ROMA

Municipio Roma XIV Monte Mario

Ufficio Consiglio e Commissioni

Prot. n. CT/123256/2022

RISOLUZIONE N.5

PROPOSTA DI REVISIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE MUNICIPIO XIV

PREMESSO CHE

il Dipartimento Mobilità e Trasporti, Direzione Trasporto Pubblico Locale, Ufficio Pianificazione, programmazione, controllo e attuazione del TPL, con nota protocollata del 09.02.2022 n. 4347, ha dichiarato di aver ricevuto per conto del relativo Assessorato incarico per una progettazione pianificata del disegno della rete del trasporto pubblico locale;

tale progetto di efficientamento si basa sull'implementazione degli assi radiali e tangenziali, con l'introduzione di linea ad alta frequenza, nonché a carattere locale sulla previsione di linee di adduzione alla rete principale;

l'obiettivo di tale scelta è quello di individuare una forte gerarchizzazione di alcuni elementi centrali, evitando il sovrapporsi di alcune linee sui nodi di grande mobilità;

è dichiarata intenzione dell'Amministrazione Comunale recepire le proposte da parte dei singoli Municipi;

CONSIDERATO CHE

Secondo questi principi la Commissione Lavori Pubblici e Trasporti del Municipio XIV si è riunita per discutere l'ordine del giorno inerente tali argomentazioni in diverse occasioni, nello specifico in data 19.07.2022, 26.07.2022,26.08.2022, 11.10.2022, 17.10.2022;

dal lavoro di audizione e discussione di suddetta Commissione è emerso un documento, allegato al presente atto, comprendente le proposte di revisione del trasporto pubblico locale, con particolare attenzione al recepimento delle indicazioni ricevute dal Dipartimento Mobilità e Trasporti;

TENUTO CONTO CHE

Presso il Dipartimento Mobilità e Trasporti la Direzione Trasporto Pubblico Locale svolge le funzioni di cui all'art. 21 del Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi ovvero, pianifica e gestisce la rete di trasporto dedicata al Trasporto pubblico locale di linea; 2

ROMA

TUTTO CIO' PREMESSO

IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO ROMA XIV

IMPEGNA IL PRESIDENTE E LA GIUNTA

A voler richiedere, anche pel tramite dell'Assessorato Comunale competente, agli Uffici comunali competenti di voler recepire la proposta allegata alla presente risoluzione, previa valutazione di fattibilità, nonché di effettiva applicabilità alla rete del trasporto pubblico locale, sia a breve termine che a lungo termine, al fine di una effettiva attuazione da parte degli organi preposti, anche precedentemente alla revisione dell'intera rete di trasporto pubblico locale, per quanto già in parte realizzabile.

(Firmato da *De Santis, Verrone, Ceccarelli, Maurizi*)

La suestesa Proposta di Risoluzione n. 9/2022- Prot. n. CT/121904/2022- è stata approvata all'unanimità nella seduta di Consiglio n.18/2022 del 28 ottobre 2022, come di seguito riportato:
Presenti n. 17 Votanti n.17 Maggioranza n.9
Voti favorevoli n.17 (Acquafredda, Bargione, Bravi, Bufalini, Buonopera, Ceccarelli, De Santis, Lepri, Mariani, Maurizi, Menna, Montanari, Oddo, Paglione, Sessa, Torresi, Verrone) - Voti contrari nessuno – Astenuti nessuno
Il presente atto assume il numero progressivo annuale di Risoluzione n.**5**

RELAZIONE SULLA REVISIONE DEL TPL – MUNICIPIO XIV

DA PARTE DELLA COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI E TRASPORTI MUNICIPIO XIV

La relazione in oggetto è frutto dell'opera e della discussione dell'intestata Commissione Lavori Pubblici e Trasporti, in un ciclo di 4 diversi incontri, culminati con la redazione di una risoluzione.
La relazione di Revisione del Tpl si concentra su alcuni princìpi indicati dal Dipartimento Mobilità e Trasporti con nota n. 4347 del 09.02.2022, tra cui: la limitazione delle mere sovrapposizioni di linee di bus; l'istituzione di linee express lungo i principali assi radiali e tangenziali (da individuarsi); l'istituzione di linee a carattere locale per soddisfare al meglio le esigenze puntuali degli utenti. Oltre a tali princìpi, è stato ritenuto doveroso ampliare il lavoro anche alle criticità persistenti di alcune linee, nonché incidere sulla frequenza di alcune linee, anche per specifiche fasce orarie.

A) ISTITUZIONE DI NUOVE LINEE DI TRASPORTO PUBBLICO EXPRESS;

1) Reintroduzione Linea 99

Fra le ipotesi maggiormente sostenute nella revisione del Trasporto Pubblico Locale, secondo i princìpi e gli obiettivi dati, la reintroduzione della linea 99 in formato *express* risulta quella più accreditata.
Nello specifico, il riferimento va all'introduzione di una linea con un tragitto che possa congiungere il capolinea della Stazione Termini con un capolinea in Via Sappada, prevedendo il seguente percorso, con le rispettive fermate: Via Sappada, piazza Passo del Pordoi, largo Cervinia, piazzale Medaglie d'Oro, viale delle Medaglie d'Oro (altezza piazza della Balduina), viale delle Medaglie d'Oro (altezza via Marziale), piazzale degli Eroi, via Ottaviano, viale delle Milizie (altezza via Lepanto), piazzale Flaminio, piazzale del Brasile, via Sicilia (altezza piazza Fiume), via Piave, stazione Termini. Il percorso sarebbe quasi totalmente preferenziale da via Ottaviano a Termini. Sarebbe altresì da studiare un corridoio riservato in via Andrea Doria, per entrambe le direzioni.
Fino al 1980, il bus 99 collegava piazzale Medaglie d'Oro con la stazione Termini e venne soppresso con l'entrata in funzione della metro A. Oggi, dato che l'utenza non gradisce più di tanto le cosiddette "rotture di carico", il suo ripristino incontrerebbe un notevole favore.
I motivi alla base di questa proposta sono dunque in primo luogo quelli per cui occorre soddisfare la richiesta di individuazione di alcuni assi radiali nei diversi municipi, tra cui possono ipotizzarsi nel caso specifico la Via Trionfale e Via Medaglie d'Oro. Quest'ultima via oramai risulta interessata dal

passaggio del solo 913, con notevoli limiti per gli utenti (ad es. quartiere Balduina, Belsito) nella preferenza per il trasporto pubblico su gomma. Inoltre, la chiusura anticipata alle 21,00 della metro A per lavori improrogabili, in vigore dal 4 luglio 2022, rende necessario creare alternative a quello che è il principale vettore trasportistico di dette zone.

È comunque necessario dare atto che nel corso della discussione è emersa l'opportunità di valutare un suo prolungamento fino alla Stazione di Monte Mario, al fine di soddisfare pienamente anche le necessità di tale quadrante. I limiti a tale ipotesi sono da individuarsi nella difficoltosa gestione del traffico veicolare lungo la Via Trionfale – nel suo tratto all'altezza di Via Taverna e fino al bivio dell'Ospedale Santa Maria della Pietà – con conseguenze sulla possibilità di assicurare una frequenza conforme alle linee express. Sarebbe ipotizzabile un prolungamento alla stazione Monte Mario nel caso in cui venisse installata una corsia preferenziale dal bivio di Via del Forte Trionfale fino a Via Chiarugi.

2) Trasformazione linea 49 in Express;

L'ipotesi più consistente di trasformazione in linea express è quella riguardante la linea 49. Si tratta di una linea molto lunga e tortuosa, che attualmente necessita di oltre un'ora di percorrenza da un capolinea all'altro. Trasformarla in linea express vorrebbe dire ridurre il numero di fermate, e dunque i tempi di percorrenza.

L'ipotetico percorso potrebbe così considerarsi, con le relative fermate: Stazione FL3 San Filippo Neri, via Sebastiano Vinci altezza stazione FL3 Monte Mario, largo Millesimo, via di Torrevecchia altezza via Diano Marina, via Pietro Maffi altezza via dei Cristofori, piazza Capecelatro, piazza Clemente XI, via del Forte Braschi (2 fermate), via della Pineta Sacchetti altezza via Calisto II, piazza dei Giureconsulti, piazza Irnerio, via Aurelia altezza ospedale san Carlo, viale Vaticano (3 fermate), piazza Risorgimento, piazza Cavour

A tal fine si renderebbe quindi necessaria la soppressione di alcune fermate (quali quelle di via di Torrevecchia o di via Pietro Maffi, in parte colmate da successive proposte), la quale risulterà inizialmente oggetto di critiche (come è verosimile) per la modifica di alcune abitudini, poi sopite alla lunga dal rilevante abbattimento dei tempi di percorrenza; ed inoltre si renderebbe necessaria l'istituzione di alcune corsie preferenziali, a volte con più facilità, a volte con ostacoli. Ad es., dal capolinea di San Filippo Neri a Boccea non vi sono attualmente strade che consentano l'istituzione di nuove corsie, data la scarsa ampiezza delle carreggiate. Più verosimile sembrerebbe istituire una corsia

preferenziale su via Aurelia da via Madonna del Riposo a piazza Irnerio, parallela a quella nell'altra direzione. Attualmente la combinazione tra il semaforo e il flusso consistente del traffico spesso intrappola gli autobus (46 e 49) in code di decine di minuti. Con la corsia preferenziale il problema sarebbe risolto alla radice, deviando altresì le automobili per via Baldo degli Ubaldi e via Gregorio VII.

L'istituzione in forma *express* permetterebbe di evitare la sovrapposizione già esistente con la linea 46, al fine di diversificare l'offerta per l'utenza con linee a diversa velocità, a seconda delle differenti esigenze.

3) In subordine, Trasformazione linea 46 in Express;

In subordine all'ipotesi di cui al punto 2), per i motivi che successivamente verranno spiegati, vi è la trasformazione in linea *express* dell'attuale 46, secondo il seguente percorso, con le rispettive fermate: Stazione F.S. Monte Mario, Torrevecchia/Vallebona, Torrevecchia/Diano Marina, Torrevecchia/Val Favara, Capecelatro, Borromeo/Clemente XI, Forte Braschi/Nasalli Rocca, Forte Braschi/Cardinal Garampi, Bolognetti, Pineta Sacchetti/Calisto II, Cornelia/Caprara, Irnerio, Aurelia/Madonna del Riposo, Aurelia/S. Carlo, Aurelia/Paolo III, Cavalleggeri/San Pietro, Acciaioli, Chiesa Nuova, Via Torre Argentina, Piazza Venezia. Ritorno: Piazza Venezia, via Torre Argentina, Chiesa Nuova, Ponte Vittorio, Cavalleggeri/San Pietro, Aurelia/Paolo III, Aurelia/S. Carlo, Aurelia/Madonna del Riposo, Aurelia/Irnerio, , Tardini, Pineta Sacchetti/Calisto II, Forte Braschi/Pineta Sacchetti, Forte Braschi/Cardinal Garampi, Forte Braschi/Nasalli Rocca, Borromeo/Clemente XI, Jacobini, Torrevecchia/Val Favara, Torrevecchia/Diano Marina, Torrevecchia/Vallebona, Torrevecchia/Bellingeri, Stazione F.S. Monte Mario.

Secondo tale impostazione, sempre da coordinarsi con la modifica di alcuni tratti della linea 49, si permetterebbe una riduzione dei tempi di percorrenza grazie alle deviazioni del percorso lungo Via Torrevecchia/Via Gasparri, nonché su via del Forte Braschi/Pineta Sacchetti. Tale riduzione sarebbe permessa anche dall'opzione per il transito lungo strade più ampie e confacenti ai mezzi in servizio, evitando ad esempio Via Provenzale, Via Mosca, Via dei Monti di Primavalle.

Sempre in funzione di una limitazione delle sovrapposizioni, si eviterebbe un percorso comune lungo via di Boccea con il 916.

In questo modo, la linea diverrebbe un possibile collegamento principale e dedicato tra Monte Mario/Primavalle e il Centro Storico, garantendo comunque l'interscambio con la metro A "Cornelia";

mentre il transito per la metro Battistini potrebbe essere garantito dalla modifica della linea 49 (da valutarsi nel prosieguo) e dalla linea 907 che già ora vi transita.
Ad ogni modo la linea 46 oggi soffre di alcuni limiti infrastrutturali, tra le quali la percorrenza di diverse strade non servite da corsie preferenziali, o di tratti stradali come quelli di via Aurelia Antica e la salita di via Benedetto XIV/viale Vaticano, strade strette e in forte pendenza, che non consentono l'uso, di vetture da 18 metri di lunghezza.

B) POTENZIAMENTO LINEE IN FUNZIONE;

1) Potenziamento Linea 913;

Come anticipato in occasione del punto A.1, avente ad oggetto l'istituzione di una linea *express*, l'asse di viale delle Medaglie d'Oro risulta servito solamente dal 913, a differenza dal passato, in cui veniva percorso da numerose linee (907, 913, 991, 999).
In questo caso risulta assolutamente necessario potenziare il servizio per garantire una maggiore frequenza (la quale non risulta attualmente rispettata), nonché intensificare le corse servite dagli autobus da 18 metri.
Inoltre, nella scia di questo provvedimento risulterebbe utile potenziare anche il servizio del 913L con capolinea a Dalla Chiesa.

2) Potenziamento Linea 46 o 49 (collegata al punto A, n. 2 e 3);

Alla trasformazione in *express* di una delle linee fra 46 e 49, deve per forza di cose corrispondere un intervento sul percorso della linea non scelta come *express*, nonché un suo potenziamento in funzione della rete locale per alcuni dei tratti interessati dalla sovrapposizione dei percorsi.
Per quanto riguarda un intervento sul 46, esso è poco frequente in rapporto alla notevolissima utenza (nominalmente dovrebbe passare ogni 10 minuti (con punte di intervalli di 5-6 minuti nelle ore di punta), ma spesso le corse vengono soppresse), ed in ragione della trasformazione in express del 49, risulterebbe opportuno garantire la corretta frequenza.
La domenica la frequenza delle corse è pari a mezz'ora, ed è decisamente insufficiente, benché la linea sia in qualche modo "sussidiata" dal 190F express e dal 916. Si propone dunque di portarlo, nei festivi, a una corsa ogni venti minuti.

Tale potenziamento dipende anche dall'impossibilità di usare gli autobus da 18 metri, e quindi di aumentare la capienza.
Quanto invece all'ipotesi inversa, ovvero il potenziamento del 49, sarebbe auspicabile mantenere invariati i capilinea, deviandolo però sull'attuale itinerario della linea 46, in modo che da via Borromeo percorra Via dei Monti di Primavalle, Via Ennio Bonifazi, Via Boccea per poi proseguire per Piazza Cavour. Questo permetterebbe di garantire il collegamento di Torrevecchia e Primavalle con la metro A a Battistini (garantito comunque anche dalla linea 907) e differenziare le funzioni rispetto alla linea 46, che diventerebbe la linea locale di forza, la cui frequenza dovrà essere potenziata.

3) Potenziamento Linea 998;

Il percorso della linea 998 è particolarmente lungo e tortuoso, ed è l'unico autobus che si inserisce da Via Casal del Marmo verso gli agglomerati urbani di Villaggio San Giuseppe, Selva Candida, Selva Nera e Mazzalupetta, considerando che l'altra linea della zona, il 904, parte da Largo Ines Bedeschi sviluppandosi poi quasi integralmente nel Municipio XIII verso Cornelia.
Le difficoltà legate a questa linea sono principalmente dovute alla mancanza di una regolare frequenza, ancor più pregiudizievole durante gli orari di ingresso ed uscita scolastica. La frequenza di 24 minuti non soddisfa le esigenze di quei residenti, i quali compiono con la stessa un solo tratto del percorso completo, utilizzando la linea soprattutto per congiungersi alla stazione FL3 di Ottavia, ovvero di Monte Mario. Per tali motivi, sembra opportuno procedere al potenziamento di questa linea, non solo durante gli orari di entrata ed uscita scolastica, ma regolarmente. Si rende quindi necessario il potenziamento della flotta (di Roma Tpl, dato che la linea non è esercìta direttamente da Atac), al fine di poter ridurre sensibilmente la frequenza. Questa previsione può essere in aggiunta, ovvero in alternativa, svolta tramite il prolungamento della linea 999, come si avrà modo di illustrare.
Si permette di consegnare una ulteriore proposta che riguarda la frequenza dell'autobus 998 al punto E, per un immediato intervento, senza necessità di potenziamento.

C) ULTERIORI INTERVENTI SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE;

1) Modifica congiunta dei percorsi di 907 e 146;

Si propone di modificare il percorso della linea 907: deviazione e prolungamento a Via Francesco Crucitti (Policlinico Gemelli), presso l'attuale capolinea del 146, con il seguente percorso: Stazione La Giustiniana, invariata fino a via dei Monti di Primavalle, poi via Mattia Battistini, Via Pineta Sacchetti, Via Francesco Crucitti. Ritorno per Via Pineta Sacchetti, Via Mattia Battistini, poi invariata fino a Stazione La Giustiniana.

Questa scelta permetterebbe innanzitutto un collegamento diretto tra Torrevecchia, Primavalle e il Policlinico Gemelli, nonché un collegamento tra l'asse di via Borromeo sia con la metro A sia con la FL3 (Gemelli). Inoltre, si eviterebbe la sovrapposizione con gli attuali percorsi delle linee 49 e 983. Se ne gioverebbero inoltre gli studenti degli istituti del Municipio che risiedono nell'area di Mattia Battistini.

A tale modifica si accompagnerebbe anche un intervento sul percorso della linea 146: ovvero si dovrebbe procedere ad una deviazione da Via Mattia Battistini su Via Ennio Bonifazi, Via Boccea, Circonvallazione Cornelia.

Così facendo si garantirebbe un collegamento diretto tra Casalotti, Bastogi e la zona commerciale di Via Boccea, ma soprattutto si migliorerebbero i collegamenti tra le zone periferiche e il Liceo Seneca.

Tale proposta deve essere però subordinata alla verifica dei flussi d'utenza, così come al possibile interesse anche degli ulteriori Municipi coinvolti (in particolare il XIII).

2) Modifica percorso 985 – Nuovo capolinea;

L'attuale linea 985 prevede un capolinea di Via Eugenio Frate, in una porzione del quartiere Balduina poco abitata e fortemente decentrata rispetto alle parti più densamente abitate del quartiere. Precedentemente tale problema non sussisteva, in ragione del preesistente capolinea in Via Attilio Friggeri, ad oggi non ripristinabile, anche in ragione delle proteste degli abitanti che si trovavano accanto alla porta di casa mezzi inquinanti di grandi dimensioni.

Di conseguenza tale linea non risulta in alcun modo appetibile in questo suo tratto finale, e potrebbe anzi esser utile dislocare in maniera sostanziale il capolinea presso la metro A Cipro, garantendo anche il passaggio interno in alcune vie del quartiere Balduina, che, come abbiamo già detto, è servito da un numero limitato di linee rispetto alla densità abitativa, anche sulla scorta di ipotesi passate.

3) Prolungamento percorso linea 999;

Come riportato nel punto B.3, risulta fondamentale potenziare il servizio di linea nei quartieri di Mazzalupetta, Villaggio San Giuseppe, Selva Nera, Selva Candida, in ragione del fatto che il 998 non garantisce una frequenza tale da essere attrattivo per l'utente finale, il quale decide di optare per l'autovettura, considerato tra l'altro che l'autobus non conduce fino alla metro A, ma fino alle stazioni della ferrovia FL3: si tratta dunque di un percorso non completo per gli utenti, con necessari cambi di mezzo di trasporto.

In alternativa al potenziamento della linea 998, si può immaginare di prolungare il percorso circolare del 999 anche in alcune delle zone servite dall'altra linea, magari diversificando l'offerta sia in ordine alla grandezza del mezzo, sia per la frequenza dello stesso, da coordinare con la frequenza prevista per il 998 nelle zone sopra richiamate. Questo garantirebbe una maggiore frequenza per tutto il quadrante interessato, salvo valutare la possibilità per il 999 di prevedere una frequenza comunque ottimale, come ad oggi garantita dal suo percorso.

È vero che in questo caso si creerebbe una sovrapposizione fra 998 e 999, ma la rilevante differenza di frequenza, determinerebbe una preferenza per la linea 999, anche con un cambio nella parte iniziale di Casal del Marmo dalla linea 998.

4) Istituzione nuova linea di collegamento Belsito – Clodio;

Nell'ottica di creare collegamenti diretti in zone non servite dal trasporto pubblico locale, si ritiene doveroso istituire una linea, anche circolare, che congiunga il quartiere Belsito con la zona di Piazzale Clodio. Le motivazioni che giustificano questa istituzione sarebbero molteplici: una crescente richiesta dei residenti di Belsito; l'aumento di studi professionali nel quartiere Belsito che necessitano di un collegamento diretto con gli Uffici giudiziari di Piazzale Clodio; l'insistenza dell'Istituto Comprensivo "Parco della Vittoria" nel quartiere Belsito, di pertinenza del Municipio I, per cui sono carenti i collegamenti diretti con i fruitori del quartiere Prati sottostante.

Tale servizio potrebbe essere svolto anche in versione circolare, con mezzi più limitati di grandezza, tenuto conto dei limiti legati alla pendenza delle due arterie (Trionfale e viale dei Cavalieri di Vittorio Veneto, la cosiddetta Panoramica). Ovvero con l'ipotesi di usare autobus elettrici, purché possano individuarsi dei depositi con stazione di ricarica in zone limitrofe. Questo collegamento potenzierebbe la rete e contribuirebbe a colmare percorsi non interessati dal trasporto pubblico locale, ma fondamentali nel futuro sviluppo del PUMS (funivia Belsito-Clodio-Ponte Milvio e prolungamento della Metro C a Clodio).

5) Valutazione istituzione linea di collegamento Stazione Ipogeo Ottavi – Stazione Monte Mario;

Tale proposta si inserisce in maniera diversa nel contesto presentato, avendo come scopo principale quello di alleggerire il traffico veicolare su Via Casal del Marmo e su Via Trionfale, ponendosi anche come alternativa al potenziamento del 999, ovvero come sua integrazione in caso di prolungamento dello stesso verso Selva Candida. Tale istituzione completerebbe le carenze legate alla capienza dei treni FL3, non sempre doppi, e collegherebbe agevolmente i fruitori dell'Istituto Pasteur, ovvero del San Filippo Neri, soprattutto nella fascia oraria maggiormente interessata, ovvero quella 7.20-8.12, con picchi alle 7.40.

D) LINEE A CARATTERE LOCALE;

1) Reintroduzione della linea 995;

Nell'ottica di revisione del TPL secondo gli obiettivi di creazione di una rete locale in adduzione a quella centrale, sembrerebbe opportuno reinserire una linea, ad oggi molto rimpianta dai residenti delle zone di Torrevecchia, Millesimo, Primavalle, Pineto. La stessa si inserirebbe in un sistema organizzato secondo una rete, fitta e frequente, di navette di quartiere che portino, più di quanto accada adesso, con rapidità alle stazioni della metropolitana e di FL3.

La linea potrebbe prevedere una modifica rispetto alla linea passata in termini di percorso e congiungere via Achille Mauri (Monte Mario Alto) con via Mattia Battistini. Il percorso potrebbe essere il seguente: Via Achille Mauri, Via Augusto Conti, Via Fratelli Gualandi, Via Trionfale, Via Acquedotto del Peschiera, Via dei Monfortani, Via Torrevecchia, Via Taggia, Via Cogoleto, Via Francesco Marconi, Via Mattia Battistini. Ritorno: Via Mattia Battistini, Via Alessandro VII, Via Cogoleto, Via Taggia, Via Torrevecchia, Via dei Monfortani, Via Acquedotto del Peschiera, Via Trionfale, Via Vincenzo Troya, Piazza Guadalupe, Via Francesco Cherubini, Via Achille Mauri.

La nuova linea 995, che ricalcherebbe in gran parte il percorso del vecchio 995 soppresso nel 2014, andrebbe esercitata con vetture più corte e avrebbe il pregio di restituire a Monte Mario Alto (zona Guadalupe) un collegamento diretto con la metro A, oltre che un sussidio all'interna linea 912. Oltre a ripristinare un collegamento diretto con la zona di Monte Mario Alto e Battistini, venuto meno nel 2014.

2) Prolungamento percorso 990L;

Negli ultimi anni si è registrata una sola linea nuova di rilievo, ossia il 990L, una navetta che collega la stazione metro Cipro con la parte bassa della Balduina (via Appiano/via Proba Petronia), privata del "cappio" del 990 ordinario, per ragioni di viabilità date dal cosiddetto "crollo di S. Valentino".

La linea, pur con frequenze di un bus ogni mezz'ora e con l'ultima corsa alle 22,00, esercìta con vetture di piccole dimensioni (prima acquisite con il noleggio, poi acquistate dalla Iveco, modello Indcar Mobi), ha riscosso un buon successo. Per renderla ancora più "appetibile", sarebbe opportuno farle percorrere altre strade del quartiere, attualmente molto distanti dall'asse principale, come via Festo Avieno o via Tito Livio, con un eventuale attestamento in via Alberto Cadlolo, nei pressi dell'hotel Hilton. La zona avrebbe dunque, come per altre del Municipio, una sua linea prettamente interna. Di fatto, la linea potrebbe costituire un'adduzione locale all'asse centrale, con capolinea a Cipro Metro A e a via Alberto Cadlolo (presso la quale potrebbe individuarsi il capolinea anche della possibile nuova linea che congiungerebbe Clodio a Belsito).

3) Modifica percorso linea 028;

La linea 028 allo stato attuale effettua 32 fermate tra i capolinea di Stazione Aurelia e San Basilide.

Si coglie l'occasione per sottolineare come, fino a qualche mese precedente la pandemia, il percorso della linea 028 riguardava anche via Lidia Bianchi, fondamentale per un gran nucleo abitativo che insiste nel quartiere di Selva Nera e che, ad oggi, risulta sprovvista di un ulteriore collegamento di TPL.

Si ritiene di suggerire il ripristino del percorso precedente in cui, dopo L.go Bedeschi il tragitto proseguiva tra via Lidia Bianchi, Via Irma Bandiera, per poi riprendere Via di Selva Nera dove attualmente è previsto il passaggio.

Si ritiene utile sottolineare come il percorso suggerito di cui sopra, risulta essere effettuato dalla corsa "scolastica" dell'omonima linea, rimasta, a differenza della principale, immutata nel suo percorso

4) Assenso al prolungamento dello 030 verso il Comune di Fiumicino;

Il Municipio XIV esprime il suo totale assenso alla proposta del Comune di Fiumicino di prolungamento della linea 030, con sconfinamento all'interno di tale comune, come già avviene per la linea 025. Nello specifico si tratterebbe di un prolungamento di percorso di circa 3 km in via delle Pertucce altezza civico 31, mantenendo per il resto il precedente percorso.

In ordine a tale richiesta di prolungamento, come già avuto modo di discutere con la *mobility manager* del comune di Fiumicino, dott.ssa Anna Lupi, le esigenze da rispettare o da valutare sarebbero le seguenti: garantire i medesimi orari di partenza mattutini; garantire la frequenza già prevista nel percorso attuale di un bus ogni 30 minuti; garantire la persistenza del percorso interno alla zona di Tragliatella; far ricadere la maggior contribuzione per questa richiesta sul comune richiedente, ed ipoteticamente anche sul comune di Anguillara, tenuto conto che del servizio andrebbero a fruire anche i residenti della frazione di Ponton Dell'Elce. Se si considera il dato storico, il comune di Anguillara aveva ottenuto tale iniziale prolungamento, poi non attuato nella transizione della giunta comunale nel 2013: esso era stato oggetto anche di discussione nel comune di Anguillara da parte della precedente giunta, poi sfiduciata.

È quindi indubbio come tale proposta costituisca un notevole miglioramento anche per i cittadini dei comuni limitrofi, le cui linee di trasporto pubblico non garantiscono affatto una frequenza neppure lontanamente paragonabile a quella dello 030, e risultano anche non in servizio nei giorni festivi. A Tragliatella transita infatti anche la linea extraurbana Cotral Roma Cornelia-Testa di Lepre- I Terzi, con tre corse al giorno, solo nei feriali. Ed è altresì servita dai bus urbani del comune di Anguillara (linea B della ditta Schiaffini, con otto corse feriali) e del comune di Fiumicino (linea 17sx/dx della ditta Trotta, con solo due corse al giorno da lunedì a venerdì). È chiaro quindi che il servizio offerto dall'Atac è incomparabilmente superiore a quello delle altre aziende (anzi nei giorni festivi risulta anche più frequente della stessa linea Cotral Roma-Bracciano, che opera in quell'area come vettore principale su gomma).

E) INTERVENTI SULLE FREQUENZE DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E/O SULLE PROBLEMATICHE DELLE LINEE IN ESSERE;

Fra gli ulteriori interventi necessari, alcuni non presuppongono per forza un potenziamento massiccio dell'intera linea, ma semmai prolungamenti orari, ovvero interventi informativi. A tal fine si fornisce una lista di possibili correttivi:

1) Linea 46: La linea non garantisce una buona frequenza in rapporto alla notevolissima utenza (nominalmente dovrebbe passare ogni 10 minuti, ma spesso le corse vengono soppresse). Soprattutto la domenica una corsa ogni mezz'ora è decisamente insufficiente. Si propone dunque di portarlo, nei

festivi, a una corsa ogni venti minuti. Mentre nei giorni feriali si potrebbe valutare l'istituzione di una navetta 46L che colleghi la stazione FL3 Monte Mario alla Metro A Battistini.

2) *Linea 907*: Non sono disponibili gli orari del 907L (limitato cioè nel tratto via dei Monfortani-circonvallazione Cornelia), né sul sito Atac, né sui siti corrispondenti ad *app* informative sulla mobilità romana. Quanto alla linea 907, si rileva come l'ultima corsa della linea da Giustiniana per Cornelia è alle 23,40, e che sarebbe opportuno aggiungere una corsa alle 24,00 o alle 0,15, per consentire la coincidenza con altre linee. Si osserva inoltre che la fermata Atac di via dell'Acquedotto del Peschiera (altezza via dell'Acquedotto Paolo), in direzione centro, pur arretrata di recente, dopo molti anni ancora non è dotata di una palina di sosta definitiva (c'è ancora quella provvisoria) e meno che mai di pensilina e di palina elettronica. Occorre ovviare a tali inconvenienti.

3) Linea 990L: in attesa di una modifica del percorso, si rende opportuno procedere al prolungamento della linea dopo le ore 22.00, tenuto conto che è l'unico mezzo che serve il quadrante di Lucio Apuleio, e che risulta particolarmente distante a piedi dalle fermate del 990 o del 913.

4) *Linea 030*: assicurare una frequenza continua e regolare alla linea (30 minuti), in considerazione del fatto che vi sono zone come Tragliatella servite solo da questa linea suburbana comunale, che non può essere integrata dalle linee Cotral o da quelle dei limitrofi comuni, molto meno frequenti. Purtroppo per tutta l'estate si sono verificati fenomeni di interruzione di alcune corse, con notevole disagio per i fruitori. Inoltre, sembra opportuno valutare il prolungamento orario della linea almeno fino alle ore 23.30. Si comprende comunque come le difficoltà siano anche dovute dal contratto di servizio con Roma TPL, e che influirà notevolmente il rinnovo dello stesso.

5) Linea 998: Come precedentemente accennato al punto B, la linea 998 non assicura una frequenza tale da essere effettivamente utile ai residenti di Selva Nera e Selva Candida, con particolare pregiudizio nel momento dell'ingresso e l'uscita scolastica. A tal fine sembra opportuno consegnare la proposta di ridurre la frequenza oraria nell'orario serale dopo le 21, per garantire una corsa in più sia all'ingresso che all'uscita delle scuole, cercando di abbattere a circa 16/18 minuti la frequenza per la fascia 07.00-08.00, nonché 13.45-14.45. Questa soluzione dovrebbe potersi attuare senza alcun potenziamento della flotta.

6) Linea 904: Come per la linea 998, medesime considerazioni devono essere applicate alla linea 904. Inoltre, in ordine a tale linea si chiede la possibilità di interessare anche Via Verginia Tonelli, ove percorribile.

7) Orario scolastico: Si invita a voler valutare la rimodulazione delle frequenze giornaliere, favorendo una maggiore frequenza negli orari d'ingresso ed uscita scolastica;
8) Galleria Giovanni XXIII: si ritiene opportuno di poter vagliare l'ingresso di alcuni mezzi Atac nella galleria, seppur di dimensioni più ridotte, con una linea dedicata, per alleggerire il traffico veicolare, e ridurre i tempi di frequenza.

F) TRASPORTO PUBBLICO NOTTURNO;

Pur ritenendo che non vi siano notevoli problemi legati alla rete notturna nel Municipio XIV, si ritiene doveroso porre alla Vs. attenzione specificamente tre situazioni, intervenire sulle quali aumenterebbe anche il livello della sicurezza. Nello specifico si renderebbe necessario raggiungere due territori non serviti direttamente dal servizio notturno, e decisamente distanti dalle fermate delle linee notturne previste, ovvero Monte Mario Alto e Torresina.
Oltre ai problemi di queste zone, deve altresì aggiungersi la notevole distanza rispetto alla linea N913 per tutti gli abitanti del quadrante servito dal 990L, ovvero la zona di via R.R. Pereira e di via A. Fusco, per i quali la distanza in metri è notevole rispetto a quanto prescritto dalla normativa, seppur abbastanza in linea (400 metri dalla più vicina fermata per i diurni, 1 km per i notturni).

G) CONSIDERAZIONI SULLE INFRASTRUTTURE PRESENTI E SULLE PREVISIONI FUTURE.

Infine, è doveroso sottoporre una considerazione di fondo. Seppur si apprezzi notevolmente la volontà di revisionare il TPL secondo i principi dettati, è innegabile che alcuni problemi di viabilità e traffico veicolare sono strettamente legati alle infrastrutture ad oggi esistenti, e alla loro incapacità di sopportare un determinato carico. Il riferimento ad esempio è a Via Casal del Marmo, così come a Via Trionfale, le cui corsie uniche non riescono a garantire uno scorrimento regolare.
È innegabile che risulteranno fondamentali per il Municipio XIV le previsioni legate ai PRU, e nello specifico la realizzazione della direttrice Casorezzo-Esperia Sperani, e della Torrevecchia Bis, e ciò anche in vista del miglioramento del servizio di Trasporto pubblico locale, per cui è doveroso già da ora valutare una revisione del TPL in funzione della futura istituzione.
Inoltre, medesimo ragionamento dovrebbe essere effettuato circa il prolungamento della Metro A, nonché circa il prolungamento della Metro C (come ipotizzato a proposito della navetta Belsito –

Clodio), evitando di trovarci impreparati, e tenuto conto che un sistema di trasporti completamente integrato può costituire un notevole miglioramento della vita dei residenti (come ad esempio l'opportunità del MaaS - *Mobility as a service*). Fino a quelle date, in aggiunta alle proposte di revisione qui avanzate, sembrerebbe opportuno compiere uno sforzo con RFI per garantire una maggiore frequenza della linea FL3, sia in termini di frequenza oraria (soprattutto nei giorni festivi, quando dovrebbe passare da una corsa ogni 30 a una almeno ogni 20 minuti), che di durata del servizio fino quasi alle ore notturne (ad es. prevedendo l'ultima corsa dalla stazione Tiburtina a Cesano per le 23,30 o le 24,00, mentre oggi è alle 21,53). Ad esempio, in ordine alle corse mattutine, prevedere una corsa antecedente a quella delle 6.12 in partenza da La Storta, ulteriore a quelle già esistenti.

E sarebbe anche opportuno identificare le stazioni di FL3 con un apposito logo riconoscibile, simile a quello della metropolitana.

Quindi, si ritiene, almeno per questa fase, data l'impossibilità di discutere di nuovi percorsi stradali e/o la modifica di quelli esistenti tramite la realizzazione di corsie preferenziali dedicate, di prediligere un implemento dei collegamenti alle stazioni RFI (FL3 La Storta – FL5 Roma Aurelia), invece di suggerire l'inserimento di nuove linee autobus, diurne e più che mai notturne.