguendo procedure standardizzate a livello nazionale.</p> <p>Obiettivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diffusione e dematerializzazione dei servizi di pagamento nel rapporto con la PA anche per i Comuni dell'Area Metropolitana. - Incremento dei debiti strutturati. - Riduzione dei costi per la strutturazione di debiti e crediti e per le operazioni di incasso. - Potenziamento del monitoraggio dei pagamenti e riconciliazione automatica dei debiti. - Ottimizzazione dei meccanismi di regolarizzazione delle entrate in coerenza con le nuove norme del bilancio armonizzato.
<p>Area Territoriale di riferimento</p>	<p>Città metropolitana</p>

Risultato di progetto	Target Roma capitale: IO01 - Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati: - target 2018: 9 comuni - target 2023: 50 comuni
------------------------------	--

RM1.1.1.d1-RM1.1.1.d2 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano/Regolamento di gestione dei rifiuti</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM1.1.1.d1-RM1.1.1.d2 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire lo sviluppo di strumenti funzionali a pratiche di democrazia digitale (e-democracy), che migliorino la possibilità di accesso dei cittadini all'informazione e al processo decisionale.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
---	------	-----------------------------

RM1.1.1.d1-RM1.1.1.d2 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	1.1.1 (tecnologie smart city)
URB2 <i>rifiuti</i>		Effetto positivo indiretto
GOV1		Effetto positivo diretto
GOV2		Effetto positivo diretto
GOV3		Effetto positivo diretto

RM1.1.1.e Digitalizzazione delle Procedure e Servizi On Line Relativi all'occupazione Suolo Pubblico

RM1.1.1.e Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>I - Agenda digitale metropolitana</i>
Obiettivo Specifico	<i>1.1 Digitalizzazione dei processi amministrativi e diffusione di servizi digitali pienamente interoperabili</i>
Azione	<i>1.1.1 Adozione di tecnologie per migliorare i servizi urbani della smart city</i>
CUP (se presente)	<i>J81J17000340007</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Acquisto o realizzazione di servizi</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Sviluppo Economico Attività Produttive e Agricoltura Roma Capitale – Dipartimento Risorse Economiche</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Maurizio SALVI – Stefano CERVI</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma capitale</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 980.000</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 220.084,72</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>10/03/2017</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Settembre 2017 – nd</i>

RM1.1.1.e Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi servizi per il cittadino e per le imprese che, sfruttando quanto già realizzato con risorse proprie da Roma Capitale, consentano di digitalizzare ulteriori procedimenti appartenenti all'area delle concessioni e autorizzazioni, in particolare:

- concessioni OSP,
- autorizzazioni esposizione pubblicitaria con insegne,
- concessioni mercatali di spazi ed aree in sede propria ed impropria attraverso la cooperazione applicativa con altri sistemi e basi dati esistenti (Suap, calcolo canoni, sistema sanzionatorio, servizi di pagamento, ecc.).

L'Amministrazione capitolina si è dotata nel tempo di numerosi strumenti tecnologici per la digitalizzazione delle pratiche afferenti l'area delle Attività Produttive e quella delle Entrate. In particolare la piattaforma GET (Gestione Economica del Territorio) con gli sportelli telematici SUAP (Sportello Unico Attività Produttive) e SUAR (Sportello Unico Attività Ricettive) consente di coprire l'intero ciclo di vita della pratica dall'inserimento dell'istanza da parte dell'interessato, alla sua lavorazione da parte degli Uffici in modo di rispondere con efficienza all'esigenza espressa. La piattaforma GET è in stretta sinergia con i processi informatizzati dell'Area delle Entrate che consentono con le

opportune cooperazioni applicative di gestire gli aspetti economici legati ai singoli procedimenti garantendo la certezza del dovuto e del riscosso e consentendo il pagamento on line o tramite canali diversificati; alcuni di questi sistemi come Thebit, attuale sistema per il calcolo e la gestione dei canoni, dovranno essere sostituiti o reingegnerizzati al fine di rispondere alle nuove esigenze. Il progetto finanziato dal PON Metro è finalizzato a realizzare nuovi servizi presenti sul portale istituzionale (nel contesto del SUAP/SUAR) per la presentazione di richieste online di concessione/autorizzazione, con lo scopo altresì di dematerializzare il processo istruttorio del cittadino e dell'impresa, nonché l'archiviazione informatica nonché, a tendere, la conservazione sostitutiva della documentazione. Il progetto consentirà al cittadino di presentare le istanze online e monitorare lo stato di avanzamento della istruttoria fino al rilascio del titolo, nonché la verifica degli spazi disponibili e la simulazione di calcoli degli oneri (canoni, spese, ecc.) connessi al rilascio titolo. Tramite le realizzazioni ed implementazioni indicate, i diversi attori (uffici preposti al rilascio dei titoli, uffici preposti al recupero somme evase o sanzioni intimare, strutture e soggetti preposti ai sopralluoghi) possono avere piena disponibilità delle informazioni, senza accesso a sistemi diversi, con aggiornamento tempestivo, senza duplicazione di dati e processi. Nello stesso tempo i cittadini ed imprese possono - in unica modalità e tramite accesso al portale - simulare calcoli, presentare richiesta di concessioni/autorizzazione, verificarne l'iter, pagare online il dovuto o, tramite IUUV, pagare con qualunque canale o intermediario, senza pregiudicare l'automatica riconciliazione con il debito. Infine la onerosa attività di verifica sul territorio trova finalmente strumenti efficienti di conoscenza preventiva e di lavorazione on-site, che aumenta l'efficacia iniziale dell'azione, rendendo anche più stringente - tramite il drastico taglio dei tempi di lavorazione - il contrasto alla illegalità e più credibile la possibilità di recupero delle somme da riscuotere.

Obiettivi

Gli obiettivi del progetto in termini di ottimizzazione/efficientamento dei processi interni all'Amministrazione e di miglioramento dei servizi erogati sono:

- semplificazione, trasparenza, standardizzazione e digitalizzazione delle procedure per il rilascio e la gestione di concessioni/autorizzazioni da parte di Municipi e strutture centrali preposte.
- accessibilità dei cittadini per la presentazione delle richieste, con la possibilità di: verifica disponibilità spazi concedibili, simulazione del canone e degli oneri connessi, conoscenza dello stato dell'iter istruttorio, attraverso servizi innovativi resi disponibili su piattaforme informatiche aperte, integrate ed interoperabili;
- efficientamento dei processi informatici, tramite servizi di cooperazione applicativa tra sistemi e strutture informative che collaborano al processo di istruttoria della richiesta e al calcolo del dovuto nonché alla sua riscossione, con una significativa riduzione dei costi organizzativi per Roma Capitale e l'eliminazione di errori e duplicazione di informazioni.
- dematerializzazione del materiale cartaceo prodotto dal processo di ispezione e riduzione dei tempi tra il momento del sopralluogo, la notifica del verbale e quello della sua acquisizione a sistema, allo scopo di

	<p>contrastare l'illegalità e le violazioni in tema di abusivismo del commercio su suolo pubblico e della pubblicità tramite insegne.</p> <p>– digitalizzazione dell'attività di verifica (tra l'esistente e l'autorizzato) ed ispezione sul territorio, con la compilazione in tempo reale e notifica diretta del verbale con contestuale trasmissione dello stesso verso il sistema sanzionatorio.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale:</p> <p>IO01 - Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 1 - target 2023: 1

RM1.1.1.e Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM1.1.1.e Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire lo sviluppo di strumenti funzionali a pratiche di democrazia digitale (e-democracy), che migliorino la possibilità di accesso dei cittadini all'informazione e al processo decisionale.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
---	--	-----------------------------

RM1.1.1.e Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	1.1.1 (tecnologie smart city)
CC6	→	Effetto positivo indiretto

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	1.1.1 (tecnologie smart city)
URB1		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>Spazi pubblici, tensione abitativa</i>		Effetto positivo indiretto
GOV1		Effetto positivo diretto
GOV2		Effetto positivo diretto
GOV3		Effetto positivo diretto

RM2.2.1.a Infomobilità

RM2.2.1.a Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.1 Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti</i>
CUP (se presente)	<i>J81B15000920001</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Acquisto di beni – Lavori Pubblici</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano Pellegrini – Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 2.768.055,98</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 1.209.334,29</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>08/07/2016</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Gennaio 2017 – nd</i>

RM2.2.1.a Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento sostiene l'evoluzione e la diffusione territoriale dei sistemi di trasporto intelligente di Roma Capitale al fine di contribuire alla riduzione del traffico e favorire lo shift modale verso modalità di trasporto sostenibili. Gli interventi previsti sono l'implementazione di sistemi centralizzati di priorità semaforica per la realizzazione di itinerari con priorità semaforica al TPL, che insieme all'installazione di varchi di controllo delle corsie preferenziali del TPL hanno come obiettivo generale quello dell'aumento della velocità commerciale del TPL; l'implementazione di sistemi rilevamento del traffico per il monitoraggio dei tempi di percorrenza (sistema UTT) e dei carichi di traffico sulla rete portante (stazioni di misura); l'ampliamento dell'infrastruttura di connessione dati e di videosorveglianza (Image Processing); il potenziamento Centrale della Mobilità, la realizzazione di una nuova piattaforma di integrazione Banche Dati (native RSM e fonti esterne) e di tecnologie atte a garantire l'integrità di funzionamento dei sistemi (Disaster Recovery). Tale linea di intervento è coerente con le sfide ambientali individuate dal documento strategico "Sviluppo urbano sostenibile: le strategie di Roma Capitale" predisposto in attuazione dell'art. 7 del Reg. UE n. 1301/2013, che sono declinate nell'Azione integrata "Roma in movimento" del Piano operativo, che prevede inoltre interventi sulla mobilità lenta e sull'interscambio modale. Il potenziamento dei sistemi ITS rientra tra le attività previste dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16/04/2015, e del collegato Masterplan delle tecnologie ITS. L'intervento sarà realizzato in sinergia con la programmazione POR FESR Lazio 2014-2020 in materia di ITS, che interverrà in particolare in relazione alla realizzazione dei varchi per il rafforzamento del controllo dei veicoli sul perimetro della ZTL dell'anello ferroviario al fine di vietare e/o limitare l'accesso in funzione delle categorie emmissive dei veicoli. Gli interventi specifici saranno compiutamente definiti a valle dello studio di fattibilità finalizzato alla redazione del quadro d'insieme dei diversi progetti/interventi in corso o in programma e già finanziati riguardanti tematiche ITS/Infomobilità (tra questi, si annoverano a titolo esemplificativo CICERONE, VISICS-LED e PICOR dal MATTM, MP2 e MP3 dal MIT, Fondi Giubilarì, e gli interventi a valere sul POD MATTM) per garantire la massima integrazione sistemica di interventi frammentati in ragione delle diverse fonti finanziarie. La progettazione è stata affidata alla società inhouse di Roma Capitale, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. e attualmente si è in fase avanzata di tale studio e si sono quindi previsti in ambito PON diversi ambiti specifici di intervento di seguito sinteticamente dettagliati:

- Varchi di controllo accessi su itinerari del TPL, al fine di incrementare la velocità di servizio, saranno realizzati i seguenti varchi di controllo su itinerari esistenti del TPL:
 - VIA DEL CORSO PIAZZA DEL POPOLO
 - VIA DEL CORSO PIAZZA VENEZIA
 - VIA DEI FORI IMPERIALI COLOSSEO
 - VIA DEI FORI IMPERIALI PIAZZA VENEZIA

- VIALE REGINA MARGHERITA VIA NOMETANA
 - VIALE REGINA MARGHERITA VIA SALARIA
 - CORSO VITTORIO EMANUELE II LARGO ARGENTINA
 - CORSO VITTORIO EMANUELE II LUNGOTEVERE
 - VIA LABICANA direzione VIA MERULANA altezza VIA DEI NORMANNI
 - VIA LABICANA direzione VIA MERULANA altezza VIA PIETRO VERRI
Preferenziamento semaforico e controllo per gli itinerari del TPL, al fine di rendere più conveniente l'utilizzo del TPL rispetto al trasporto privato su alcuni itinerari prescelti è prevista l'implementazione della priorità semaforica al TPL. La prima operazione è l'acquisizione e configurazione del "modulo Previsore TPL", integrato nel sistema AVM di Atac, software che permette il corretto "dialogo" tra impianti semaforici e mezzi TPL; tale modulo software, attraverso la definizione di "punti notevoli" per il monitoraggio di dettaglio dei mezzi sulla rete del TPL, fa sì che si possano ottenere informazioni dettagliate sulla posizione dei mezzi sulla rete rispetto agli impianti semaforici, consentendo così di fare delle previsioni di arrivo dei mezzi al semaforo realistiche ed attendibili, sulla base delle quali il sistema UTC che governa l'itinerario ed in particolare l'impianto semaforico interessato adotteranno la strategia più opportuna per fornire la priorità al mezzo TPL.
 - Il test del previsore TPL è avvenuto su un tratto di Viale Trastevere in quanto, oltre ad essere stato concordato all'interno del gruppo di lavoro della priorità semaforica Dip. Mobilità – RSM – ATAC in cui è stato chiesto di sperimentare la priorità su un tratto dell'itinerario della linea tram 8, è un tratto sul quale era già presente un sistema UTC per cui è stato possibile testare il previsore con costi minimi di configurazione. Terminato il periodo di sperimentazione, la priorità alle linee tram sul tratto di viale Trastevere compreso tra P.zza Flavio Biondo e Lungotevere (P.zza G.G. Belli) è tuttora operativa.
 - A valle della sperimentazione suddetta, si prevede di sperimentare la priorità su un altro itinerario (Verano-Thorwaldsen, linee tram 3 e 19, circa 5 km, 25 IS totali) che è gestito da un altro sistema UTC, interfacciando anche questo sistema UTC con il previsore TPL. In questo modo, il previsore TPL, tramite minime attività di configurazione, potrà essere utilizzato su tutti gli impianti semaforici che sono gestiti dai due principali sistemi UTC presenti a Roma e che gestiscono più dell'80% degli impianti semaforici centralizzati di Roma.
 - Si prevede poi di intervenire successivamente su altri itinerari, uno in cui gli impianti semaforici vanno per buona parte centralizzati, e l'altro per il quale si dovrà procedere a sostituire il sistema UTC presente in quanto non compatibile con l'implementazione della priorità. Si tratterà nello specifico di intervenire su 2 itinerari (Trieste-Libia-Melaina e Togliatti rispettivamente) sui quali si stima di ottenere un aumento della velocità commerciale (e quindi una riduzione del tempo di percorrenza) di circa il 10-15%.
- Di seguito il dettaglio degli itinerari.

- Itinerario Togliatti (circa 8 km – 34 IS totali): aggiornamento UTC 34 IS, configurazione modulo Previsore e UTC per implementazione priorità, installazione sensori locali ed eventualmente telecamere per controllo, monitoraggio e gestione dei nodi più critici.
 - Itinerario Trieste-Labia-Melaina (circa 5 km – 15 IS totali): centralizzazione 8 IS, configurazione modulo Previsore e UTC per implementazione priorità, installazione sensori locali ed eventualmente telecamere per controllo, monitoraggio e gestione dei nodi più critici.
 - Estensione della rete di monitoraggio della viabilità urbana sulla rete portante con:
 - Installazione di nuove telecamere di videosorveglianza che si aggiungeranno alle oltre 70 già esistenti. Le nuove telecamere verranno installate sia su impianti già esistenti che di nuova realizzazione; nel primo caso sarà possibile sfruttare tutte le sinergie possibili come ad esempio la disponibilità di utenza elettrica e linea trasmissione dati.
 - Inserimento di funzioni di analisi video nelle telecamere esistenti e/o nuove in grado di rilevare in maniera automatica eventi di traffico (ad esempio code o incidenti) e sulla base di eventi attivare delle segnalazioni verso gli operatori della Centrale della Mobilità e/o attivare la trasmissione dei flussi video dalla periferia al centro.
 - Ampliamento dell'infrastruttura di connessione, a complemento di quella esistente di ROMA Capitale e/o disponibile da altri Enti, al fine di ottimizzare la trasmissione dei dati di infomobilità; si specifica che gli eventuali tratti realizzati verranno progettati per le sole esigenze dell'infomobilità.
 - Potenziamento Centrale della Mobilità e infomobilità.
- La Centrale nell'ambito del progetto PON Metro si doterà di:
- ✓ Piattaforma per la messa a sistema dei dati (data fusion) relativi ai diversi modi di trasporto attivi sul territorio comunale (Ferrovie, Cotral, Car Sharing, Anas, Autostrade, ecc.). In un'ottica multimodale sarà valutata l'opportunità di ottenere una stima delle caratteristiche e l'uso degli archi del grafo stradale (velocità, capacità, ecc.), per le diverse modalità di trasporto privato e pubblico avvalendosi di risorse e competenze da implementare all'interno dell'asset della Centrale e/o soluzioni già esistenti sul mercato,
 - ✓ Sistema di monitoraggio dei tempi di percorrenza del traffico veicolare con dispositivi innovativi quali antenne Bluetooth e Wi-Fi (per la quantificazione dei tempi di percorrenza) con il quale si stima di poter coprire almeno 50 km di rete portante.
 - ✓ Nuove stazioni di misura delle componenti veicolari, associate al suindicato sistema di monitoraggio dei tempi di percorrenza, che dovranno fornire i "pesi" delle varie componenti di traffico su archi indicativi della rete portante che possono essere la base per un'espansione dei dati alla totalità della rete portante.
 - ✓ Sistema di Disaster Recovery: data la crescente mole di dati che la Centrale gestisce e l'impegno di assicurare la continuità dei processi che presiedono alla erogazione dei propri servizi, risulta necessario

	<p>l'adozione di soluzioni tecnologiche atte a garantire la continuità di funzionamento dei sistemi, individuando la soluzione più adatta alle proprie esigenze tra le diverse tecnologie presenti sul mercato.</p> <p>La realizzazione di quanto sopra individuato sarà sviluppata in sinergia con le altre operazioni dell'azione integrata "Roma in movimento" e in coerenza con le indicazioni della Direttiva ITS Europea 2010/40/UE e del Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto, assicurando la replicabilità delle soluzioni e funzionalità di tipo scalabile, interoperabile e modulare.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale:</p> <p>IO04 - Estensione in lunghezza (diretrici viarie servite da ITS):</p> <ul style="list-style-type: none"> - target indicato 2018: n.a. - target indicato al 2023: 383 km

RM2.2.1.a Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Procedimenti di Valutazione Ambientale e procedimenti di autorizzazione ambientale svolti e in corso	<input type="checkbox"/> VIA	
	<input type="checkbox"/> Verifica di Ottemperanza	
	<input type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza	
	<input type="checkbox"/> Altro	
Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale	Si X No <input type="checkbox"/>
	Piani per lo sviluppo sostenibile	Si X No <input type="checkbox"/>
	Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile	Si X No <input type="checkbox"/>
	Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)	Si X No <input type="checkbox"/>
	Altro	

RM2.2.1.a Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

Favorire progetti che includano interventi rivolti all'integrazione tariffaria anche tra TPL e strumenti per la mobilità sostenibile negli enti pubblici e nelle aziende (car and bike sharing, car pooling, trasporti a chiamata, ecc).	Si X No <input type="checkbox"/>
Favorire interventi di gestione unica dei servizi per la mobilità collettiva a livello metropolitano.	Si X No <input type="checkbox"/>

Evitare il posizionamento di antenne e dispositivi per il wi-fi in prossimità degli edifici sensibili e rispettare gli standard minimi di distanza fra l'antenna e la popolazione esposta.

Si No

RM2.2.1.a Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	→ AZIONI	2.2.1 Infomobilità e ITS
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo indiretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo indiretto
CC6 <i>mobilità3</i>		Effetto positivo diretto
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo indiretto
GOV3		Effetto positivo indiretto

RM2.2.2.a BusRoma: Rinnovo flotta TPL

RM2.2.2.a Sezione Anagrafica

Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.2 Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL</i>
CUP (se presente)	<i>J80E19000080004</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Acquisto di beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e trasporti</i>

Responsabile Unico del Procedimento	<i>Alberto di LORENZO – Direzione Trasporto Pubblico locale del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	€ 3.877.368,74
Pagamenti DDRA	€ 3.877.368,74
Data di ammissione a finanziamento	11/12/2020
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	nd

RM2.2.2.a Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento si inquadra nell'ambito di un vasto programma di rinnovamento della flotta di superficie su gomma per il trasporto pubblico locale in ambito urbano, da realizzarsi per fasi nel periodo 2018-2021 tramite l'acquisto di circa 760 mezzi e che, per la rilevanza dell'azione, vede la concorrenza di diversi soggetti e di investimenti, infatti oltre a Roma Capitale e all'azienda ATAC Spa, gestore del servizio di TPL di superficie e di metropolitana, sono coinvolti la Regione Lazio attraverso il POR FESR 2014-2020 e il Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

L'acquisizione di autobus sostenuta dal PON Metro rientra nell'acquisto di n.328 autobus avviata alla fine dell'annualità 2019 principalmente con risorse ordinarie (322 autobus) e in minima parte con risorse del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Roma Capitale, in linea con le politiche comunitarie (Direttiva 2008/50/CE – relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa e Direttiva 2009/33/CE – per la promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada) intende promuovere interventi funzionali ad aumentare la mobilità sostenibile nelle aree urbane attraverso processi di ammodernamento e miglioramento del parco circolante dedicato al trasporto pubblico locale di persone, ciò al fine di sostenere percorsi di transizione indirizzati verso basse emissioni di carbonio.

L'attività di ammodernamento del parco autobus dedicato al Trasporto Pubblico Locale urbano, tramite il ricorso a mezzi di ultima generazione conformi ai migliori standard energetici ed ambientali disponibili, rappresenta una condizione indispensabile per migliorare la qualità dell'aria e combattere gli effetti negativi dell'inquinamento sulla collettività.

L'acquisto di nuovi autobus, destinati ai servizi di trasporto pubblico locale è, inoltre prioritario per la riduzione dell'età media del parco autobus, per il miglioramento della qualità, della sicurezza del servizio offerto e dell'efficienza nonché capace d'ingenerare l'attrattività del servizio anche al fine di dissuadere l'uso del mezzo privato con conseguenti benefici in termini di riduzione della congestione da traffico.

	<p>Il rinnovamento e potenziamento delle flotte di trasporto collettivo su gomma costituisce un elemento prioritario per la riorganizzazione dei correlati servizi pubblici, già in corso sia in relazione alla governance aziendale che gestisce il servizio di TPL di superficie e di metropolitana, sia alla pianificazione di percorsi e linee, considerati il generale deficit di dotazione di mezzi, inadatti ormai a sostenere la domanda potenziale, e l'anzianità media del parco veicolare e dei conseguenti consumi energetici, emissioni inquinanti e climalteranti e costi di gestione.</p> <p>Nello specifico dell'intervento sostenuto dal PON vengono acquisiti nuovi mezzi (n. 14) eco-compatibili alimentati a metano da 12 metri 3 porte, taglia definita in relazione alle specificità della rete servita dal trasporto pubblico locale romano che richiede un maggior numero di autobus di questa dimensione.</p> <p>I mezzi acquistati di proprietà di Roma Capitale vengono affidati per l'utilizzo all' esercente del Servizio di Trasporto Pubblico Locale, ATAC S.p.A., mediante contratto di usufrutto oneroso per la durata di 12 anni.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	nd

RM2.2.2.a Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Procedimenti di Valutazione Ambientale e procedimenti di autorizzazione ambientale svolti e in corso	<input type="checkbox"/> VIA		
	<input type="checkbox"/> Verifica di Ottemperanza		
	<input type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza		
	<input type="checkbox"/> Altro		
Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Programma biennale per l'acquisizione di beni e servizi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
Altro			

RM2.2.2.a Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Valutare il materiale da acquistare in base ad analisi di mercato anche sulla base di valori di consumo energetico, di emissioni sonore ed inquinanti</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire materiale che sia stato concepito tramite approccio alla valutazione del ciclo di vita (LCA assessment) e proveniente da imprese che abbiano adottato sistemi di gestione ambientale</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Minimizzare l'acquisto di mezzi alimentati a diesel, i cui motori nei cicli di guida reale sono affetti da emissioni particolarmente elevate di ossidi di azoto</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.2.a Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità		
OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.1 Informabilità e ITS
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC2 <i>energia1</i>		Effetto positivo indiretto
CC4 <i>Mobilità1</i>		Effetto positivo indiretto
CC5 <i>Mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB2 <i>Aria, rumore</i>		Effetto positivo diretto
GOV3		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.a1 Estensione rete ciclabile romana

RM2.2.3.a1 Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.3 Mobilità lenta</i>
CUP (se presente)	<i>82C15000410006</i>

Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici; Acquisto di beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano Pellegrini– Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 2.978.052,29</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 60.000,00</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>11/03/2020</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Gennaio 2017 – Settembre 2021</i>

RM2.2.3.a1 Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento prevede l'estensione della rete della ciclabilità di Roma Capitale mediante la ricucitura ed il completamento della rete esistente. Si contribuirà al raggiungimento dell'obiettivo fissato dall'Amministrazione con il vigente Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) consistente nel passaggio in 5 anni, da uno share modale della ciclabilità dello 0.6% al 4% e fino al 10% nel centro storico. Il potenziamento della mobilità ciclabile è uno dei punti fondamentali trattati nel PGTU, approvato con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16/04/2015, che incorpora e integra il precedente Piano Quadro della Ciclabilità (PQC), approvato con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 87 del 24/04/2012. Nel suo complesso, il PGTU prevede a regime una rete ciclabile principale di 245 km e una rete ciclabile "locale" di 564 km, a fronte degli attuali 150 km totali. L'individuazione degli itinerari ciclabili oggetto di finanziamento PON METRO discende dal processo di confronto pubblico nato nel 2014 contestualmente alla redazione del PGTU. La progettazione degli stessi è stata affidata all'Agenzia in-house di Roma Capitale, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. (RSM). Per rendere maggiormente efficace l'intervento relativo al presente finanziamento i percorsi ciclabili selezionati privilegiano la ricucitura di itinerari ciclabili esistenti e/o l'adduzione ai nodi del trasporto pubblico collettivo. Nel Disciplinare di Incarico di I annualità PON Metro n. 871 del 28/10/2016 gli itinerari individuati erano 15 che sono stati ricondotti a 14 nel corso della redazione degli Studi di Fattibilità, come già argomentato nella precedente aggiornamento della scheda. In sintesi, la necessità emersa in avvio di redazione degli Studi di Fattibilità di individuare tracciati alternativi a 3 dei 15 itinerari previsti dall'iniziale elenco (Via dei Gordiani, Via Guido Reni e Tunnel di Via di Santa Bibiana, finanziati dal MIT i primi due (GRAB) ed in attuazione per quanto riguarda il Tunnel di Via di Santa Bibiana) ha portato all'identificazione di due ulteriori itinerari valutati strategici. Il primo, lungo la via Tiburtina per consentire l'aggancio alla ciclabile di imminente realizzazione sotto il Tunnel di Santa Bibiana sino a Viale Regina Elena, nonché

l'itinerario lungo via Ettore Rolli, inteso come naturale prosecuzione di quello esistente lungo la via Portuense sino all'aggancio con la pista lungo la banchina del Tevere (Discenderia in Lungotevere degli Artigiani). La somma dell'estensione dei due percorsi sopra indicati supera quella dei tre sostituiti, portando il totale dei km da realizzare oltre i 18 Km stabiliti nello stesso Disciplinare di Incarico.

L'operazione RM2.2.3.a1 - Estensione rete ciclabile romana, e relativo CUP J82C15000410006, si riferisce pertanto alle attività di progettazione preliminare e definitiva di 14 itinerari individuati per un'estensione della rete ciclabile pari a 23,240 Km e precisamente:

- Lungotevere sx da Via Rubattino a Ponte Sublicio –1300 metri;
- Via delle Milizie da Via Lepanto a Ponte Matteotti – 450 metri;
- Via Tiburtina dal Tunnel di Via di Santa Bibiana a Viale Regina Elena – 1000 metri;
- Via Tiburtina da Viale Regina Elena alla Stazione Tiburtina – 2.120 metri;
- Via De Coubertin - Via G. Gaudini – Viale M. Pilsudski – 1000 metri;
- Viale XXI Aprile - Viale delle Province – 1.900 metri;
- Largo Toja – Via Ettore Rolli – Via Angelo Bellani – 1.320 metri;
- Via del Campo Boario da Piazzale Ostiense a Via Nicola Zabaglia – 400 metri;
- Metro S. Paolo - via Giustiniano Imperatore – Via C. Colombo – 1300 metri;
- Via Ostiense, dalla Basilica San Paolo alla Stazione Piramide – 2100 metri;
- Da P.le Ostiense a Via dei Cerchi lungo Viale Aventino – 1.900 metri;
- Viale Tre Fontane – Dorsale Tevere Sud. Attraverso Viale Val Fiorita - Viale Egeo - Via del Cappellaccio – 2200 metri;
- Via Ugo della Seta – Via Monte Cervialto – Metro B1 Jonio – 2000 metri;
- Viale Tirreno – Piazza Sempione – Ponte Tazio – Via Valsolda – 1700 metri.

Nonché alla progettazione esecutiva e realizzazione dei seguenti 7 itinerari per un totale di ca 12,74 km di realizzazione di nuove piste ciclabili:

1. Lungotevere sx da Via Rubattino a Ponte Sublicio fino a Porta Portese e Bocca della Verità – 1300 metri;
2. Via delle Milizie da Via Lepanto a Ponte Matteotti – 450 metri;
3. Via Tiburtina dal Tunnel di Via di Santa Bibiana a Viale Regina Elena – 1000 metri;
4. Via Tiburtina da Viale Regina Elena alla Stazione Tiburtina – 2120 metri;
5. Largo Toja – Via Ettore Rolli – Via Angelo Bellani – 1300 metri;
6. Via Ostiense, dalla Basilica San Paolo alla Stazione Piramide – 2100 metri;
7. Da P.le Ostiense a via dei Cerchi attraverso Viale Aventino – 1900 metri.

I restanti 7 itinerari progettati fino al livello definitivo tramite il PON Metro saranno realizzati con risorse del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) nell'ambito dell'intervento "Attuazione PGTU – I° e II° Stralcio" (ex POD Ambiente) come si seguito indicati:

1. Via De Coubertin – Via G. Gaudini – Viale M. Pilsudski – 1000 metri
2. Viale XXI Aprile - Viale delle Province - 1900 metri
3. Via del Campo Boario da Piazzale Ostiense a Via Nicola Zabaglia - 400 metri

4. Metro San Paolo - Via Giustiniano Imperatore - Via C. Colombo - 1300 metri
5. Viale Tre Fontane – Dorsale Tevere sud attraverso Viale Val Fiorita - Viale Egeo – Via del Cappellaccio - 2200 metri
6. Via Ugo della Seta - Via Monte Cervialto - Metro B1 Jonio - 2000 metri
7. Viale Tirreno - Piazza Sempione - Ponte Tazio - Via Valsolda - 1700 metri

L’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità ha trasmesso al Dipartimento Mobilità e Trasporti il 04.07.2017 Prot. n. QC 24384, gli ultimi 7 Studi Fattibilità con i quali è stata completata la consegna dei 14 previsti. Successivamente i progetti consegnati sono stati oggetto di istruttoria congiunta fra Dipartimento Mobilità e RSM. In data 20.07.2017 il Dipartimento Mobilità e Trasporti (Prot.N. QG 26554) ha trasmesso all’Agenzia i verbali relativi all’istruttoria di cui sopra nei quali sono state sintetizzate le analisi condotte sui 14 Studi di Fattibilità e indicate tra le soluzioni proposte negli stessi Studi, quelle da adottare nella redazione dei progetti preliminari. E’ stata quindi avviata la progettazione preliminare dei 14 itinerari. Al fine di rendere esaustiva la comprensione degli stessi i progetti, sono stati redatti i seguenti elaborati: Corografia, Planimetria di rilievo e repertorio fotografico, Planimetria di progetto e sezioni ante e post opera, Stima dei costi, Quadro Economico, Prime indicazioni per la redazione del Piano di Sicurezza, Relazione illustrativa. I 14 Progetti preliminari sono stati consegnati al Dipartimento Mobilità e Trasporti (Prot. QG n. 31897) il 14.09.2017.

I progetti sono stati esaminati dal Dipartimento e le osservazioni, considerazioni e richieste sono state trasmesse all’Agenzia con nota prot. 35704 del 13.10.2017. La II annualità ha previsto lo sviluppo della progettazione definitiva ed esecutiva per la successiva realizzazione delle piste ciclabili sopra indicate. Gli elaborati della progettazione definitiva dei restanti Lotti sono stati consegnati entro il termine di luglio 2018. I progetti esecutivi saranno consegnati dall’Agenzia entro 60 giorni dalla comunicazione della chiusura della Conferenza dei Servizi da parte del Dipartimento. La progettazione di tutti gli itinerari si è conclusa con la trasmissione al Dipartimento Mobilità, con nota RSM n. 26450 del 06.05.2019, dei progetti esecutivi relativi ai seguenti percorsi:

- Basilica San Paolo – Stazione Piramide
 - Largo Toya – Via Rolli – Via Bellani – Lungotevere degli Artigiani
- Con nota QG 34469 del 09.10.2018 è stato trasmesso a RSM il Disciplinare d’incarico per l’espletamento delle attività di Stazione Appaltante, Direzione e Contabilità dei Lavori, Coordinamento della Sicurezza in fase di esecuzione, assistenza al collaudo e collaudo/verifiche di conformità/attestazione di regolare esecuzione, relativamente ai 5 percorsi ciclabili dettagliati nel seguente elenco:
- Lungotevere sx da Via Rubattino a Ponte Sublicio fino a Porta Portese e Bocca della Verità;
 - Via delle Milizie da Via Lepanto a Ponte Matteotti;
 - Via Tiburtina dal Tunnel di Via di Santa Bibiana a Viale Regina Elena;
 - Via Tiburtina da Viale Regina Elena alla Stazione Tiburtina;

	- Da Piazzale Ostiense a via dei Cerchi attraverso Viale Aventino. Relativamente ai suddetti itinerari, RSM ha svolto le attività per l'espletamento della gara di appalto; la firma dei contratti con le Società affidatarie è prevista entro dicembre 2019.
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	Target Roma Capitale: Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili): - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)): target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)

RM2.2.3.a1 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.a1 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.a1 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità²</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.a2 Parcheggi per biciclette diffusi

RM2.2.3.a2 Sezione Anagrafica

Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.3 Mobilità lenta</i>
CUP (se presente)	<i>J80D1500000006</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici; Acquisto di beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano Pellegrini– Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 219.000,00</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 199.896,2</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>08/07/2016</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Gennaio 2017 – Settembre 2021</i>

RM2.2.3.a2 Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento sostiene la realizzazione di stalli per biciclette al fine di favorire lo scambio modale con il trasporto pubblico, in siti diffusi sul territorio. L'obiettivo è di favorire la diffusione della bicicletta per gli spostamenti sistematici come descritto nell'Azione integrata "Roma in movimento" del Piano operativo, il quale prevede inoltre interventi sul potenziamento del sistema "bike parking" e degli "hub intermodali". La progettazione è stata affidata all'Agenzia in-house di Roma Capitale, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. (RSM). L'intervento prevede la realizzazione di "parcheggi per bici" con fornitura in opera di rastrelliere presso:

- siti già individuati/progettati, in prossimità di piste ciclabili realizzate o in fase di realizzazione,
- stazioni/capolinea del trasporto pubblico,
- luoghi di possibile scambio modale,
- servizi locali, attrattori cittadini, scuole pubbliche

L'individuazione degli specifici interventi discende da un processo di confronto pubblico e di definizione delle priorità avviato già nel 2014 contestualmente alla redazione del PGTU. Sono stati individuati siti e redatte schede progettuali di localizzazione. La localizzazione dei siti è scaturita da valutazioni circa l'idoneità rispetto agli obiettivi del Programma, all'integrazione tra il sistema della rete ciclabile cittadina e i punti di scambio del trasporto pubblico in modo da privilegiare le ciclostazioni diffuse a maggior attrattività multimodale. Al termine di tale processo sono stati individuati 212 siti d'installazione corrispondenti a circa 2.000 posti bici e indicativamente 2.000 mq di superficie riqualificata e attrezzata, ove realizzare parcheggi diffusi per biciclette a servizio di principali attrattori

	cittadini nonché per nodi e stazioni del trasporto pubblico.
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili): - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)): target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)

RM2.2.3.a2 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.a2 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.

RM2.2.3.a2 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	→ AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità²</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.a3 Attraversamento ciclabile tunnel Santa Bibiana

RM2.2.3.a3 Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.3 Mobilità lenta</i>
CUP (se presente)	<i>J81B17000280004</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici; Acquisto di beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano Pellegrini - Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 36.709,10</i>

Pagamenti DDRA	€ 36.709,10
Data di ammissione a finanziamento	07/12/2018
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	Gennaio 2017 – Settembre 2021

RM2.2.3.a3 Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento è stato inquadrato tra le attività previste per ampliare l'offerta di percorsi ciclabili, come previsto da Piano Quadro della ciclabilità capitolina e l'attraversamento ciclabile del tunnel di S. Bibiana rientra nelle opere previste in tale Piano. Il progetto si pone l'obiettivo di risolvere il problema del passaggio dei ciclisti che hanno la necessità di percorrere in sicurezza dal traffico di veicoli a motore, in entrambi i sensi di marcia, il Tunnel di S. Bibiana. L'intervento prevede la realizzazione di una pista ciclabile composta da corsie separate ad unico senso di marcia nel tunnel di Santa Bibiana, e precisamente tra via Giolitti e piazza di Porta San Lorenzo, che raccorda il rione Esquilino (Municipio Roma I) e quello di San Lorenzo (Municipio Roma II). La progettazione veniva affidata da parte del Municipio Roma I Centro alla Società partecipata Roma Servizi per la Mobilità e di seguito è riportato il processo di progettazione ed approvativo:

- Con nota prot n. CA 179872 del 05/12/2014 il Municipio Roma 1 inviava al Dipartimento Mobilità e Trasporti, prot. QG 41588/2014, la proposta progettuale di collegamento ciclabile nel Tunnel di Santa Bibiana con allegata copia della Del. G.M. Roma 1 n. 61/2014 avente ad oggetto l'approvazione della proposta progettuale.
- Con nota prot. CA n° 57500 del 13/04/2015, prot. QG n° 11946/2015, il Municipio Roma I esprimeva parere favorevole al progetto
- Con nota prot. 3263 del 23/01/2015, prot. QG n° 3601/2015, la società partecipata Roma Servizi per la Mobilità trasmetteva al Dip Mobilità e trasporti gli elaborati progettuali contenenti le indicazioni tecniche recepite e a seguito dei pareri di competenza sull'opera;
- Con nota prot. QG n° 3754 del 01/02/2017 l'Ufficio Discipline Speciali di Traffico del Dipartimento Mobilità e Trasporti ha presentato il proprio parere di competenza, rappresentando una certa perplessità per la vicinanza della fermata autobus in prossimità della pista ciclabile che sono state superate con le soluzioni verificate e prospettate dalla società partecipata Roma Servizi per la Mobilità con nota prot. 8440 del 08/02/2017.
- Con nota prot. QG n° 5064 del 09/02/2017 la società partecipata Roma Servizi per la Mobilità, al fine di recepire condizioni ed osservazioni espresse nell'ambito degli incontri e dei pareri successivamente espressi dai competenti uffici, trasmetteva nuovi elaborati del progetto esecutivo "Attraversamento Ciclabile del Tunnel di Santa Bibiana" revisionati ed aggiornati.
- Con Determinazione Dirigenziale n. QG/217/2017 del 14/03/2017 è stato approvato il progetto esecutivo riguardante "Attraversamento ciclabile

	<p>del Tunnel di Santa Bibiana", nominato il Responsabile del Procedimento e contestualmente è stata affidata alla Società partecipata Roma Servizi per la Mobilità la realizzazione dell'intervento.</p> <p>Il progetto ha previsto la realizzazione di pista ciclabile, per una lunghezza complessiva di 200 metri, composta da corsie separate ad unico senso di marcia, di cui una corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale ed in adiacenza al marciapiede (lato valle), con senso di marcia concorde a quello degli altri autoveicoli, in direzione San Lorenzo, mentre l'altra corsia riservata è ricavata dal marciapiede (lato monte) con direzione Esquilino. Inoltre, la separazione dei sensi di consente di ridurre al minimo i punti di criticità legati al passaggio delle bici dalle corsie a loro riservate alla promiscuità con i flussi degli altri autoveicoli, mettendo il ciclista in sicurezza sia in fase di immissione nel traffico che nei cambi di direzione, grazie agli attraversamenti pedonali esistenti e a quelli ciclabili e ciclo-pedonali di nuova realizzazione, garantendo, in tal modo, le migliori condizioni di sicurezza alla circolazione dei pedoni e dei ciclisti, che percorrevano il tratto in oggetto con notevoli rischi per la propria incolumità. In esito alla conclusione della fase di progettazione dell'intervento è stata autorizzata, con Determina a Contrarre del Responsabile del Procedimento per la fase di Affidamento di RSM n. 5/2017, la procedura negoziata ex art. 36, comma 2 lett. b) del D.Lgs. 50/2016 per l'affidamento dell'esecuzione dei lavori.</p> <p>Con verbale di aggiudicazione del Responsabile del Procedimento per la fase di Affidamento di RSM del 28/6/2017 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva a favore della Sabina Appalti s.r.l..</p> <p>In data 07/07/2017 è stato sottoscritto dalle Parti il contratto e il 29/08/2017 è avvenuta la consegna dei lavori appaltati per l'avvio del cantiere. I lavori sono stati ultimati dall'impresa aggiudicataria in data 27/09/2017 e in esito alle successive prescritte attività di accertamento e verifica sulla realizzazione e chiusura dei lavori in data 24/5/2018 è stata rilasciato il certificato di regolare esecuzione.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili):</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km <p>FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)):</p> <ul style="list-style-type: none"> target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)

RM2.2.3.a3 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.a3 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.a3 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.a4 Nuovo attraversamento pedonale e ciclabile lungotevere Magliana – Vicolo Pian Due Torri

RM2.2.3.a4 Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.3 Mobilità lenta</i>
CUP (se presente)	<i>J81B17000940004</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici; Acquisto di beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano Pellegrini– Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 88.578,47</i>

Pagamenti DDRA	€ 88.135,57
Data di ammissione a finanziamento	07/12/2018
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	Gennaio 2017 – Settembre 2021

RM2.2.3.a4 Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento prevede la riconfigurazione dell'area costituita dall'intersezione del Lungotevere Magliana con Vicolo Pian Due al fine, da un lato, di garantire la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili che si trovano sull'argine del fiume Tevere e, dall'altro, di assicurare maggiore sicurezza e visibilità alla pista ciclabile. L'intervento è realizzato tramite l'inserimento di nuovi attraversamenti pedonali/ciclabili, la realizzazione di nuovi marciapiedi e isole spartitraffico (rialzati di 15 cm rispetto al piano stradale) al fine di assicurare il rallentamento dei veicoli in transito e garantire la continuità dei percorsi pedonali e ciclabili che si trovano sull'argine del fiume Tevere. L'intervento si completa con l'installazione della segnaletica stradale (cartelli, attraversamenti pedonali, rallentatori ottici e acustici, marginatori, ecc.), di parapetonali e il riposizionamento della rastrelliera.

Stato di attuazione

La progettazione e la realizzazione del nuovo attraversamento pedonale e ciclabile è stata affidata alla società in-house Roma Servizi per la Mobilità Srl (RSM) con nota di incarico prot. 34031 del 24/10/2016 e con la stipula di apposito Disciplinare di Incarico, approvato con DD QG/867 del 20/9/2017.

La fase di progettazione è stata conclusa a settembre 2017 ed è stata espletata attraverso le seguenti attività:

- Elaborazione del progetto di fattibilità tecnica economica, consegnato da RSM al Dipartimento Mobilità e Trasporti in data 14/3/2017 nota prot. 16135.
- Svolgimento in data 22/3/2017 della Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'art. 14, comma 2 della L. 241/1990, indetta e convocata dal Dipartimento Mobilità e Trasporti con nota prot. 10030 del 16/3/2017;
- Conclusione con parere favorevole della Conferenza dei servizi di cui al verbale del Dipartimento Mobilità e Trasporti del 10/4/2017, trasmesso con nota prot. QG/14208 del 13/4/2017;
- Elaborazione e consegna da parte di RSM con nota prot. 24537 del 5/7/2017 del progetto esecutivo che recepisce altresì le osservazioni/prescrizioni espresse in sede di Conferenza dei servizi del 22/3/2017;
- Verifica e validazione del progetto esecutivo ai sensi dell'art. 26 del D.lgs. 50/2016 e s.m.i., come da verbali del 26/6/2017;
- Approvazione del progetto esecutivo con DD QG/867 del 20/9/2017 del Dipartimento Mobilità e Trasporti e contestuale approvazione del

	<p>Disciplinare di incarico a RSM per l'esecuzione dei lavori.</p> <p>In esito alla conclusione della fase di progettazione, con determina a contrarre n. 15 del 7/12/2017 è stata indetta da RSM la procedura negoziata ai sensi dell'art. 36, comma 2, lett. b) del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i. per l'affidamento dei lavori per l'importo di € 83.848,18 oltre IVA. L'aggiudicazione definitiva è avvenuta il 17/4/2018.</p> <p>In data 18/5/2018 è stato sottoscritto il contratto di appalto e il 4/7/2018 è avvenuta la consegna dei lavori ai fini dell'avvio delle opere appaltate per una durata prevista è di 90 giorni dalla data del verbale di consegna dei lavori. I lavori sono stati eseguiti in linea a tali termini e il certificato di ultimazione lavori è stato emesso in data 10/10/2018.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili):</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km <p>FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)):</p> <ul style="list-style-type: none"> target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)

RM2.2.3.a4 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.a4 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.a4 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	→	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
URB4 spazi pubblici		Effetto positivo indiretto	

RM2.2.3.a5 Pista ciclabile Tuscolana

RM2.2.3.a5 Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.3 Mobilità lenta</i>
CUP (se presente)	<i>J81B17000950004</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici; Acquisto di beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano Pellegrini – Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 542.239,16</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 533.159,2</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>07/12/2018</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>Gennaio 2017 – Settembre 2021</i>

RM2.2.3.a5 Sezione Progettuale	
Obiettivi e descrizione generale dell'intervento	<p>L'intervento è coerente con la strategia del Piano Quadro della ciclabilità capitolina, nell'ambito delle attività previste per ampliare l'offerta di percorsi ciclabili. La ciclabile Tuscolana è uno dei percorsi di livello principale della rete ciclabile nel territorio capitolino in quanto si sviluppa lungo la viabilità principale urbana e al contempo rappresenta un'opera di "ricucitura strategica" tra le piste già realizzate. L'obiettivo principale dell'intervento è quello di realizzare un itinerario ciclabile riducendo la sezione utile per le auto e al contempo di garantire maggiore tutela e sicurezza per gli utenti deboli della strada (pedoni e ciclisti). L'intervento si attua nel VII Municipio, nel tratto che va dall'altezza di via dei Lentuli</p>

	<p>(Quadraro Vecchio) all'intersezione con viale Palmiro Togliatti, oltre piazza di Cinecittà e prevede la realizzazione di un itinerario monodirezionale lungo entrambi i fronti per uno sviluppo complessivo di ca. 2,2 Km di nuovo percorso ciclabile per ciascun senso di marcia. L'itinerario ciclabile entrerà a far parte della rete principale ciclabile di valenza urbana del Municipio VII ed è predisposto per riconnettersi, da un lato, all'itinerario previsto per il futuro GRAB (che interesserà la zona del Quadraro Vecchio e il sottopasso ciclopedonale di via Tuscolana dal Quadraro); dall'altro lato potrà essere collegata alla ciclabile di viale Palmiro Togliatti, che dovrà essere prolungata fino a via Tuscolana. A metà circa del percorso lungo via Tuscolana, la ciclabile interseca e connette l'esistente pista e recentemente riqualificata lungo viale Giulio Agricola e viale Marco Fulvio Nobiliore, che collega il Parco degli Acquadotti con il Parco di Centocelle. Le attività svolte sono le seguenti.</p> <p>La progettazione e la realizzazione della pista ciclabile lungo via Tuscolana è stata affidata alla società in house Roma Servizi per la Mobilità Srl (di seguito anche RSM). Nel dettaglio la fase di progettazione è stata condotta mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Elaborazione del progetto di fattibilità tecnica economica, il 16/5/2017 da RSM al Dipartimento Mobilità e Trasporti; - Elaborazione del progetto definitivo, consegnato il 20/6/2017 da RSM al Dipartimento Mobilità e Trasporti; - Svolgimento in data 28/6/2017 della Conferenza dei Servizi; - Consegna da parte di RSM il 10/8/2017 del progetto definitivo aggiornato e integrato in recepimento delle osservazioni/prescrizioni espresse in sede di Conferenza dei servizi; - A seguito del recepimento delle osservazioni e integrazioni, conclusione con esito positivo della Conferenza dei servizi di cui al verbale del Dipartimento Mobilità e Trasporti del 5/9/2017; - Elaborazione del progetto esecutivo da parte di RSM, trasmesso il 25/10/2017 al Dipartimento Mobilità e Trasporti; - Approvazione e validazione del progetto esecutivo con DD QG/1022 del 21.11.2017 del Dipartimento Mobilità e Trasporti <p>In esito alla conclusione della fase di progettazione è stata indetta con provvedimento dell'Amministratore Delegato di RSM del 22/12/2017 la procedura di gara aperta ai sensi del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i. In data 14/5/2018, è stato aggiudicato definitivamente l'appalto dei lavori.</p> <p>In data 23/5/18 il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale, con protocollo QG/17952, ha richiesto all'Organismo Intermedio l'inserimento dell'intervento all'interno del quadro degli interventi dell'Azione Roma in Movimento cofinanziata dal PON METRO. In data 5/7/018 è stato sottoscritto il contratto con l'appaltatore e il 26/7/2018 è avvenuta la consegna dei lavori appaltati per l'avvio del cantiere, la cui durata prevista è di 239 giorni. In fase di esecuzione dei lavori è emersa la necessità di procedere con una variante in corso d'opera per la fornitura e posa in opera di ulteriori cordoli al fine di evitare la sosta selvaggia nelle porzioni di pista non protette.</p>
<p>Area Territoriale di riferimento</p>	<p>Roma Capitale</p>

Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili):</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km <p>FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)):</p> <ul style="list-style-type: none"> target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)
------------------------------	---

RM2.2.3.a5 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.a5 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.	Si X	No <input type="checkbox"/>
Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.	Si X	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.a5 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 emissioni		Effetto positivo diretto
CC5 mobilità ²		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 aria		Effetto positivo diretto
URB3 biodiversità		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 paesaggio		Effetto positivo indiretto
URB4 spazi pubblici		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.a6 Pista ciclabile Nomentana

RM2.2.3.a6 Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana
Obiettivo Specifico	2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane
Azione	2.2.3 Mobilità lenta

CUP (se presente)	J81B15000240001
Modalità di attuazione	Operazione a titolarità
Tipologia dell'operazione	Lavori pubblici; Acquisto di beni
Beneficiario	Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti
Responsabile Unico del Procedimento	Fabio Stefano Pellegrini – Responsabile Direzione Programmazione e Attuazione dei Piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale
Soggetto attuatore	Roma Capitale - Dipartimento Mobilità e Trasporti
Costo Totale dell'operazione	€ 1.725.298,25
Pagamenti DDRA	€ 1.438.147,71
Data di ammissione a finanziamento	07/12/2018
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	Gennaio 2017 – Settembre 2021

RM2.2.3.a6 Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento è stato inquadrato tra le attività previste per ampliare l'offerta di percorsi ciclabili, come previsto da Piano Quadro della ciclabilità capitolina. La ciclabile Nomentana, opera della lunghezza di 3.6 km, è uno dei percorsi di livello principale della rete ciclabile capitolina in quanto si sviluppa lungo la viabilità principale urbana e al contempo rappresenta un'opera di "ricucitura strategica" tra le piste ciclabili già realizzate nel territorio municipale (pista ciclabile di Via dei Campi Flegrei, all'altezza di via Valdarno). L'obiettivo principale dell'intervento è quello di realizzare un itinerario ciclabile riducendo la sezione utile per le auto e di garantire maggiore sicurezza per gli utenti deboli della strada. L'intervento era stato inizialmente inserito fra quelli cofinanziati dal "Programma per lo sviluppo delle azioni del Piano Generale del Traffico Urbano – primo e secondo stralcio" di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 93/CLE del 23/6/2015, successivamente rimodulato con Decreto n. DEC/CLE/98 del 20/4/2016

Le attività svolte sono le seguenti:

- Determinazione Dirigenziale n. 237 del 30/3/2016 di approvazione della proposta di rimodulazione dei Programmi Operativi di Dettaglio (P.O.D) "Programma per lo sviluppo delle azioni del Piano Generale del Traffico Urbano – primo e secondo stralcio" di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 93/CLE del 23/6/2015, successivamente rimodulato con Decreto n. DEC/CLE/98 del 20/4/2016, che prevede, tra l'altro, l'inserimento della pista ciclabile lungo la via Nomentana "Porta Pia – Via Valdarno" nell'elenco dei percorsi ciclabili da realizzare;
- Determinazione Dirigenziale n. 312 del 19/4/2016 di approvazione del Progetto Definitivo di realizzazione della pista ciclabile Porta Pia – Via Valdarno, ritenendo che le condizioni e le prescrizioni avanzate in

sede di Conferenza dei Servizi (indetta e convocata per il 30/01/2014 con nota prot. n. QG/49420 del 24/12/2013) dagli uffici, enti e amministrazioni competenti dovranno essere recepite nel successivo progetto esecutivo (nota prot. n. QG/35824 del 24/10/2014 di chiusura della Conferenza dei Servizi);

- In data 21.12.2017 è stata Determinazione Dirigenziale n. 453 del 31/05/2016 di affidamento dell'incarico a RSM per l'attuazione degli interventi del "Programma per lo sviluppo delle azioni del Piano Generale del Traffico Urbano – primo e secondo stralcio" nell'ambito del cofinanziamento di cui al Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 93/CLE del 23/6/2015, successivamente rimodulato con Decreto n. DEC/CLE/98 del 20/4/2016 e contestuale approvazione del Disciplinare di incarico che regola i rapporti contrattuali tra RSM e il Dipartimento Mobilità e Trasporti (Rep. Contratti n.1 del 16/9/2016);
- Verifica del progetto esecutivo dell'11/4/2017 e validazione del RUP del 12/4/2017 del progetto esecutivo ai sensi dell'art. 26 del Dlgs 50/2016 e s.m.i;
- Determinazione Dirigenziale n. 469 del 12/05/2017 di approvazione del Progetto Esecutivo e del relativo quadro economico dell'intervento per complessivi € 2.186.921,51 di cui importo lavori pari a € 1.684.804,98 e somme a disposizione pari a € 502.116,53;
- Deliberazione del CdA di RSM n. 11 del 30/5/2017 di indizione della procedura di gara aperta ai sensi del D.lgs. n. 50/2016 e s.m.i per l'affidamento dei lavori di realizzazione della pista ciclabile Porta Pia – Via Valdarno per l'importo di € 1.863.537,56 oltre IVA, di cui € 1.531.640,89 per i lavori e € 321.296,67 di somme a disposizione;
- Acquisizione del CUP: G81B17000080005 e del CIG: 71039171C3;
- Pubblicazione del bando di gara n. 2/2017 e dei relativi allegati con scadenza per la presentazione delle offerte stabilita al 28/7/2017. Il criterio di aggiudicazione dell'appalto di gara è il prezzo più basso, ex art. 95, comma 4, lettera a) del D.lgs. 50/2016 con applicazione dell'esclusione automatica dell'offerta ai sensi dell'art. 97, comma 8 del Codice. Il bando di gara è stato pubblicato sul sito della stazione appaltante, sulla GURI n. 71 del 23/6/2017 e per estratto sui quotidiani "Il Sole 24 ore" del 23/6/2017 e "Il Tempo" del 23/6/2017;
- Entro il termine stabilito dal bando per la presentazione delle offerte sono pervenuti n. 301 plichi.
- Nomina del seggio di gara prot. 4379 del 31/7/2018, che ha condotto i propri lavori dal 31/7/2018 (prima seduta) al 19/9/2018 con la proposta di aggiudicazione a favore della società P.M. Costruzioni Srl;
- Provvedimento dell'Amministratore Delegato n. 15 del 13/11/2017 di aggiudicazione definitiva dell'appalto alla società P.M. Costruzioni Srl per l'importo di € 1.059,352,22 oltre IVA al 10% per un totale complessivo di € 1.165.287,44 dell'intervento denominato "Ciclabile Nomentana";
- sottoscritto dalle Parti il contratto e il 18/01/2018 è avvenuta la consegna dei lavori appaltati per l'avvio del cantiere, la cui durata

	<p>prevista è di 400 giorni.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durante il corso dei lavori si sono verificate condizioni tali da procedere alla concessione di una proroga contrattuale di 120 giorni naturali e consecutivi, per cui il termine di ultimazione è slittato dall'iniziale 21/02/2019 al 22/06/2019; il verbale di concessione proroga è stato sottoscritto in data 06/02/2019. - In data 22/05/2019 è stato emesso il Provvedimento dell'Amministratore Delegato di RSM per l'approvazione di una variante in corso d'opera contenuta entro il quinto dell'importo contrattuale già disponibile nell'ambito del quadro economico di aggiudicazione approvato dal Dip.to Mobilità nell'ambito della DD 689/2018 di liquidazione del SAL n. 1. - In data 23/05/2019 è stato sottoscritto tra il rappresentante dell'impresa ed il responsabile del procedimento l'Atto di Sottomissione che era stato preventivamente approvato nell'ambito del provvedimento dell'AD n. 4 del 22/05/2019 di approvazione della variante; nell'Atto viene anche formalizzato il rapporto contrattuale con l'impresa per la parte relativa alle opere in economia presenti nel Q.E. di progetto e di rimodulazione fino all'importo massimo di € 85.000,00. - In data 21/06/2019 l'impresa esecutrice ha comunicato la fine dei lavori, ed in data 28/06/2019 è stato redatto il Certificato di Ultimazione Lavori.
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	<p>Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili):</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km <p>FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)):</p> <ul style="list-style-type: none"> target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)

RM2.2.3.a6 Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.a6 Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.a6 Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.b Pista ciclabilità – Pista ciclabile Romanina

RM2.2.3.b Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.3 Mobilità lenta</i>
CUP (se presente)	<i>J81B18000010004</i>
Modalità di attuazione	<i>Operazione a titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Marcello MANICHINI</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma Capitale</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 895.794,04</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 781.696,77</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>13/11/2019</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>nd</i>

RM2.2.3.b Sezione Progettuale

<p>Obiettivi e descrizione generale dell'intervento</p>	<p>L'intervento di realizzazione della "ciclovía Romanina" attraversa un'area a vocazione fortemente commerciale, sviluppatasi essenzialmente negli anni '90 con l'obiettivo di collegare quest'ultima e i più recenti insediamenti residenziali di Tor Vergata, al Terminal Anagnina che è nodo di interscambio fondamentale del trasporto pubblico nel VII Municipio.</p> <p>La pista, come meglio descritto negli elaborati grafici, è composta da due tratti: il Tratto 1 su Via Schiavonetti, Via Carnevale, Via Alimena fino alla rotonda di Piazza Sabatini, ove la ciclabile si interconnette a ciclabili esistenti per raggiungere il terminal metropolitano di Anagnina, della lunghezza di circa 3.340 m (di cui 1.233 m con entrambi i sensi di marcia sullo stesso lato della carreggiata e 2.107 m a doppio senso) e il Tratto 2 dalla fine di Via Walter Procaccini in corrispondenza della rotonda di Via di Torre Spaccata lungo Via Scintu fino a Viale Palmiro Togliatti, della lunghezza di circa 1.100 m con entrambi i sensi di marcia sullo stesso lato della carreggiata. La pista ciclabile è di tipo protetto con cordolo spartitraffico su carreggiata stradale, della larghezza prevalente di circa 2,00 metri, su entrambi i sensi di marcia per la gran parte della sua lunghezza, ad eccezione di Via Emanuele Carnevale per il Tratto 1 e Via Scintu- Via Publicio per il Tratto 2, dove avrà larghezza di 3,00 metri su di un solo lato, in modo da ospitare i due sensi marcia contigui. Il cordolo spartitraffico è costituito da elementi fabbricati con una miscela di polimeri rigenerati, ciascun elemento della lunghezza di circa 1,00 m e della larghezza di circa 0,50 metri, provvisti di fori e pronti da fissare a terra tramite tasselli, al fine di minimizzare gli interventi maggiormente invasivi di demolizione e posa cigli lapidei sulla carreggiata stradale. I suddetti elementi di separazione saranno distanziati di circa 1,50 m l'uno dall'altro, favorendo al contempo il normale deflusso delle acque piovane verso i punti di raccolta, usualmente posti ai bordi delle carreggiate stradali. Si rendono tuttavia necessari localizzati interventi di allargamento marciapiedi e spostamento cigli esistenti, soprattutto in corrispondenza delle due rotonde di Via Alimena con via Antolisei e con Via Carnevale, al fine di eliminare alcune strettoie incompatibili con la larghezza del percorso ciclabile e con la sicurezza degli utenti. L'intera lunghezza del percorso sarà inoltre evidenziata mediante opportuna colorazione della pavimentazione stradale al fine di aumentarne la visibilità sia per gli autoveicoli che per i ciclisti. In corrispondenza di tutte le rotonde attraversate, si è scelto di portare il percorso su marciapiede laddove le larghezze lo consentono, oppure su aree verdi limitrofe (rotatoria di Via di Torre Spaccata) trattandosi di punti critici per la sicurezza dei ciclisti. In corrispondenza di ogni fermata per i mezzi di trasporto collettivo saranno realizzate inoltre due diverse tipologie di moli di fermata, a seconda che sia consentita o meno la sosta delle autovetture sulla carreggiata che li ospita.</p>
<p>Area Territoriale di riferimento</p>	<p>Roma Capitale</p>
<p>Risultato di progetto</p>	<p>Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili):</p> <ul style="list-style-type: none"> - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km

	FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)): target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)
--	--

RM2.2.3.b Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Altro</i>		

RM2.2.3.b Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.	Si X	No <input type="checkbox"/>
Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.	Si X	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.b Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità		
OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB3 <i>paesaggio</i>		Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.3.c Area pedonale via Flavio Stilicone nel tratto compreso tra via Calpurnio e via Ponzio Cominio

RM2.2.3.c Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>

Azione	2.2.3 Mobilità lenta
CUP (se presente)	J87H17001240004
Modalità di attuazione	Operazione a titolarità
Tipologia dell'operazione	Lavori pubblici
Beneficiario	Roma Capitale
Responsabile Unico del Procedimento	Marcello MANICHINI
Soggetto attuatore	Roma Capitale
Costo Totale dell'operazione	€ 418.121,71
Pagamenti DDRA	€ 417.389,62
Data di ammissione a finanziamento	25/10/2019
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	nd

RM2.2.3.c Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento

L'intervento sostiene la creazione di una nuova isola pedonale su Via Stilicone, una delle principali arterie del popoloso quartiere di Don Bosco che corre parallela alla via Tuscolana. Si tratta di un ambito urbano ricadente nel Municipio Roma VII caratterizzato da un'alta densità abitativa e da una forte circolazione di veicoli.

L'intervento è coerente con le indicazioni del P.G.T.U. che dispone una serie di azioni integrate per la promozione della pedonalità in tutte le zone, siano esse centrali o periferiche, del territorio urbano.

L'intervento inoltre si inserisce nel più ampio piano di mobilità che il Municipio VII ha sviluppato per ridare nuovi spazi pubblici ai cittadini e per offrire nuove possibilità di mobilità lenta per gli spostamenti più brevi, nello specifico attraverso il potenziamento della rete ciclabile con gli itinerari ciclabili su via Tuscolana e in zona Romanina entrambi in corso di realizzazione. La componente pedonale, infatti, rappresenta una quota significativa della mobilità romana: le indagini più recenti indicano che quasi il 30% degli spostamenti giornalieri dei residenti e oltre il 5% degli spostamenti complessivi nel territorio di Roma sono effettuati a piedi (fonte: PGTU - Delibera Assemblea Capitolina n. 21 del 16/4/2015).

Le aree pedonali rivestono una notevole importanza, anche di carattere sociale, perché contribuiscono:

- ad aumentare la "vivibilità" degli ambiti urbani e la qualità di vita dei cittadini;
- alla riduzione dei livelli di inquinamento ambientale;
- alla riduzione dei livelli di congestione e più in generale alla riduzione nell'uso del mezzo privato motorizzato per gli spostamenti più brevi;
- a innalzare i livelli di sicurezza stradale;
- a offrire spazi sicuri per iniziative sociali, attività commerciali e nuovi centri di aggregazione;
- a realizzare ambiti qualificati che identificano le zone urbane.

Ciò richiede una serie di interventi finalizzati a garantire la fluida e sicura continuità dell'intera rete pedonale costituita essenzialmente da marciapiedi, passaggi pedonali e attraversamenti pedonali attraverso l'applicazione di standard progettuali opportuni. Per gli spazi pedonali in ambito pubblico occorre infatti prevedere un percorso accessibile in grado di consentire le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. La sede viaria oggetto dell'intervento presenta alcune caratteristiche tipologiche che favoriscono la trasformazione in area esclusivamente pedonale a partire dall'attuale promiscuità dei transiti (veicolare e pedonale). Sussiste infatti per tutta la lunghezza del tratto di via Flavio Stilicone compreso tra via Calpurnio e via Ponzio Cominio e su ambedue i lati, un'ampia sezione dell'infrastruttura totale (larghezza media di circa 24 mt) destinata attualmente al transito pedonale (circa 7,50 mt per lato).

Sotto il profilo della viabilità Via Stilicone presenta una sola corsia con senso di marcia unico nella direzione che va da via Calpurnio Fiamma a via Ponzio Cominio, nella quale si immette via Livio Salinatore, anch'essa strada a senso unico con svolta obbligata a sinistra nella confluenza con via Flavio Stilicone.

Pertanto la sussistenza già di un'ampia area destinata al transito pedonale "ha suggerito" la fruibilità di questo spazio urbano all'utilizzo esclusivamente pedonale. Nel tratto interessato dall'intervento non sussiste passaggio di mezzi pubblici e l'impatto della pedonalizzazione sul dimensionamento del traffico al contorno sarà contenuto, potendosi dirottare il flusso veicolare sulle strade limitrofe di questo quadrante del territorio municipale. Nell'area oggetto di intervento la presenza non solo di numerose attività commerciali in essere, ma anche di locali attualmente sfitti o vuoti, a seguito della riqualificazione potrebbero portare alla creazione di nuove attività non solo commerciali, ma anche ludiche e sociali. Sulla strada infatti affacciano negozi sfitti di proprietà dell'INPS che negli anni hanno contribuito ad alimentare il fenomeno delle occupazioni abusive. Visto che l'ente previdenziale ha avviato una dismissione del proprio patrimonio immobiliare, una strada riqualificata può rendere più attraente sul mercato l'acquisto di questi negozi. L'obiettivo dell'intervento non è soltanto quello di creare un'area pedonale, ma di contribuire attraverso la sua realizzazione a rilanciare anche il commercio della zona, creando occupazione. Inoltre la pedonalizzazione di via Stilicone ha anche la funzione di contrastare il degrado urbano ed eventuali attività criminali, attraverso l'installazione di videocamere, e favorire la partecipazione, la socialità e l'aggregazione dei cittadini con la creazione di uno spazio per gli eventi del quartiere. L'intervento comprende la porzione di asse stradale di Via Stilicone compresa tra Via Calpurnio Fiamma e Via Ponzio Cominio, per una lunghezza complessiva di circa 180 mt e una larghezza totale compresi i relativi marciapiedi di circa 12,10 mt, per un'area complessiva pedonalizzata di circa 2.300 mq. L'intervento prevede diverse tipologie di lavorazioni:

	<ul style="list-style-type: none"> - scavi e demolizioni sia della carreggiata esistente che dei tratti di marciapiedi pubblici fino a circa 20 cm di profondità, rialzo chiusini, realizzazioni di massetti; - posa in opera di pavimentazione con masselli di calcestruzzo, normalmente utilizzati in ambito urbano per giardini e spazi aperti; - interventi per un corretto deflusso delle acque meteoriche, con trasformazione delle attuali caditoie a "bocca di lupo", disposte ai lati dei marciapiedi, in griglie mediante sostituzione del chiusino superiore e garantendo una opportuna pendenza della pavimentazione circostante; - realizzazione dei percorsi adatti ai non vedenti e delle mappe tattili collocate nei due principali accessi all'isola pedonale. - arredi urbani con il posizionamento di sedute e panchine in pietra, tavoli da ping pong in materiale lapideo e cestini porta rifiuti, che definiscano, identifichino e caratterizzino l'area riservata ai pedoni.
Area Territoriale di riferimento	Roma Capitale
Risultato di progetto	Target Roma Capitale: 1. Estensione rete ciclabile romana IO06 - Estensione in lunghezza (piste ciclabili): - target 2018: 0,60 km - target 2023: 21,34 km FA01 - Numero di operazioni avviate (Rilevante per piste ciclabili (IO06)): target 2018: 4 operazioni avviate target 2023: 11 operazioni avviate (in totale)

RM2.2.3.c Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Coerenza con i principali strumenti di pianificazione/programmazione territoriale e ambientale	<i>Piani Paesaggistici regionali</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani di gestione dei Siti Natura 2000 e i Piani dei Parchi</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani territoriali provinciali e piani urbanistici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani del verde</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per lo sviluppo sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la ciclabilità</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
	<i>Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Altro</i>			

RM2.2.3.c Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Nella realizzazione di infrastrutture ciclabili, sostenere la minimizzazione degli effetti negativi producibili sul suolo e sulla biodiversità, in termini di consumo e compromissione della connettività ecologica (soprattutto in riferimento ad aree particolarmente sensibili).</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Accompagnare gli interventi di realizzazione delle piste ciclabili con installazione di segnaletica verticale e orizzontale dedicata a pedoni e ciclisti per la riconoscibilità dei percorsi.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di messa a sistema delle reti nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici, con interventi volti anche a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Definire criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, con particolare riferimento all'utilizzo di materiali certificati e di tecniche proprie dell'architettura bioecologica.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che prevedano l'integrazione dell'approccio valutativo del ciclo di vita delle infrastrutture In ambito urbano, favorire l'utilizzo di pavimentazioni permeabili o semi-permeabili come fondo per i percorsi realizzati.</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.3.c Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>	→	Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB2 <i>aria</i>	↓	Effetto positivo diretto
URB3 <i>biodiversità</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
URB3 <i>paesaggio</i>	→	Effetto positivo indiretto
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.4.a HUB MULTIMODALE TRASTEVERE (PIAZZALE FLAVIO BIONDO) - MINI HUB BIKE PARKING

RM2.2.4.a Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale</i>
CUP (se presente)	<i>J81J15000000006</i>
Modalità di attuazione	<i>A titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici - Acquisto beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano PELLEGRINI – Direzione Programmazione e Attuazione dei piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di roma capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma servizi per la Mobilità srl - Società in house di Roma Capitale</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 3.000.370,10</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 101.000,00</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>26/03/2020</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>nd</i>

RM2.2.4.a Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento	L'intervento sostiene la realizzazione di HUB intermodali all'interno dei nodi di scambio esistenti nel territorio di Roma. Il potenziamento
---	--

dei nodi scambio intermodale, inoltre, rientra tra le attività previste dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), approvato con deliberazione di Assemblea Capitolina n. 21 del 16/04/2015.

L'obiettivo è rendere i servizi disponibili effettivamente fruibili dagli utenti in maniera semplificata ed in ambienti più gradevoli e confortevoli. I nodi di scambio sono infatti gli elementi che fanno di un sistema di trasporto pubblico una rete. La creazione di nuovi nodi e l'ottimizzazione degli esistenti contribuisce a connettere i diversi sistemi di trasporto tra loro, intercettare nuova utenza di trasporto favorendo scelte alternative per gli spostamenti, anche grazie ai sistemi di mobilità sostenibile, incrementare l'accessibilità alla rete anche favorendo l'eliminazione delle barriere architettoniche per le persone con mobilità ridotta, migliorare l'accesso ai servizi e i collegamenti tra quartieri, creare nuovi spazi pubblici e/o di aggregazione attraendo in essi servizi e attività produttive nonché migliorare la sicurezza.

Nel favorire la diffusione della bicicletta come mezzo da utilizzare per gli spostamenti sistematici si contribuisce all'obiettivo generale definito dall'Amministrazione con il vigente Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) consistente nel passaggio, in 5 anni, da uno share modale attuale di 0,6% di spostamenti effettuati in bicicletta al 4% e fino al 10% nel centro storico. Il target numerico relativo alla citabilità si inserisce in un più ampio obiettivo di sostenibilità del sistema mobilità puntando sul trasporto pubblico e sul tema di intermodalità TP-Bicicletta.

La realizzazione di HUB Multimodali e Bike Parking va a soddisfare tale segmento di offerta ad oggi insufficiente, infatti l'ampia estensione del territorio comunale (1280 kmq) e la lunghezza dello spostamento medio cittadino è superiore a 10 km, lascia facilmente comprendere l'assoluta necessità di prevedere un maggior utilizzo di mezzi sostenibili (biciclette, veicoli elettrici, veicoli in sharing) in combinazione con il trasporto pubblico. Perché tale schema intermodale di uso combinato di diversi modi di trasporto, sia apprezzato ed utilizzato dall'utenza, è necessario pianificare, progettare e realizzare sistemi e servizi che agevolino l'utente nell'uso combinato dei mezzi, dando sicurezza di parcheggio del proprio mezzo e creando uno scambio facile e veloce. In quest'ottica sono stati progettati gli HUB Multimodali.

Tale linea di intervento è coerente con le sfide ambientali individuate dal documento strategico "Sviluppo urbano sostenibile: le strategie di Roma Capitale" predisposto in attuazione dell'art.

7 del Reg. UE n. 1301/2013, che sono declinate nell'Azione integrata "Roma in movimento" del presente Piano operativo, e che prevede inoltre interventi sulla mobilità lenta e sul potenziamento delle tecnologie per la mobilità.

La realizzazione di tale intervento è affidata alla società in-house di Roma Capitale, Roma Servizi per la Mobilità S.r.l..

La progettazione definitiva è in corso di sviluppo in sinergia con le altre operazioni dell'azione integrata "Roma in movimento" e in coerenza con il Codice della Strada nonché, per gli aspetti di competenza, con le indicazioni della Direttiva ITS Europea 2010/40/UE e del Piano d'Azione Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto e con il Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (PNire) e della Direttiva Europea di riferimento, assicurando la presenza di dispositivi di sicurezza e controllo del traffico ed integrazione con i sistemi ITS ove pertinente.

Partendo dall'Obiettivo generale e a seguito degli studi di inquadramento e pianificazione, è emersa con chiarezza la necessità di integrare tecnicamente, sia in fase di pianificazione che progettazione l'azione HUB con l'Azione Bike Parking, prevedendo il maggior numero possibile di strutture per il parcheggio delle biciclette lo scambio modale- bicicletta - trasporto pubblico, nei principali nodi del TP.

Le esperienze pregresse condotte a Roma nell'ultimo decennio, supportate anche da benchmark di buone pratiche europee, hanno dimostrato con chiarezza che i meccanismi di incentivazione all'uso di modalità sostenibili di spostamento (bicicletta) attraverso interventi infrastrutturali, sono estremamente delicati. Le nuove infrastrutture da progettare e realizzare devono rispondere a caratteristiche precise tali da attrarre la potenziale utenza, l'assenza di tali caratteristiche presenta il concreto rischio di realizzare strutture non attraenti e quindi inutili.

A seconda del sito rispetto al suo territorio, la maggior parte delle strutture saranno Bike Parking, ovvero moduli organizzati per lo scambio tra biciclette (eventualmente anche a pedalata assistita) e / Trasporto pubblico, mentre un intervento (Piazzale Flavio Biondo) unirà allo scambio tra biciclette e Trasporto pubblico, la possibilità del car-sharing e/o della ricarica delle autovetture elettriche con apposite colonnine di ricarica.

Per quanto suddetto, delle generali caratteristiche degli interventi previste in fase di finanziamento, ne sono state accolte alcune (rispondenti alle reali esigenze romane) e ridotte altre. Integrando quindi le due azioni (HUB/Bike Parking), le caratteristiche qualitative necessarie e congruenti con quanto inizialmente previsto sono:

HUB Multimodali/Bike Parking:

- miglioramento accessibilità ai nodi di scambio esistenti (percorsi di accesso pedonali)
- informazioni e assistenza fornita all'utenza (segnaletica)
- sicurezza (presenza di sistemi di videosorveglianza)
- colonnine elettriche di ricarica, postazioni di car sharing nell'intervento Piazzale Flavio Biondo.

Si evidenzia come l'attuale percentuale di utilizzo della bicicletta, la potenziale crescita e la pianificazione prevista, imponga, più che la realizzazione di poche e "grandi" strutture (tra l'altro da realizzare

con non piccole difficoltà operative, in termini di occupazione nel tessuto consolidato di Roma), sia opportuno favorire strutture di piccole medie dimensioni, in più nodi diffusi.

Per quanto riguarda le scelte effettuate, va considerato che l'uso della bicicletta a Roma è ancora basso rispetto ad altre metropoli europee, tale scarso livello è, come noto, dovuto alle caratteristiche del territorio romano, estremamente vasto ed alle condizioni di congestione che rendono l'uso della bicicletta, poco sicuro; inoltre, la lunghezza media degli spostamenti sistematici impone una pianificazione che dia forte risalto all'uso combinato di bicicletta e mezzi pubblici. Proprio in relazione a detta esigenza, l'incremento della quota modale di spostamenti in bicicletta va perseguita attraverso azioni ben ponderate e progressive, cercando di promuovere l'uso dei velocipedi per raggiungere le stazioni del trasporto pubblico e parcheggiare i mezzi in aree sicure e presidiate. Al fine di diffondere il più possibile tale nuova modalità e raggiungere il massimo numero di cittadini, la scelta operata è quella di realizzare dei Bike Parking ma nel numero massimo possibile; a seguito di tale politica e della attesa modifica delle abitudini di spostamento dei cittadini, nell'ambito PUMS sarà possibile prevedere un'estensione delle aree HUB/Bike Parking di Roma.

L'Agenzia per la Mobilità di Roma Capitale ha condotto studi di inquadramento comunque finalizzati a determinare un "concept funzionale" delle nuove strutture di HUB e Mini -Bike Parking, che potesse garantire l'obiettivo del finanziamento "intercettare nuova utenza di trasporto favorendo scelte alternative per gli spostamenti, anche grazie ai sistemi di mobilità sostenibile".

I punti di partenza per definire le caratteristiche delle nuove strutture, sono stati:

- caratteristiche della mobilità metropolitana in termini di domanda e offerta di trasporto;
- pianificazione inserita negli strumenti di governo del territorio (Piano Quadro della Ciclabilità – Piano Generale del Traffico – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile);
- priorità alla componente ciclabilità quale componente sostenibile del traffico a più elevata potenzialità di crescita se correttamente sostenuta da interventi per i ciclisti urbani (Indagini sulla ciclabilità).

Le attività svolte (studi di inquadramento, analisi multicriteria, studi di fattibilità, progettazione preliminare), hanno condotto alla definizione delle seguenti tipologie di intervento:

- realizzazione di HUB a servizio della Stazione Trastevere (P.le Flavio Biondo)
- realizzazione di Mini Hub Bike Parking in alcune delle principali stazioni della metropolitana di Roma;

Il numero complessivo di nuovi parcheggi per biciclette realizzabili attraverso gli interventi definiti è di circa 400 posti bici posizionati all'interno di 7 stazioni della metropolitana di Roma gestite dall'ATAC

e 40 posti bici per Piazzale Flavio Biondo nel primo nucleo consentito dai finanziamenti disponibili.

I Bike Parking saranno posizionati in aree protette in stazioni presidiate e assistite con tecnologie per l'accesso degli utenti ed il monitoraggio delle biciclette posteggiate. La superficie totale interessata dagli interventi sarà pari ad almeno 1.300 mq complessivi.

Il confronto tecnico con il gestore del trasporto di Roma (ATAC) ha evidenziato difficoltà nell'inserimento di "Aree condivise" per biciclette all'interno dei corpi di fabbrica di stazione per problemi di sicurezza in esercizio, in caso di emergenza e gestione delle aree.

D'accordo con il Dipartimento Mobilità, RSM ed ATAC hanno ritenuto che la soluzione più efficiente e più rispondente alle esigenze della domanda di mobilità in bicicletta fosse quella di realizzare Mini Hub Bike Parking tramite essenzialmente bike – box con tecnologie innovative per il monitoraggio, il controllo e la prenotazione del posto da parte degli utenti e che hanno previste scelte progettuali nei materiali e nella collocazione in grado di creare elementi ad elevato contenuto innovativo, sia tecnologico che funzionale. Inoltre tale sistema consente una perfetta integrazione con i sistemi tariffari e tecnologici di ATAC, consentendo sinergie di gestione del TP e politiche tariffarie incentivanti per gli utenti del trasporto pubblico.

L'installazione di tali Mini Hub Bike Parking sarà anche un'opportunità di riqualificazione delle stazioni, inserendo elementi qualificanti quali i bike-box in spazi ad hoc con design accattivante coerenti con gli ambienti del TPL e colori/grafiche che possano fungere anche da elemento di arredo/decoro urbano delle stazioni coinvolte. Nei criteri di valutazione delle offerte si prevedranno quali elementi di valutazione elementi estetici, di visibilità, di durabilità, di valorizzazione visuale con elementi integrativi/complementari di arredo e/o funzionali e/o materiali che incrementino le prestazioni percettive e di accessibilità dei parcheggi.

Oltre ai Mini Hub Bike Parking è prevista la realizzazione dell'Hub multimodale di Trastevere che prevederà la riqualificazione ed il potenziamento del nodo di scambio di P.le Flavio Biondo attraverso la riorganizzazione del capolinea del TP, la riqualificazione e creazione di percorsi pedonali e l'inserimento di stalli per le biciclette, servizio di car sharing, ricarica di veicoli elettrici.

Nell'HUB di Trastevere – P.le Flavio Biondo saranno realizzati n.40 Stalli per biciclette, n.4 postazioni car sharing, n.2 postazioni di ricarica per veicoli elettrici; l'intervento coinvolgerà una superficie pari a 7.400 mq.

Il programma di realizzazione è articolato nelle fasi sopra indicate e prevede la seguente tempistica di massima:

HUB Multimodale di Trastevere (P.le Flavio Biondo)

1. Progettazione definitiva (consegnata gennaio 2019)
2. Conferenza dei servizi per l'approvazione dei progetti definitivi: verbale di chiusura della CdS QG/46524 del 04.12.2019;

	<p>3. Approvazione progetto definitivo: aprile 2020 – settembre 2020</p> <p>4. Progettazione esecutiva delle opere: Dicembre 2020</p> <p>5. Indizione gara di appalto: Gennaio 2021</p> <p>6. Aggiudicazione della gara: Luglio 2021</p> <p>7. Realizzazione e collaudo: Dicembre 2022</p> <p>Mini Hub Bike Parking</p> <p>1. Progetto di fattibilità, progettazione preliminare ed integrazioni successive: giugno 2018.</p> <p>2. Progettazione delle forniture e sua revisione finale: ottobre 2020</p> <p>3. Approvazione progettazione fornitura: ottobre 2020</p> <p>4. Indizione gare per gli appalti di fornitura: dicembre 2020</p> <p>5. Aggiudicazione delle gare di fornitura: giugno 2021</p> <p>6. Realizzazione e collaudo: Febbraio 2022</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma capitale
Risultato di progetto	nd

RM2.2.4.a Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Procedimenti di Valutazione Ambientale e procedimenti di autorizzazione ambientale svolti e in corso	<input type="checkbox"/> VIA	
	<input type="checkbox"/> Verifica di Ottemperanza	
	<input type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza	
	<input type="checkbox"/> Altro	
	Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)	Si X No <input type="checkbox"/>
	Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale	Si X No <input type="checkbox"/>
	Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)	Si X No <input type="checkbox"/>
	Piani per lo sviluppo sostenibile	Si X No <input type="checkbox"/>
	Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile	Si X No <input type="checkbox"/>
	Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Si X No <input type="checkbox"/>
	Altro	

RM2.2.4.a Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di adeguamento e manutenzione delle stazioni nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici e l'uso del verde come elemento di progetto</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire la realizzazione di interventi integrati, promuovendo a lungo termine l'attivazione di servizi di bike sharing, car sharing e ricarica di veicoli elettrici che interessino anche le zone periferiche della città dove si trovano i poli attrattori di pendolarismo (es. uffici, centri direzionali o commerciali, ospedali, ecc.)"</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi volti a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Prevedere la possibilità di realizzare parcheggi per mezzi privati solo se in stretta relazione con nodi di interscambio con il TPL e la mobilità dolce</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che non comportino consumo di nuovo suolo, tramite la ristrutturazione e l'adeguamento di infrastrutture esistenti;</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Minimizzare l'impermeabilizzazione dei suoli prevedendo l'utilizzo di pavimentazioni permeabili e semipermeabili per gli spazi esterni</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Rispettare gli standard minimi di distanza fra l'antenna wi-fi e la popolazione esposta</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Ove possibile e consentito da interventi di dimensione adeguata, nella risistemazione di assi di viabilità favorire l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e di barriere vegetali antirumore.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.4.a Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>	→	Effetto positivo diretto
CC2 <i>energia</i>	↓	Effetto positivo indiretto
CC3 <i>energia</i>	↻	Effetto positivo indiretto

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC4 Mobilità1		Effetto positivo diretto
CC5 mobilità2		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto negativo indiretto
URB2 aria		Effetto positivo diretto
URB2 cem		Effetto negativo indiretto
URB2 rumore		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB4 spazi pubblici		Effetto positivo indiretto

RM2.2.4.b CORSIE PREFERENZIALI VIA EMANUELE FILIBERTO, VIA QUINTO PUBLICIO/ VIA ORAZIO PULVILLO

RM2.2.4.b Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale</i>
CUP (se presente)	<i>J81J1500000006</i>
Modalità di attuazione	<i>A titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici - Acquisto beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano PELLEGRINI – Direzione Programmazione e Attuazione dei piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di roma capitale</i>

Soggetto attuatore	<i>Roma servizi per la Mobilità srl - Società in house di Roma Capitale</i>
Costo Totale dell'operazione	€ 269.253,99
Pagamenti DDRA	€ 257.407,19
Data di ammissione a finanziamento	7/12/2018
Stato di avanzamento	In attuazione
Durata dell'operazione	nd

RM2.2.4.b Sezione Progettuale

Obiettivi e descrizione generale dell'intervento	<p>L'incremento progressivo delle corsie preferenziali e della loro messa in sicurezza soddisfa l'interesse pubblico a vantaggio della mobilità sia pubblica che privata, mediante la fluidificazione degli assi portanti del TPL, la conseguente velocizzazione del servizio di TPL e la sua maggiore efficienza.</p> <p>Il Dipartimento Mobilità e Trasporti, con Determinazioni Dirigenziali rep. QG/1025/2017 e rep. QG/1028/2017 entrambe del 21/11/2017, ha approvato, unitamente ai progetti definitivi e relativi quadri economici degli interventi per la realizzazione e messa in sicurezza di specifiche corsie preferenziali, i Disciplinari con i quali, nell'ambito del Contratto di servizio in essere con la società Roma servizi per la mobilità S.r.l. (RSM), affida a quest'ultima le attività di progettazione esecutiva, di stazione appaltante, direzione e collaudo dei lavori per la realizzazione di nuove corsie preferenziali, previste quali interventi coerenti con la strategia del PON Metro.</p> <p>Le corsie preferenziali nei tratti viari di Via Emanuele Filiberto e di Via Quinto Publicio/Via Orazio Pulvillo, hanno una lunghezza complessiva di 0,84 Km;</p> <p>Lo strumento attuativo individuato per dare attuazione all'intervento è l'Accordo Quadro per l'istituzione e la protezione di altre corsie preferenziali da realizzarsi sul territorio di Roma Capitale, quale unico strumento idoneo, come disciplinato all'art. 54 del D.lgs. n. 50/2016, stante il carattere di ripetitività e di serialità dei lavori da realizzare in un determinato arco temporale, con una serie di interventi non preventivati nel numero ma secondo i finanziamenti disponibili di Roma Capitale.</p> <p>Gli interventi a protezione delle corsie preferenziali su Via Emanuele Filiberto, Via Quinto Publicio/ via Orazio Pulvillo, sono pertanto attuati mediante specifico contratto applicativo dell'Accordo quadro per l'importo di euro 220.700,02 oltre IVA.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma capitale
Risultato di progetto	nd

RM2.2.4.b Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Procedimenti di Valutazione Ambientale e procedimenti di autorizzazione ambientale svolti e in corso	<input type="checkbox"/> VIA		
	<input type="checkbox"/> Verifica di Ottemperanza		
	<input type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza		
	<input type="checkbox"/> Altro		
	Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piani per lo sviluppo sostenibile	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Si X	No <input type="checkbox"/>
Altro			

RM2.2.4.b Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di adeguamento e manutenzione delle stazioni nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici e l'uso del verde come elemento di progetto</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire la realizzazione di interventi integrati, promuovendo a lungo termine l'attivazione di servizi di bike sharing, car sharing e ricarica di veicoli elettrici che interessino anche le zone periferiche della città dove si trovano i poli attrattori di pendolarismo (es. uffici, centri direzionali o commerciali, ospedali, ecc.)"</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi volti a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Prevedere la possibilità di realizzare parcheggi per mezzi privati solo se in stretta relazione con nodi di interscambio con il TPL e la mobilità dolce</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che non comportino consumo di nuovo suolo, tramite la ristrutturazione e l'adeguamento di infrastrutture esistenti;</i>	Si X	No <input type="checkbox"/>

<i>Minimizzare l'impermeabilizzazione dei suoli prevedendo l'utilizzo di pavimentazioni permeabili e semipermeabili per gli spazi esterni</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Rispettare gli standard minimi di distanza fra l'antenna wi-fi e la popolazione esposta</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Ove possibile e consentito da interventi di dimensione adeguata, nella risistemazione di assi di viabilità favorire l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e di barriere vegetali antirumore.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.4.b Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI →	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>		Effetto positivo diretto
CC2 <i>energia</i>		Effetto positivo indiretto
CC3 <i>energia</i>		Effetto positivo indiretto
CC4 <i>Mobilità1</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto negativo indiretto
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB2 <i>cem</i>		Effetto negativo indiretto
URB2 <i>rumore</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

RM2.2.4.c CORSIE PREFERENZIALI VIA LIBIA/ERITREA - VAL MELAINA — NOMETANA VAL D'AOSTA

RM2.2.4.c Sezione Anagrafica	
Asse PON METRO	<i>II - Sostenibilità dei servizi pubblici e della mobilità urbana</i>
Obiettivo Specifico	<i>2.2 Aumento della mobilità sostenibile nelle aree urbane</i>
Azione	<i>2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale</i>
CUP (se presente)	<i>J81J1500000006</i>
Modalità di attuazione	<i>A titolarità</i>
Tipologia dell'operazione	<i>Lavori pubblici - Acquisto beni</i>
Beneficiario	<i>Roma Capitale – Dipartimento Mobilità e Trasporti</i>
Responsabile Unico del Procedimento	<i>Fabio Stefano PELLEGRINI – Direzione Programmazione e Attuazione dei piani di Mobilità del Dipartimento Mobilità e Trasporti di roma capitale</i>
Soggetto attuatore	<i>Roma servizi per la Mobilità srl - Società in house di Roma Capitale</i>
Costo Totale dell'operazione	<i>€ 295.056,44</i>
Pagamenti DDRA	<i>€ 230.139,63</i>
Data di ammissione a finanziamento	<i>7/12/2018</i>
Stato di avanzamento	<i>In attuazione</i>
Durata dell'operazione	<i>nd</i>

RM2.2.4.c Sezione Progettuale	
Obiettivi e descrizione generale dell'intervento	<p>L'incremento progressivo delle corsie preferenziali e della loro messa in sicurezza soddisfa l'interesse pubblico a vantaggio della mobilità sia pubblica che privata, mediante la fluidificazione degli assi portanti del TPL, la conseguente velocizzazione del servizio di TPL e la sua maggiore efficienza.</p> <p>Il Dipartimento Mobilità e Trasporti, con Determinazioni Dirigenziali rep. QG/1025/2017 e rep. QG/1028/2017 entrambe del 21/11/2017, ha approvato, unitamente ai progetti definitivi e relativi quadri economici degli interventi per la realizzazione e messa in sicurezza di specifiche corsie preferenziali, i Disciplinari con i quali, nell'ambito del Contratto di servizio in essere con la società Roma servizi per la mobilità S.r.l. (RSM), affida a quest'ultima le attività di progettazione esecutiva, di stazione appaltante, direzione e collaudo dei lavori per la realizzazione di nuove corsie preferenziali, previste quali interventi coerenti con la strategia del PON Metro.</p>

	<p>Le corsie preferenziali nei tratti viari Via Libia/Eritrea - Val Melaina — Via Nomentana Val D'Aosta, per una lunghezza complessiva di 2,43 Km.</p> <p>Lo strumento attuativo individuato per dare attuazione all'intervento è l'Accordo Quadro per l'istituzione e la protezione di altre corsie preferenziali da realizzarsi sul territorio di Roma Capitale, quale unico strumento idoneo, come disciplinato all'art. 54 del D.lgs. n. 50/2016, stante il carattere di ripetitività e di serialità dei lavori da realizzare in un determinato arco temporale, con una serie di interventi non preventivati nel numero ma secondo i finanziamenti disponibili di Roma Capitale.</p> <p>Gli interventi a protezione delle corsie preferenziali su viale Libia/Eritrea - Val Melaina - Nomentana Val D'Aosta sono pertanto attuati mediante specifico contratto applicativo dell'Accordo quadro per l'importo di euro 241.849,58 oltre IVA.</p>
Area Territoriale di riferimento	Roma capitale
Risultato di progetto	nd

RM2.2.4.c Sezione Ambientale: sezione procedimentale e coerenza ambientale

Procedimenti di Valutazione Ambientale e procedimenti di autorizzazione ambientale svolti e in corso	<input type="checkbox"/> VIA		
	<input type="checkbox"/> Verifica di Ottemperanza		
	<input type="checkbox"/> Valutazione di Incidenza		
	<input type="checkbox"/> Altro		
	Piani acustici (classificazione, risanamento, ecc)	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e Piano energetico ambientale	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Strategia per l'Agenda digitale (se esistente)	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piani per lo sviluppo sostenibile	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piani per la gestione del traffico e la mobilità sostenibile	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Piani per l'adattamento ai cambiamenti climatici	Si X	No <input type="checkbox"/>
	Altro		

RM2.2.4.c Sezione Ambientale: Condizioni per la sostenibilità degli interventi (criteri per l'attuazione)

<i>Favorire interventi di realizzazione di itinerari e di adeguamento e manutenzione delle stazioni nell'ambito di una complessiva riqualificazione degli spazi pubblici e l'uso del verde come elemento di progetto</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire la realizzazione di interventi integrati, promuovendo a lungo termine l'attivazione di servizi di bike sharing, car sharing e ricarica di veicoli elettrici che interessino anche le zone periferiche della città dove si trovano i poli attrattori di pendolarismo (es. uffici, centri direzionali o commerciali, ospedali, ecc.)"</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi volti a migliorare il comfort outdoor, mitigando le isole di calore e creando spazi verdi interconnessi in un'ottica di rete ecologica locale</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Prevedere la possibilità di realizzare parcheggi per mezzi privati solo se in stretta relazione con nodi di interscambio con il TPL e la mobilità dolce</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Favorire interventi che non comportino consumo di nuovo suolo, tramite la ristrutturazione e l'adeguamento di infrastrutture esistenti;</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Minimizzare l'impermeabilizzazione dei suoli prevedendo l'utilizzo di pavimentazioni permeabili e semipermeabili per gli spazi esterni</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Rispettare gli standard minimi di distanza fra l'antenna wi-fi e la popolazione esposta</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
<i>Ove possibile e consentito da interventi di dimensione adeguata, nella risistemazione di assi di viabilità favorire l'utilizzo di asfalto fonoassorbente e di barriere vegetali antirumore.</i>	Si <input checked="" type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>

RM2.2.4.c Sezione Ambientale: Obiettivi di sostenibilità

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC1 <i>emissioni</i>	→	Effetto positivo diretto
CC2 <i>energia</i>	↓	Effetto positivo indiretto
CC3 <i>energia</i>	↓	Effetto positivo indiretto

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	→ AZIONI	2.2.3 Mobilità lenta
CC4 <i>Mobilità1</i>		Effetto positivo diretto
CC5 <i>mobilità2</i>		Effetto positivo diretto
URB1		Effetto negativo indiretto
URB2 <i>aria</i>		Effetto positivo diretto
URB2 <i>cem</i>		Effetto negativo indiretto
URB2 <i>rumore</i>		Effetto positivo indiretto o potenziale effetto negativo dipendente dalle specifiche di attuazione
URB4 <i>spazi pubblici</i>		Effetto positivo indiretto

1.3 Il contributo agli indicatori di monitoraggio ambientale

Indicatori di Risultato del programma

ID	Definizione	Area di riferimento	Unità di misura	RAA2018	RAA2019	RAA2020
IR01	Numero di comuni della città metropolitana con servizi pienamente interattivi in percentuale sul totale dei Comuni della Città metropolitana	CM	%	33,7	56,51	56,51
IR03	Consumi di energia elettrica per illuminazione pubblica per kmq di superficie dei centri abitati misurata nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane	CC	GWh	26,99	26,85	26,85
IR04	Consumi di energia elettrica della PA per Unità di lavoro della PA (media annua in migliaia) nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane	CC	GWh	3,38	3,38	3,38

IR05	Emissioni di gas a effetto serra del settore Combustione non industriale - riscaldamento (SNAP02) per i settori commerciale/istituzionale e residenziale nei comuni capoluogo delle Città metropolitane	CC	Teq. CO2/1000	2.547.926	2.589.104	2.589.104
IR07	Persone di 15 anni e più occupate che escono di casa per andare al lavoro in bicicletta sul totale delle persone occupate	CC	%	1,81	0,77	12,66
IR08	Emissioni di gas a effetto serra nel settore dei trasporti stradali (SNAP07) al netto delle emissioni dei veicoli merci (HVD) nei comuni capoluogo delle città metropolitane	CC	Teq. CO2/1000	3.699.183	4.334.991	4.334.991
IR09	Velocità commerciale media per chilometro del trasporto pubblico su gomma, (autobus e filobus) nei Comuni capoluogo delle Città metropolitane	CC	kmh	19	17,5	16,80
IR10	Concentrazione di PM 10 nell'aria	CC	gg	26	22	32

Indicatori di Output del programma

ID	Definizione	Area di riferimento	Unità di misura	Valore realizzato al 31/12/2018	Valore realizzato al 31/12/2019	Valore realizzato al 31/12/2020
IO01	Numero di comuni associati a sistemi informativi integrati	CM	n.	9	27	31
IO04	Estensione in lunghezza (direttrici viarie servite da ITS)	CC	km	0	0	0
IO05	Unità beni acquistati (autobus)	CC	n.	0	0	14
IO06	Estensione in lunghezza (percorsi ciclabili e pedonali)	CC	km	0,6	0,6	15,42
IO08	Estensione in lunghezza (corsie preferenziali protette)	CC	km	0	0	3,21

Indicatori di Risultato ambientale

ID	Definizione	Area di riferimento	Unità di misura	Valore realizzato al 31/12/2018	Valore realizzato al 31/12/2019	Valore realizzato al 31/12/2020
----	-------------	---------------------	-----------------	---------------------------------	---------------------------------	---------------------------------

IRA1	Rifiuti da Costruzione e Demolizione prodotti e avviati a riciclo (t)	CM	t	*	*	*
IRA2	Energia da FER prodotta e immessa in rete dagli interventi finanziati	CC	KWh complessivamente prodotti	*	*	*
IRA3	Variazione della estensione delle aree pedonali e/o ciclabili e/o ciclopedonali	CC	%	*	*	*
IRA4	Incremento abbonati TPL	CC	%	*	*	*
IRA5	Coefficiente di realizzazione del biciplan o strumento dedicato alla ciclabilità: km piste realizzate/totale piste previste	CC	%	*	*	*
IRA6	Variazione dell'età media delle flotte di TPL	CC	%	*	*	*
IRA7	Variazione dell'incidenza dei mezzi Euro 6 sul totale della flotta	CC	%	*	*	*
IRA8	Variazione della classificazione energetica del patrimonio comunale	CC	%	*	*	*
IRA9	Percentuale di superficie recuperata/riutilizzata rispetto al totale della superficie degli interventi	CM	%	*	*	*
IRA10	Incontri locali per la costruzione delle azioni integrate e per l'approfondimento della valutazione ambientale	CM	n.	*	*	*
IRA11	Presidio ambientale delle aree degradate (n. imprese/no profit a vocazione ambientale presenti)	CM	n.	*	*	*

Indicatore di Output ambientale

ID	Definizione	Area di riferimento	Unità di misura	Valore al 31/12/2018	Valore realizzato al 31/12/2019	Valore realizzato al 31/12/2020
IOA1	Servizi digitali su temi ambientali attivati (es. monitoraggio del territorio; rifiuti; mobilità dolce)	CM	n.	*	*	*
IOA2	Interventi realizzati secondo protocolli volontari per la sostenibilità energetica e	CC	n.	*	*	*

	ambientale degli immobili (LEED, ITACA, ...)						
IOA3	Sistemi di bigliettazione elettronica e infomobilità a supporto dello sviluppo della mobilità integrata.	CC	n.	*	*	*	
IOA4	Autobus Euro 0, 1, 2 e 3 sostituiti o ammodernati.	CC	n.	*	*	*	
IOA5	Mezzi a basso impatto acquistati (trazione elettrica, metano, GPL, ..)	CC	n.	*	*	*	
IOA6	Servizi/imprese a vocazione ambientale attivati (riciclo, educazione, ecc.)	CM	n.	*	*	*	
IOA7	Interventi in prossimità di aree naturali e culturali di pregio (aree Natura 2000, aree protette, corridoi ecologici, ad alto valore paesaggistico e monumentale, ecc)	CC	n.	*	*	*	
IOA8	Interventi ricadenti in aree a specifica criticità ambientale.	CC	n.	*	*	*	

* Valutazione della popolabilità e conseguente popolazione degli indicatori in avanzato stato di maturità progettuale.

1.4 Commenti finali

Servizi digitali per la sostenibilità

Nel quadro generale delle iniziative che saranno intraprese per implementare il sistema di interazione tra Amministrazione, cittadini ed imprese, un importante intervento riguarderà l'evoluzione ulteriore del portale Open Data di Roma Capitale verso "il portale della conoscenza"; questo consentirà non solo di offrire ai cittadini un numero maggiore di servizi e di creare occasioni per lo sviluppo di un'economia della conoscenza dal basso, ma supporterà i processi di decision-making della stessa PA e di cooperazione dinamica, comunque controllata, tra le PA e i cittadini e le imprese (attraverso l'uso di "linked open data"), anche nell'ottica di una valorizzazione dei dati di monitoraggio ambientale. L'apertura dei dati risponde agli obiettivi della trasparenza nell'amministrazione e della partecipazione alla "cosa pubblica"; inoltre nel Portale saranno implementati opportuni strumenti "user friendly" di supporto all'analisi dei dati e alla loro interpretazione (es: strumenti di infografica).

L'azione potrà anche finanziare progetti di diffusione e riutilizzo pubblico di dati e informazioni relativi agli interventi promossi e finanziati per eventi di carattere internazionale che Roma è chiamata ad ospitare, consentendone la visualizzazione mediante grafici interattivi navigabili.

Con impatto sulla sostenibilità ambientale si segnalano i seguenti interventi:

- Realizzazione di una soluzione applicativa in grado di supportare lo sviluppo commerciale attraverso una interfaccia grafica che permetta una mappatura immediata delle attività commerciali presenti sul territorio (in base alle richieste pervenute da cittadini e imprese), la consultazione della fattibilità (adempimenti normativi e regolamentari) e dell'iter per l'avvio delle attività;

- Realizzazione di soluzioni di processo e tecnologiche finalizzate a monitorare il territorio comunale in termini di titoli autorizzativi (es. licenze commerciali, passi carrabili) e impiantistica pubblicitaria;
- Digitalizzazione e accesso al patrimonio culturale visibile e invisibile. Sono previste azioni per la digitalizzazione del patrimonio culturale e per l'uso di nuove tecnologie e nuovi media nella comunicazione delle istituzioni culturali. Tra i principali strumenti utilizzati: archivi, apps, tecnologie contactless, ricostruzioni virtuali.
- Conservazione e Valorizzazione dell'ambiente. Sono previste azioni sia per il monitoraggio dei cambiamenti climatici e della produzione/consumo sostenibile di energia, sia per supportare le imprese ed in cittadini nel cammino verso la riduzione e la prevenzione della produzione di rifiuti.

Nell'attuazione della strategia in materia di Agenda digitale verranno adottati tutti gli atti amministrativi necessari a definire i reciproci rapporti tra Roma Capitale e i Comuni della Città metropolitana che verranno coinvolti nella realizzazione degli interventi.

A tale proposito, al fine di realizzare interventi efficaci e sostenibili a livello metropolitano l'Organismo Intermedio ha programmato percorsi di co-progettazione per:

- analizzare fabbisogni
- prevenire criticità
- strutturare interventi condivisi e partecipati coinvolgendo diversi Comuni dell'Area Metropolitana.

Mobilità sostenibile

L'azione integrata "Roma in Movimento" risponde all'Obiettivo Tematico (OT) 4 – Energia Sostenibile e Qualità della Vita. Essa risponde ai medesimi bisogni evidenziati dal PGTU in termini di individuazione della tipologia di utenti interessati/gruppi target e dei fabbisogni da soddisfare e l'azione integrata si propone di costituire parte integrante dell'attuazione del PGTU e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi da esso previsti tramite l'individuazione e finanziamento di tre linee specifiche di intervento di seguito sinteticamente descritte.

HUB MULTIMODALI. I nodi di scambio sono aree nelle quali è possibile realizzare in modo organizzato, sicuro, comodo ed efficiente il passaggio da un sistema di trasporto, pubblico o privato, ad un altro. In tale aree sono presenti, oltre ai servizi di trasporto pubblico, ai parcheggi di scambio, alle aree per le bici, etc., attrezzature complementari come locali per l'attesa, per il personale delle forze dell'ordine, per il primo soccorso, per i servizi igienici, punti di ristoro, nonché servizi terziari fruibili dall'utenza. La linea d'intervento ha come riferimento il concetto che per l'utente lo scambio modale è parte integrante del suo viaggio e che, pertanto, è necessario minimizzare i potenziali disagi che il trasbordo comporta, tenendo conto delle automazioni dei parcheggi e delle remotizzazioni degli impianti di traslazione in corso. In particolare le aree d'intervento individuate sono:

- Accessibilità (percorsi di accesso pedonali, ascensori, scale mobili, tornelli, etc.);
- Informazioni fornita all'utente (segnaletica, pannelli a messaggio variabile, infomobilità);
- Assistenza alla clientela (presenza di biglietterie e/o dell'ufficio informazioni, etc.);
- Sicurezza (presenza di sistemi di videosorveglianza, pavimentazioni, segnaletica, etc.).

Al contempo, la grande crescita delle linee metropolitane, con l'entrata in funzione delle nuove tratte di metropolitana nonché i potenziamenti delle linee ferroviarie regionali, rendono attuabili scenari di integrazioni fra modi alternativi. I sistemi di mobilità alternativi e di mobilità "condivisa" costituiscono temi fondanti della strategia di intervento dell'Amministrazione, la quale ha messo a punto negli anni un

programma di azioni integrate a favore della mobilità urbana sostenibile, nell'alveo di una politica che mira ad armonizzare il diritto agli spostamenti dei cittadini e la tutela dell'ambiente.

Peraltro, le politiche di sostenibilità dei trasporti hanno raggiunto più facilmente risultati soddisfacenti quando presentano un'integrazione tra diverse tipologie di intervento, così da rafforzarle a vicenda, e portando a una riduzione notevole dei flussi di traffico veicolare privato, in tempi sorprendentemente brevi. E' facile prevedere la loro applicazione ai sistemi di mobilità, che dovranno essere compatibili ed integrati con il trasporto pubblico. Il presente intervento renderà quindi possibile l'ammodernamento nel senso sopra descritto di alcuni nodi principali di scambio.

PIANO CICLABILITÀ ED ESTENSIONE RETE CICLABILE ROMANA. Rispetto al "Piano Quadro della Ciclabilità" (PQC - Deliberazione A.C. 87/12), il quadro delle priorità relativo al PGTU si articola attualmente nelle seguenti macroazioni:

- individuazione di un modello più efficace di gestione e manutenzione della rete;
- sviluppo dell'intermodalità tra trasporto pubblico e bicicletta (realizzazione di parcheggi per biciclette nei nodi di scambio, bike sharing, trasporto di biciclette a bordo dei mezzi pubblici);
- sensibilizzazione dei cittadini alla mobilità dolce e alla sicurezza stradale (attività di comunicazione, formazione e sensibilizzazione, in particolare rivolta ai giovani);
- incentivazione e promozione all'uso della bicicletta nelle scuole e negli attrattori commerciali.