



# UNA CITTÀ DOVE MUOVERSI È SEMPLICE

Le linee guida per la mobilità sostenibile di Roma



## Sommario

1. Una riflessione sulla visione del sistema di mobilità per Roma Capitale .....	3
2. Governance del sistema di mobilità .....	6
3. La città a 15 minuti: accessibilità e sicurezza, mobilità dolce e il nuovo ruolo dei quartieri.....	8
4. Progetto periferie accessibili .....	11
5. Misure di regolazione del traffico privato e parcheggi .....	14
6. MaaS e digitalizzazione .....	17
7. I sistemi su ferro .....	19
7.1 Tranvie, Funivie e corridoi.....	20
7.2 Metropolitane e ex Concesse.....	23
7.3 Ferrovie.....	25
8. Servizi di Trasporto pubblico di superficie di linea .....	29
9. TAXI e NCC.....	31
10. ATAC .....	33
11. Logistica urbana.....	35

# 1. Una riflessione sulla visione del sistema di mobilità per Roma Capitale

*Troppo spesso i romani richiedono normalità, chiedono innanzitutto di curarsi dell'ordinarietà dei servizi e Roma ha un gran bisogno di manutenzione, di far funzionare meglio quello che c'è. Questa è un'evidenza che non sfugge neanche all'osservatore più distratto.*

*Il primo impegno del nuovo Sindaco dovrà quindi essere quello di restituire orgoglio e dignità alla città a cominciare dal rimettere in funzione la macchina amministrativa e tecnica del Comune mortificata in questi 5 anni da inesistenti politiche del personale, e ridare fiducia e prospettiva alle aziende partecipate che erogano servizi ai cittadini, alcune portate al fallimento dalla colpevole mancanza di indirizzi da parte di chi amministra la città, una carenza che ha generato inefficienti scelte manageriali e di politica industriale, come dimostrano le vicende di ATAC, AMA, Roma Metropolitane e di altre aziende partecipate. Senza una macchina amministrativa efficiente non si potrà gestire neanche l'ordinario.*

*È strategico quindi rivedere per prima cosa la macchina amministrativa e tecnica del Comune, potenziandola con le risorse necessarie a garantire un livello di produttività paragonabile a quello delle grandi capitali europee. È questo che permetterà di realizzare un impegnativo programma di opere di mobilità in un tempo compatibile con le esigenze di trasformazione e di recupero della città.*

*L'obiettivo del Sindaco di Roma deve essere, però, più lungimirante e sfidante del pur difficilissimo compito di far diventare normalità quello che oggi viene considerato eccezionale: comprare autobus nuovi e farli passare con puntualità, pulire i giardini, rifare l'asfalto delle strade e mantenere i marciapiedi, avere aziende ed uffici che funzionano, ecc.*

*Roma spesso si dimentica di essere la Capitale d'Italia e della Cristianità, dimentica il suo ruolo universale e dimentica le proprie potenzialità per essere e per ragionare nella prospettiva di una città che compete economicamente e culturalmente sul mercato delle capitali del mondo.*

*Avere un sistema di mobilità efficiente e sostenibile è la premessa per partecipare a questa competizione.*

*Le risorse che il PNRR mette a disposizione per la transizione sono un'occasione unica e irripetibile; non possono essere sprecate e devono essere utilizzate per attuare una politica di mobilità di altissimo profilo che rivoluzioni Roma già entro il Giubileo del 2025 e ponga le basi per trasformarla completamente nei successivi 10 anni.*

*Il nuovo Sindaco alla fine del suo mandato dovrà lasciare una città che funziona, con nuove infrastrutture e cantieri aperti per la realizzazione delle grandi opere trasportistiche recuperando il tempo perduto negli ultimi anni.*

*Si parte da un contesto profondamente modificato dall'emergenza sanitaria: lo smart working, la propensione ad un maggior uso della bicicletta e dell'andare a piedi, dei sistemi di micromobilità, della sharing mobility, ma anche il maggior uso dell'auto a scapito del trasporto pubblico, la riduzione degli spostamenti complessivi, molti dei quali sono fenomeni che difficilmente regrediranno.*

*È una trasformazione epocale ed improvvisa del modo di muoversi e di vivere la città, che contiene in sé grandi opportunità per dare seguito agli obiettivi che anche il PNRR si è dato e che possono costituire i pilastri di una **Visione strategica per il futuro di Roma: Sostenibilità, Investimenti, Innovazione.***

***Sostenibilità**, non solo riduzione degli impatti ambientali che rappresentano il mero rispetto di leggi nazionali ed europee, ma il concetto più ampio di accessibilità, sicurezza, inclusione sociale, fruizione e riqualificazione dello spazio pubblico, riequilibrio dei servizi tra centro e periferia, tra servizi dedicati alla popolazione attiva e quelli per gli anziani, efficace uso delle risorse pubbliche, resilienza agli shock esterni non prevedibili.*

***Innovazione** dei servizi e tecnologica. Servizi di trasporto pubblico da innovare rivedendo le filiere organizzative e le modalità di erogazione (es. i servizi a chiamata, l'infomobilità, il coordinamento tra servizi), espansione dei servizi di micromobilità e di sharing, le tecnologie per orientare sempre più verso l'integrazione e l'offerta di servizi multimodali al cittadino (le piattaforme MaaS)*

***Investimenti** nelle reti di mobilità su ferro, per l'elettrificazione delle flotte del trasporto pubblico, per l'innovazione tecnologica legata alla mobilità. Un programma sfidante ma realistico ed efficiente può essere sostenuto dai finanziamenti già confermati dal MIMS (circa 1 MLDE), da quelli ottenibili con i prossimi bandi, dall'Europa con il programma della Missione 100 città oltre ai programmi PON Metro e POR FESR, nonché dal supporto di BEI e CdP per gli aspetti di cash flow e di ritorno degli investimenti, anche con partecipazioni pubblico-privato che siano rispettose dei principi europei per non gravare sul bilancio dello Stato*

## **Obiettivi**

- 1. Garantire accessibilità nel rispetto delle persone e dell'ambiente con politiche che portino alla riduzione del parco**

## ***veicolare circolante in città (disincentivare l'uso del mezzo privato)***

### ***In particolare attraverso***

- a.*** controlli più stringenti per il rispetto della fascia verde e sanzioni a veicoli inquinanti
- b.*** ampliamento delle aree pedonali e crescita delle "strade scolastiche"
- c.*** piste ciclabili;
- d.*** ampliamento delle zone con limite di velocità a 30 Km/ora
- e.*** percorsi pedonali
- f.*** rimozione costante e sistematica dei veicoli abbandonati sulle strade
- g.*** incentivazione del trasporto pubblico
- h.*** incentivazioni della mobilità dolce
- i.*** piani parcheggi
- j.*** cura del ferro
- k.*** revisione piano logistica urbana

### ***2. Riorganizzazione degli spazi urbani ripensando la loro funzione primaria a favore dei pedoni, trasporto collettivo e della mobilità sostenibile***

### ***3. Riduzione dell'incidentalità e aumento della sicurezza***

### ***4. Miglioramento della qualità dell'aria e della salubrità della città anche attraverso una costante riduzione dei veicoli inquinanti***

## 2. Governance del sistema di mobilità

*Il sistema della governance della mobilità deve essere funzionale a determinare i limiti e le competenze delle strutture che: 1) Pianificano, programmano e controllano i servizi; 2) Pianificano e programmano le infrastrutture 3) Progettano e realizzano le infrastrutture; 4) Gestiscono i servizi "materiali" (es. le linee del TP); 5) Gestiscono i servizi verso il cittadino, amministrano i ricavi da mercato (es. la bigliettazione)*

*Oggi le varie competenze di pianificazione e progettazione ma anche quelle di finanziamento dei servizi, si sovrappongono a livello locale e regionale coordinandosi scarsamente e spesso ostacolandosi, c'è poca capacità di progettazione pochissima di programmazione e realizzazione di progetti e opere, tanti attori che si accavallano nella progettazione, gestione e attuazione dei servizi; l'informazione al cittadino è frammentata per Aziende e Agenzie, il ticketing è gestito in proprio da ciascuna azienda del trasporto ed il sistema della bigliettazione integrata Metrebus è superato dalla evoluzione della mobilità; scarsamente coordinato a livello tecnologico e non organizzato per funzioni e responsabilità gestionali.*

*Due le linee di azione: razionalizzare il sistema e le competenze delle aziende e delle Agenzie integrandole e/o coordinandole progressivamente nelle funzioni e adottare il modello MaaS (Mobility as a Service) per creare un punto unico di accesso per tutti i servizi di trasporto ed in modo personalizzato, treni, bus, taxi, car, bike sharing e altro utilizzabili illimitatamente con un sistema di pagamento integrato.*

*Il Pubblico deve assumere il ruolo di regolatore dell'ecosistema MaaS per valorizzare l'utilizzo della piattaforma anche da parte di privati, stimolare il cambiamento verso modalità sostenibili, definire regole, garantire la privacy*

### **Linee di intervento**

- **Realizzare un sistema integrato e multimodale con unico punto di accesso in termini di informazione e pagamento trasformando il sistema di mobilità da «mobilità di linea» in mobilità per la persona (Mobility as a Service) riorganizzando e completando le funzioni già presenti (2022);**
- **Sollecitare la realizzazione di un sistema di bigliettazione unica e di clearing a livello regionale (il TUR Titolo Unico Regionale) (2023);**

- ***Effettiva devoluzione dei poteri sul TP sia in termini di determinazione delle tariffe che di gestione dei fondi del FNT, che vanno comunque rideterminati in relazione anche all'evoluzione del sistema (incremento dei servizi e costi legati alle nuove tecnologie);***
- ***Destinare gli introiti delle nuove misure di regolazione della mobilità privata (road pricing, sosta tariffata) per garantire nuovi flussi economici da finalizzare a potenziamento dei servizi di mobilità sostenibile.***

### **3. La città a 15 minuti: accessibilità e sicurezza, mobilità dolce e il nuovo ruolo dei quartieri**

*Nel 2015 è stato approvato il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) che prevedeva l'attuazione sistematica delle zone 30 e isole ambientali in tutta la città da realizzarsi nel corso di 4 anni, oltre ad interventi per la riduzione dell'incidentalità. Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato dall'attuale amministrazione nel 2019 ha confermato pienamente i medesimi obiettivi. Ad oggi, però, non è stata realizzata una sola zona 30, non sono stati previsti fondi sistematici e specifici per la sicurezza stradale né per la realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola.*

*Nelle fasi preliminari di redazione del PGTU e del PUMS sono state effettuate indagini campionarie su tutta la popolazione residente di Roma per conoscere le priorità dei cittadini rispetto al tema mobilità: i temi più sentiti sono stati accessibilità e sicurezza.*

*Roma, infatti, è una città che invecchia e gli anziani rappresentano una quota importante della popolazione che chiede sicurezza nel muoversi a piedi, accessibilità ai servizi, a partire dal trasporto pubblico, quindi percorsi senza barriere, percorribilità dei marciapiedi, protezione dai mezzi motorizzati. Sono temi che naturalmente riguardano più in generale tutti i cittadini, ancora più adesso che gli effetti della pandemia stanno modificando i tempi ed i modi di vivere i quartieri.*

*15 minuti è il tempo a piedi che spesso ci separa da una stazione metro o ferroviaria, che nel quartiere ci consente di raggiungere tutti i servizi, le aree verdi, il mercato, gli esercizi commerciali, le farmacie, le fermate bus. Questo semplice parametro può orientare tutta la riprogettazione dello spazio urbano in termini di accessibilità e vivibilità.*

*Inoltre si deve considerare la grande novità rappresentata dalla presenza nei quartieri di "nuovi cittadini diurni", cioè chi ha scelto o è costretto allo Smart Working. È una fascia di popolazione che si aggiunge a quella delle persone anziane e che sarà sempre più sensibile al fatto che nel proprio quartiere mancano i servizi o più semplicemente i marciapiedi, che le aree verdi non sono mantenute, che andare a piedi o in bicicletta non è agevole né sicuro.*

*Tra i vari temi che devono impegnare un programma per la città, quello della riprogettazione dello spazio urbano è uno dei più importanti, e può essere attuato diffusamente in tutta la città attraverso l'istituzione sistematica delle isole ambientali. Semplificando al massimo il concetto: il traffico deve passare sulla viabilità principale, tutta la viabilità locale va organizzata e riqualificata ad Isola ambientale/zona 30 ad uso delle funzioni di accessibilità locale privilegiando pedoni e ciclisti.*

*La progettazione partecipata, dell'applicazione strutturata e coordinata dei concetti dell'urbanismo tattico, quali la creazione di percorsi pedonali continui, la possibilità di muoversi nel quartiere a piedi e in bicicletta in sicurezza, l'attenzione alle barriere architettoniche, il recupero di spazi alla pedonalità per la socializzazione, ecc., sono il campo naturale di applicazione dell'ascolto dei cittadini.*

*È in questo quadro che si deve inserire il tema della ciclabilità. Le piste ciclabili sono essenziali per gli spostamenti lunghi ma all'interno dei quartieri, quindi nelle zone 30, si deve poter circolare in sicurezza accettando la promiscuità con le auto. Sono concetti che presenti negli strumenti di pianificazione da almeno un decennio, dal Piano Quadro della Ciclabilità.*

*Però a fronte dei condivisibili intenti, il risultato di questa amministrazione è la sola realizzazione di pochi progetti, in gran parte già avviati con le precedenti amministrazioni (es. via Nomentana e il GRAB), inoltre lasciando indietro progetti finanziati con fondi europei e nazionali già stanziati. Il resto dell'attività svolta sono le cosiddette piste transitorie realizzate nell'ultimo anno con sola vernice e senza alcuna protezione, che già oggi stanno scomparendo per l'assenza di manutenzione.*

*In minima parte attuate rispetto ai mirabolanti obiettivi dichiarati dalla Sindaca e dall'assessore, dovuto anche per l'assenza di una minima condivisione con i cittadini e con i municipi, le piste transitorie sono solo il tentativo di coprire una politica fallimentare anche sul tema che maggiormente ha caratterizzato ideologicamente questa amministrazione, cioè la ciclabilità.*

*L'incapacità di agire è evidente se si pensa ai ritardi accumulati nella progettazione del GRAB, delle ciclabili definitive finanziate con i fondi PON-metro, con quelli del MATTM ed in ultimo l'assenza di una determinazione su come impegnare i 15 milioni di euro che il Governo ha stanziato per la ciclabilità di Roma da quasi un anno.*

### ***Linee di intervento***

- **Piano straordinario per la messa in sicurezza della rete stradale ed eliminazione di tutti i "punti neri" ad alta incidentalità entro 3 anni, a partire da quelli che hanno interessato pedoni e ciclisti (2024).**
- **Programma di sensibilizzazione e formazione alla sicurezza stradale in tutte le scuole elementari (2022)**
- **Attivazione in tutti i municipi del Pedibus e del Bike to school per le scuole primarie (2022)**

- **Attuare di concerto con Municipi e attraverso un processo partecipato con i cittadini, il Piano integrale delle zone 30/isole ambientali (rete locale a 30km/h e contestuale fluidificazione del traffico sulla rete principale) (2024)**
- **Programma di riqualificazione dei percorsi pedonali in tutti i municipi (2022) e realizzazione (2024)**
- **Revisione del piano delle piste ciclabili transitorie, valutandone l'efficacia e trasformandole in definitive attraverso adeguati interventi di attrezzaggio e messa in sicurezza (2021-2022)**
- **Completamento della rete ciclabile principale portando a termine gli interventi già finanziati e progettati ed impegnando i fondi già stanziati, anche attraverso un vero processo di partecipazione con cittadini e associazioni (2024)**

## 4. Progetto periferie accessibili

*Lo sviluppo urbanistico negli ultimi vent'anni ha visto realizzare una consistente parte delle previsioni insediative del PRG, soprattutto nelle aree più esterne della città. Questo sviluppo non è stato accompagnato da una delocalizzazione dei servizi e delle attività, peraltro prevista dallo stesso PRG. D'altra parte il costo crescente degli immobili residenziali, almeno nel primo decennio degli anni 2000, e l'assenza di una vera politica di housing sociale, hanno spinto molti romani in cerca di casa verso l'esterno, se non fuori comune. Il risultato è che un terzo della popolazione romana oggi vive in quartieri a cavallo del GRA con pochi servizi e scarsa accessibilità, mentre i posti di lavoro sono rimasti in gran parte all'interno del GRA e dell'anello ferroviario. I più penalizzati sono i giovani, le coppie, quella popolazione attiva e tendenzialmente con minor reddito che passa alcune ore della propria giornata nel traffico, vittima anche di un trasporto pubblico del tutto insufficiente. Questo è il quadro di riferimento.*

*Ma guardando avanti ci sono anche elementi positivi da cui ripartire per innescare fenomeni di sviluppo e di rigenerazione di queste parti della città che **non vogliamo più chiamare periferie**.*

*Molti di quartieri hanno assunto nel tempo una **connotazione identitaria** maggiore di quartieri storici del centro di Roma, si pensi ad esempio a Tor Bella Monaca e a Corviale. In molti casi sono state create **reti di cittadini fisiche e virtuali**, comitati, associazioni che animano la vita sociale e che spesso compensano le deficienze dell'amministrazione comunale, ad esempio nella pulizia e gestione dei parchi urbani. C'è poi il fenomeno dello **Smart working** che sta popolando i quartieri di nuovi cittadini diurni, potenziali clienti per il commercio di vicinato, persone che vogliono vivere e spostarsi nel proprio quartiere in un contesto vivibile, sicuro, accessibile e dotato dei servizi essenziali.*

*Opportunità e criticità sono molto chiare. Si può agire subito con misure ed interventi efficaci da realizzare nell'immediato con il coinvolgimento primario dei municipi e la partecipazione dei cittadini.*

***Due sono i macro temi da affrontare in tema di mobilità:***

***l'accessibilità interna ai quartieri e accessibilità esterna con altre parti della città.***

***Accessibilità interna*** significa sicurezza, assenza di barriere architettoniche e vivibilità per chi va a fare la spesa, chi va a scuola, chi va al lavoro, per le persone anziane che vivono più degli altri i quartieri dove abitano. Per far questo serve un attento lavoro di riqualificazione dei percorsi pedonali, di messa in sicurezza dei punti stradali pericolosi e delle fermate del trasporto pubblico, la realizzazione di zone 30 e aree pedonali ovunque sia possibile ed

*in tutti i quartieri, da decidere insieme cittadini. I municipi dovranno essere in prima linea in questa operazione di attivazione e rigenerazione locale dei quartieri, ma il Comune dovrà stanziare risorse adeguate da impegnare già nei primi due anni della nuova consiliatura.*

**Accessibilità esterna** significa nel medio periodo dare priorità alla realizzazione delle opere su ferro, ai parcheggi di scambio presso le stazioni ferroviarie e delle metropolitane, a nuovi corridoi e tranvie a servizio delle aree più esterne. Da subito però si può e si deve riprogrammare la rete del trasporto pubblico, non solo potenziandola ma anche attuando nuovi servizi più efficienti di quelli tradizionali. Quindi servizi di trasporto pubblico a chiamata, cioè sostituire alcune linee dove c'è poca utenza con servizi flessibili che potranno essere gestiti anche dalle cooperative taxi e degli NCC ma con le tariffe del trasporto pubblico. Questi servizi possono garantire un'estensione massiccia della copertura della città, al contempo garantendo forti risparmi e, non secondariamente, nuove risorse per un settore in crisi come quello del trasporto pubblico non di linea, cioè taxi e NCC. Ma è anche necessario definire misure per incentivare le aziende che forniscono servizi di sharing ad arrivare fino agli estremi della città e non solo nelle aree più centrali come avviene oggi, come potranno essere definiti meccanismi di agevolazione per nuovi servizi a supporto delle famiglie per la mobilità di prossimità, ad esempio con taxi o NCC collettivi che possono garantire il trasporto di anziani o dei figli di genitori lavoratori verso destinazioni mediche, ricreative o sportive.

In tema di accessibilità esterna un altro obiettivo importante è quello di garantire la connessione veloce e sicura con i nodi di scambio ed in particolare con le stazioni ferroviarie. Con questa finalità **l'università La Sapienza ha elaborato un progetto chiamato "Pontili"**, cioè una modalità di intervento che può rappresentare il modello da attuare sistematicamente in tutta la città esterna. In questo progetto la riqualificazione e la vivibilità dello spazio urbano sono direttamente dipendenti anche da una rete di percorrenze protette – pedonali e ciclabili-capaci di connettere direttamente le stazioni del ferro con gli insediamenti residenziali e con i servizi essenziali (scolastici, sanitari, sportivi, ecc.). Queste percorrenze, definite "pontili" attraversando preferibilmente le grandi e piccole aree verdi di Roma potranno incentivarne l'uso, favorendo nuovi modi e attività socialmente utili.

Si tratta in pratica di creare collegamenti pedonali e ciclabili attraverso la ricerca, insieme anche ai cittadini, di percorsi marginali ed interstiziali nei quartieri che diventano l'occasione per interventi di ricucitura dei territori, riqualificazione del verde e del paesaggio.

## ***Linee di intervento***

- **Dare priorità alla progettazione e realizzazione di nuovi sistemi su ferro (tranvie Togliatti, Termini Giardinetti, Corviale, corridoio Colombo Ostia, prolungamenti metro A, B, B1 e C) (2024-2029)**
- **Progetto Pontili per l'accessibilità al trasporto pubblico su ferro e ai principali nodi di scambio a piedi o in bicicletta (2022-2023)**
- **Definire e finanziare ai Municipi progetti di periferia accessibile per la riqualificazione dei percorsi pedonali, interventi per la riduzione dell'incidentalità, abbattimento delle barriere architettoniche, realizzazione di zone 30 e pedonalizzazione (2022)**
- **Riprogrammare la rete del trasporto pubblico e nuovi servizi a chiamata per le aree a bassa utenza, anche con il coinvolgimento delle cooperative taxi e NCC (2022)**
- **Attivare servizi di mobilità di prossimità con taxi e NCC a supporto delle famiglie con anziani e genitori lavoratori per gli spostamenti verso centri medici o sportivi e/o ricreativi (2022)**

## 5. Misure di regolazione del traffico privato e parcheggi

*Il PGTU vigente approvato nel 2015 prevedeva un complesso coordinato di misure sul traffico che partendo dall'introduzione di un sistema di accesso alle aree centrali oneroso (road pricing) simile a quello di Milano (area C) e dalla realizzazione di una rete di corridoi del trasporto pubblico, procedeva alla riorganizzazione della mobilità di tutta l'area interna all'anello ferroviario, quindi alla revisione del sistema della sosta tariffata, limitazione all'accesso dei veicoli inquinanti, realizzazione diffusa di aree pedonali, isole ambientali e zone 30.*

*Nulla è stato fatto sebbene anche il nuovo PUMS confermi queste misure da realizzare nel breve periodo: il sistema della sosta tariffata è rimasto quello iniquo introdotto all'epoca di Alemanno Sindaco e il sistema di trasporto pubblico non ha raggiunto livelli di servizio adeguati all'introduzione di misure di limitazione di impatto così rilevante come quello attuato a Milano. Ancora oggi è allo studio il perimetro ove introdurre il road pricing, nessuna isola ambientale è stata realizzata e nemmeno sono state realmente attuate la ZTL fascia verde e quella dell'anello ferroviario, perché non sono segnalate a norma del codice della strada, cioè le auto che non rispettano i limiti di emissione previsti non possono nemmeno essere multate.*

*L'assenza di una politica di regolazione del traffico unita all'inefficienza dei servizi di trasporto pubblico, a Roma ha avuto l'unico risultato che dal 2016 il tasso di motorizzazione ha iniziato a crescere dopo 10 anni di decremento.*

*L'elevato tasso di motorizzazione che caratterizza Roma rispetto ad altre città europee e italiane è uno dei fenomeni che caratterizzano negativamente la nostra città.*

*Ma l'obiettivo non può essere quello della demonizzazione del mezzo privato che rappresenta comunque una modalità di spostamento necessaria per determinate fasce di popolazione, a partire da quelle che risiedono nelle aree più esterne. Due parole chiave: intermodalità e sharing, cioè parcheggi di scambio, car pooling e servizi di sharing.*

*La politica dei parcheggi è sparita dall'orizzonte, deve essere recuperata nell'ottica prioritaria dell'intermodalità. Solo 4 parcheggi in 5 anni sono stati appaltati e non ancora realizzati, peraltro con fondi Regionali che rischiano di essere persi per l'inerzia dell'attuale amministrazione: Annibaliano e Conca d'Oro sulla linea metropolitana B1, il potenziamento del parcheggio di Villa Bonelli sulla FL1 e di quello di Anagnina sulla metropolitana A. Poche centinaia di posti peraltro in aree semicentrali. Se non si attua una seria politica di pianificazione e realizzazione di nuovi parcheggi di scambio esterni al GRA, ad esempio per la linea C e per la B, si continuerà solo ad attuare misure di limitazione, penalizzando sempre più coloro che abitano nelle aree*

*più esterne già poco servite dal TP che si ritroveranno a sostenere i costi dell'inquinamento più degli altri cittadini.*

*D'altra parte ci sono altre azioni che possono rivelarsi efficaci nell'immediato, a partire da un maggior controllo delle regole attuali, attraverso prima di tutto l'informazione e la sensibilizzazione dei cittadini, ad esempio riguardo il divieto di circolazione all'interno della fascia verde e dell'anello ferroviario ai veicoli più inquinanti.*

*Ovviamente alla base c'è il presidio del territorio da parte della Polizia Locale. Questo argomento però non può ridursi alla discussione sull'organico del Corpo o sulla necessità di aumentare il personale su strada. Accanto al personale servono tecnologie, mezzi e formazione, serve che il presidio sia orientato su obiettivi e priorità chiare, in particolare riguardo il traffico e la sosta, e serve soprattutto ribadire che l'informazione e la sensibilizzazione dei cittadini è il miglior strumento di educazione al rispetto delle regole, che peraltro a volte sono non chiare o contraddittorie (es. limiti di velocità). La Polizia Locale deve avere un ruolo da protagonista nell'attività preventiva piuttosto che in quella repressiva. E va tenuto presente che le donne e gli uomini della Polizia Locale che stanno su strada sono lavoratori fortemente esposti all'inquinamento e alle patologie connesse. **La Salute dei lavoratori va messa al primo punto** di una discussione sulla organizzazione dei servizi della Polizia Locale.*

*Un tema infine apparentemente marginale ma che può invece contribuire fortemente al decoro della città e alla liberazione di spazi stradali è quello del controllo e rimozione dei veicoli in stato di abbandono lungo le strade che assommano a decine di migliaia. Un intervento ad hoc di questo tipo potrebbe non solo contribuire a liberare le strade della Capitale dai veicoli a fine vita ma anche contribuire ad accelerare il raggiungimento degli obiettivi comunitari in materia di ambiente e di tutela della salute. Roma può rappresentare un modello virtuoso da questo punto di vista applicabile in altre città con l'adozione di un intervento sperimentale che veda coinvolti non solo il Comune ma anche la Regione, la città metropolitana e i consorzi interessati. Per l'intervento si utilizzerà un fondo in capo al Ministero dell'Ambiente (attualmente capiente circa 11 milioni di euro) mediante un'apposita convenzione.*

### **Linee di intervento**

- **nuovo piano della sosta tariffata con incremento degli stalli del 25% secondo quanto già previsto dal PGTU con la differenziazione delle tariffe e modalità innovative di agevolazione quali quelle riservate al car pooling (2021);**

- ***Attuazione e realizzazione di un nuovo piano dei parcheggi e dei nodi di scambio esterni al GRA di concerto con la Regione e con la Città metropolitana, con l'obiettivo del raddoppio in 5 anni di quelli attuali (2025);***
- ***Revisione del sistema di tariffazione dei parcheggi di scambio con estensione delle modalità di uso anche nelle ore notturne per i residenti (2022);***
- ***revisione ed omogeneizzazione degli orari delle ZTL attuali (2022);***
- ***Chiusura e superamento del vecchio Piano Parcheggi e nuova pianificazione innovativa di parcheggi sostitutivi della sosta su strada funzionali al "non-uso" dell'autovettura (2022)***
- **Riorganizzazione dell'attività della Polizia Locale, più mezzi, più tecnologie, più formazione, orientata ad un recupero di efficienza dei servizi, alla prevenzione e all'educazione stradale**
- **Piano straordinario per la rimozione dei veicoli in stato di abbandono sulla viabilità pubblica mediante accordo con il Ministero dell'ambiente al fine di attivare fondi specifici e procedure che superino gli attuali vincoli normativi (2021).**

## 6. MaaS e digitalizzazione

*La pandemia ha fatto esplodere un trend già visibile e ha evidenziato la necessità di ripensare gli spostamenti ponendo le necessità personali del singolo al centro della scena*

*La domanda di mobilità si è modificata nei tempi e nei modi riportando l'uso del mezzo privato ad essere il principale modo di spostamento*

*Da una parte troviamo il cittadino che chiede servizi di trasporto "door to door", flessibili e integrati, dall'altra le Aziende di trasporto obbligate a fornire servizi di linea impostati su contratti di servizio spesso definiti su dati obsoleti, dall'altra ancora il proliferare di sistemi di sharing.*

*In questo panorama il viaggio non è più semplicemente una connessione punto a punto monomodale ma una complessa relazione door-to-door che coinvolge diverse modalità di trasporto integrate a prescindere dall'operatore che lo eroga.*

*Il cittadino dovrà avere un unico punto di accesso alla mobilità cittadina una app che consenta la pianificazione del viaggio, il pagamento delle tariffe connesse per i diversi servizi di trasporto pubblico, trasporto a chiamata, sharing, parcheggi ecc informazioni in tempo reale sulla situazione della mobilità (traffico, stato di carico dei mezzi, tipo di mezzo..) proposte di coincidenze e percorsi alternativi mentre si sta compiendo il viaggio*

*Perché ciò accada è quindi necessario finalizzare gli investimenti in digitalizzazione e innovazione per la costruzione di una piattaforma di mobilità integrata, multimodale con servizi di infomobilità e ticketing real time e di semplice uso*

*L'introduzione del digitale diventa la chiave di volta per la ripresa del settore del trasporto pubblico locale.*

*Le tecnologie digitali diventano così un potente abilitatore dei nuovi servizi di mobilità e nuovi modelli di business che si vanno ad affermare e sono in grado di supportare un modello di servizio integrato e flessibile: il Mobility as a Service (incluso nel PNRR).*

*Si tratta di un modello per l'erogazione di servizi di trasporto che garantisca da una parte l'utilizzo personalizzato di trasporti pubblici e privati: treni, bus, taxi, car, bike sharing ed altro per dare al viaggiatore la giusta libertà di movimento, combinando la mobilità con altri servizi complementari pubblici e privati offerti sul territorio e dall'altro offra al pianificatore la capacità di una pianificazione integrata variabile nel tempo.*

## ***Linee di intervento***

- ***digitalizzazione del sistema di trasporto finalizzata al controllo dei servizi e all'informazione al cittadino (2022);***
- ***evoluzione del sistema di ticketing verso l'eliminazione dei biglietti cartacei, la diffusione di metodi di pagamento alternativi (tramite QR con lo smartphone, con la Carta di credito e il Bancomat, con il credito telefonico) e la definizione di tariffe personalizzate per categorie di utenti (2022-2023);***
- ***Introduzione piattaforma che abilita i nuovi paradigmi della mobilità sostenibile, multimodale, as a service. (2022-2023)***
- ***Creazione di un sistema di accesso unico ai servizi di mobilità attraverso l'implementazione di una App e della piattaforma digitale per lo sviluppo del MaaS a partire dalla attuale centrale della mobilità di RSM (2022).***

## 7. I sistemi su ferro

*Il PUMS di Roma è stato adottato dall'Assemblea Capitolina ad agosto 2019 ed ancora non è stato approvato definitivamente, mentre il PUMS della Città Metropolitana è lontano dall'essere anche solo proposto.*

*Questa assenza totale di coordinamento dei tempi e delle azioni delle amministrazioni guidate dalla stessa Sindaca di Roma potrà avere riflessi negativi sui nuovi finanziamenti per le grandi opere di mobilità su ferro, visto anche che questi per legge sono strettamente vincolati all'adozione/approvazione dei PUMS, incluso quello della Città Metropolitana*

*Il PUMS di Roma poco si preoccupa delle aree più esterne della città e dell'integrazione con i servizi extraurbani, mentre all'interno del GRA definisce un'estesissima rete di tranvie e metropolitane di impossibile attuazione nei 10 anni dell'orizzonte temporale che si è dato il PUMS stesso.*

*Il PUMS adottato inoltre non si preoccupa di definire una programmazione seria con obiettivi intermedi certi e misurabili, inclusi quelli dei finanziamenti, per cui non è garantita la copertura economica degli investimenti né la sostenibilità finanziaria della gestione degli interventi programmati.*

*È assente una visione di politica di mobilità integrata in un'ottica di sostenibilità per Roma e per tutti i comuni contermini.*

*Il risultato di questa carenza di programmazione si è visto nella distribuzione dei fondi statali messi a disposizione negli ultimi quattro anni di quelli che alimentano il PNRR: Roma risulta fortemente penalizzata perché l'Amministrazione è arrivata a questi appuntamenti con pochi progetti tra i quali, a differenza ad esempio di Milano, nessuno avente a oggetto metropolitane.*

*A fronte di tanti annunci, la realtà è che questa Amministrazione ha pensato a corto raggio e solo alla rete tranviaria con progetti condivisibili ma insufficienti, senza alcuna prospettiva per il sistema su ferro nel suo complesso. In questi anni non sono stati stanziati finanziamenti per progettare nuove metropolitane né per riprendere progetti importanti come il prolungamento della metro B oltre Rebibbia, per valutazioni in merito alla metro D. Per la metro C solo 800 metri di nuovi binari e il progetto, non ancora pienamente consolidato, della stazione di Piazza Venezia.*

*Fatto è che anche i finanziamenti del MIMS per le progettazioni delle opere PUMS sono stati completamente destinati a nuove tranvie.*

*Non un nuovo PUMS, ma definire una seria politica di programmazione della mobilità e delle infrastrutture per la mobilità, in accordo con la Regione e con il Governo centrale, questo serve.*

*Un quadro programmatico che consenta a Roma di recuperare il gap accumulato in questi anni rispetto a tutte le capitali europee e con alcune*

*realtà nazionali, un sistema integrato che veda nelle ferrovie e nelle metropolitane l'ossatura su cui innestare la rete tranviaria, accelerare la trasformazione delle stazioni ferroviarie in veri hub dell'intermodalità dotati di servizi per lo sharing e per la ciclabilità, snodi dello scambio tra servizi ferroviari metropolitani e gli altri servizi urbani. Valorizzare i finanziamenti che il Governo ha stanziato per il sistema ferroviario di Roma, definire nuove ed efficaci modalità di condivisione con la Regione della programmazione dei servizi ferroviari ed extraurbani del Cotral.*

*Senza trascurare che principale necessità sono le metropolitane, quindi avviare tutte le progettazioni per arrivare già nei prossimi anni ad avere pronte tutte le gare, ottenere i finanziamenti necessari ed avviare i primi cantieri, ad iniziare da quelli per il completamento della linea C.*

### **7.1 Tranvie, Funivie e corridoi**

*L'ultima tranvia realizzata a Roma è l'8 nel 1998, poi più nulla se si esclude il nuovo capolinea del 2 a Flaminio (2010) e la tratta di poche centinaia di metri tra Largo Argentina e Piazza Venezia su via delle Botteghe Oscure (2013). Il DM 607 del 2019 ha stanziato per Roma ad oggi circa 700 milioni per le tranvie Togliatti, Tiburtina, per la trasformazione e riqualificazione della Termini Giardinetti e per l'acquisizione di 50 nuovi tram.*

*Ad oggi tutte le nuove tranvie sono ferme alla progettazione di fattibilità, quindi lontane dal poter essere realizzate nonostante i fondi siano già stati stanziati dal Governo.*

*Il tram è il sistema che nei prossimi 5 anni, e in attesa alle metropolitane, potrà garantire un sostanziale miglioramento della mobilità romana e contestualmente sarà uno strumento potentissimo di riqualificazione e di trasformazione del tessuto urbano come insegnano le migliori esperienze internazionali. D'altra parte il tema dell'impatto ambientale (es. visivo e vibrazioni) è oramai superato dalla grande evoluzione del mercato delle tecnologie innovative che oggi offre veicoli senza linea aerea, ad alta capacità, super ribassati per la salita, sistemi di binario che garantiscono assenza di vibrazioni.*

*Si deve lavorare su più piani contestuali: da una parte garantire alla città le prime realizzazioni (tranviarie ma anche corridoi del TP) entro il 2024, quindi per il Giubileo del 2025, cogliendo le opportunità offerte dal PNRR in termini di semplificazione e di stanziamenti di fondi. Parallelamente si devono completare le progettazioni di nuove tranvie e corridoi prioritari destinati in particolare alle aree più esterne della città, eventualmente ridefinendo le modalità di realizzazione di alcuni interventi che l'attuale amministrazione non sta riuscendo a portare avanti.*

*Altri interventi vanno ricollocati in un quadro di priorità che non sia funzionale solo alla propaganda politica, come ad esempio la funivia Casalotti, che non può essere considerato un intervento risolutivo per un settore urbano critico quale è quello occidentale a cavallo della via Boccea. Lo stesso PUMS riconosce per questa parte della città la necessità di una metropolitana almeno fino a Torrevecchia/Montespaccato ma l'attuale amministrazione si è concentrata solo sulla funivia e non c'è traccia di alcuna progettualità che prefiguri il prolungamento della metropolitana A oltre Battistini. La priorità quindi non sarà la realizzazione della funivia, il cui progetto, ancora lontano dal poter essere appaltato, presenta aspetti critici dal punto di vista paesaggistico, urbanistico e di inserimento che possono fermare l'iter dell'opera.*

*La nuova amministrazione avvierà da subito la progettazione del prolungamento della metro A dando certezza di tempi e finanziamenti.*

*Inoltre nell'immediato, per dare una risposta alle esigenze di mobilità del quadrante si punterà alla realizzazione di un servizio express su un corridoio del trasporto pubblico dalla Stazione Metro Battistini fino a Casalotti che con costi e tempi di realizzazione sensibilmente minori rispetto alla funivia ma prestazioni analoghe, potrà garantire un'efficiente alternativa a quest'ultima.*

*Corviale è un altro esempio di priorità da riprogrammare: per questo quartiere il PUMS non prevede interventi risolutivi se non un timido corridoio su gomma che per sua natura non potrà garantire le esigenze di mobilità che da decenni aspettano di essere soddisfatte. Anche in questo caso si può prevedere un tram non limitandosi a valutarne l'inserimento lungo la via Portuense dove gli spazi sono spesso esigui. La progettazione deve essere più coraggiosa. Se servono opere d'arte o gallerie per superare criticità puntuali devono essere previste.*

*Un altro intervento a cui dare priorità è il Corridoio Colombo che consente di raggiungere contestualmente più obiettivi: servire un bacino di domanda oggi servito solo dal mezzo privato, occupare lo spazio delle complanari esistenti e di quelle nuove da realizzare con il TP e con una ciclovìa; realizzare gli attraversamenti pedonali lungo la Colombo che oggi sono assenti in gran parte o pericolosi dove esistenti; ristrutturare la semaforizzazione lungo tutto l'asse per garantire una maggiore fluidità del traffico. Altresì è l'occasione adatta per riprendere la progettazione del Corridoio Tor de Cenci, intervento fondamentale per il settore sud, la cui progettazione è stata abbandonata ma che potrà essere ripresa in un'ottica di integrazione funzionale con il corridoio Colombo*

*Ultima fondamentale questione: si progettano binari ma non si pensa a dove verranno ricoverati i tram. C'è una grave carenza di spazi di cui non si sta tenendo conto. Occorre individuare nuove aree per depositi e che diventino occasione di recupero e riqualificazione di spazi urbani.*

## ***Linee di intervento***

- **Avviare da subito il processo di progettazione e realizzazione della metropolitana fino alla fermata Torvecchia/Montespaccato, il cui progetto è già stato sviluppato a livello di fattibilità (data fine progettazione preliminare 2023), contestualmente sospendendo il progetto della funivia Battistini – Casalotti ed avviando la progettazione e realizzazione di un corridoio/servizio express del TP da Battistini a Casalotti**
- **Nell'ambito della riorganizzazione delle aziende partecipate, definire la struttura che diventerà punto di riferimento per l'attuazione dei progetti integrati del PNRR, anche a supporto del commissario delle tranvie Togliatti, Tiburtina, TVA e della trasformazione della Termini Giardinetti, costituendo una struttura tecnica dedicata all'interno del sistema delle aziende partecipate (entro la fine del 2021)**
- **Per il Giubileo (entro il 2024) realizzare le tranvie**
  - ***Termini-Vaticano-Aurelio***
  - ***Togliatti***
  - ***Tiburtina (dal Verano alla Stazione Tiburtina)***
  - ***Termini - Parco di Centocelle/Giardinetti***
- **Progettare (2023) e avviare la realizzazione (2024) delle tranvie**
  - ***Trastevere – Corviale (in sostituzione del corridoio previsto dal PUMS)***
  - ***prolungamento della Tiburtina fino a S.M. del Soccorso***
  - ***completamento della Termini – Tor Vergata***
  - ***Musica (Risorgimento – Auditorium)***
  - ***Mancini – Vigna Clara***
  - ***Viale Marconi***

- **Progettazione definitiva e realizzazione della funivia di Magliana (2024);**
- **Riqualificazione, ammodernamento e potenziamento della linea filoviaria lungo Via Nomentana;**
- **Realizzare il corridoio multimodale Colombo da Ostia all'EUR integrandolo con un collegamento verso Tor de Cenci (2024)**
- **Prolungare il corridoio Laurentina - Tor Pagnotta fino a Trigoria (2023).**
- **Piano Depositi tranviari (2022)**

## **7.2 Metropolitane e ex Concesse**

*In questi anni il tema delle metropolitane è stato abbandonato, non si è investito in progettazione e al contrario la struttura deputata a progettare metropolitane è stata depotenziata fino alla liquidazione. L'unica opera in corso è la realizzazione della tratta San Giovanni Colosseo della Metro C, già in avvio prima dell'insediamento dell'attuale consiliatura. L'unico progetto per cui è stato chiesto un finanziamento è la stazione Venezia della stessa metro C, il cui completamento, se il progetto verrà ritenuto finanziabile dal MIT, è previsto addirittura nel 2031. Nulla si è fatto per tentare di risolvere i contenziosi per il prolungamento della metro B a Casal Monastero e per la Metro D. Il Prolungamento della Metro A oltre Battistini (già progettato) è stato sostituito dalla funivia Casalotti, per quello della metro B1 è previsto un sistema leggero sempre di tipo a fune. Il programma degli interventi relativi alle metropolitane esistenti per i quali il Governo ha già stanziato 425 milioni (n° 7 interventi finalizzati all'ammodernamento e potenziamento delle Linee A e B della Metropolitana di Roma) è in considerevole ritardo. Relativamente agli interventi di messa a norma antincendio ed ammodernamento infrastrutturale delle due linee (n°3 interventi per 184 mil dei 425) non è tuttora stata definita la stazione appaltante dei lavori.*

*Occorre riavviare la progettualità, oggi sostanzialmente ferma, su tutto il sistema delle metropolitane, a partire dalla metro C e dai prolungamenti delle metro esistenti, per molti dei quali già esistono progetti che vanno aggiornati ma occorre superare i vari contenziosi in essere, nessuno dei quali è stato risolto negli ultimi 5 anni. Per realizzare questo obiettivo sarà necessario individuare da subito adeguate risorse per finanziare i progetti e soprattutto*

*riorganizzare la filiera delle competenze tecniche e amministrative oggi gravemente compromessa dalla vicenda di Roma Metropolitane*

*Riguardo le ferrovie cosiddette ex concesse, cioè la Roma Lido e la Roma Viterbo, su decisione della Regione Lazio è in corso il trasferimento della gestione da ATAC a Cotral per il servizio e da ATAC ad Astral per l'infrastruttura dal 1 gennaio 2023. Soprattutto per ciò che riguarda la Roma-Lido, linea interamente nel territorio di Roma Capitale, l'amministrazione si impegnerà con la Regione per un Accordo specifico di collaborazione ed un Tavolo tecnico permanente di coordinamento per assicurare ai cittadini lo sviluppo ed il potenziamento di questa importante infrastruttura in tempi rapidi e certi.*

*La diramazione della Roma Lido da Acilia sud verso l'aeroporto di Fiumicino sarà uno dei progetti prioritari che la nuova amministrazione avvierà nel breve periodo*

*Ad ogni modo il Sindaco nei prossimi 5 anni, con l'eccezione della tratta San Giovanni Colosseo (che doveva essere aperta nel 2021), non potrà inaugurare nuove tratte di metropolitane e si troverà invece a risolvere il grave debito manutentivo di quelle esistenti dovendo al contempo riprendere una progettualità smarrita da troppo tempo.*

*Però con grande impegno dovrà dare alla città progetti approvati, finanziati ed avviare i cantieri di tutte le metropolitane previste dai vari atti di pianificazione.*

### ***Linee di intervento***

- **Approvare il Piano generale pluriennale di ammodernamento e potenziamento delle linee A e B comprendente l'incremento delle frequenze (2021);**
- **Avviare gli appalti per la realizzazione del primo stralcio del potenziamento e ammodernamento per le metropolitane A e B oggetto del finanziamento del MIT di 425 milioni già stanziati (2022)**
- **Definire le condizioni di prosecuzione della Linea C, anche alla luce degli esiti di una rinegoziazione del contratto con l'attuale Contraente generale Metro C, completare la progettazione della metro oltre piazza Venezia (Tratte T1 e T2, entro il 2022) finalizzata all'ottenimento dei relativi finanziamenti, prevedendo di avviare i cantieri propedeutici contestualmente sulle due tratte (2023);**

- **Revisione del progetto della metro D, reperimento del finanziamento e realizzazione della gara (entro il 2025)**
- **Richiesta al Governo del commissariamento ad acta del prolungamento della Metro B a Casal Monastero (2021), contestuale revisione del progetto e richiesta dell'intero finanziamento al Mims (2022);**
- **Progettazione del prolungamento della metro B1 oltre Jonio fino al GRA, finalizzati all'ottenimento dei relativi finanziamenti (2023);**
- **Progettare i prolungamenti della metro A oltre Battistini verso Torvecchia/Boccea (2022) e verso Primavalle/Santa Maria della Pietà (2023), e il prolungamento dopo Anagnina oltre il GRA con un potente parcheggio di scambio (2023).**
- **realizzazione della diramazione della Roma-Lido all'altezza di Acilia verso Fiumicino Aeroporto**

### **7.3 Ferrovie**

*Il contributo del sistema ferroviario dato alla mobilità dell'area metropolitana e di tutta la Regione è fondamentale e irrinunciabile ma nonostante i grandi passi avanti degli ultimi anni per il potenziamento dei servizi e per il rinnovo del materiale rotabile, restano irrisolte croniche carenze infrastrutturali e non secondariamente l'assenza del comune di Roma nella definizione dei servizi all'interno dei contratti e degli accordi che regolano i rapporti tra Trenitalia/RFI e la Regione Lazio.*

*Il servizio ferroviario metropolitano, avviato da FS in forma embrionale ma lungimirante nel 1967, ha avuto un significativo sviluppo in particolare con la creazione nel 1994 della FM1 (ora FL1) e nel 2000 della FM3 (ora FL3), quest'ultima per effetto della radicale ristrutturazione della tratta Trastevere - Cesano.*

*Attualmente sono in servizio otto linee: FL1: Orte – cintura Sud – Fiumicino Aeroporto; FL2: Tivoli – Roma Tiburtina; FL3 Viterbo – cintura Sud – Roma Tiburtina; FL4: Velletri/Albano L./Frascati – Roma Termini (in effetti tre linee con in comune il ramo Ciampino-Termini, che è in comune anche con FL6); FL5: Civitavecchia – Roma Termini; FL6: Cassino – Roma Termini; FL7: Formia – Roma Termini; FL8: Nettuno – Roma Termini.*

*Le frequenze migliori, in area metropolitana, sono offerte da FL1 e FL3, con l'intervallo di 15' in quasi tutta la giornata. FL2 e FL5 hanno intervalli di 30'*

*nelle fasce più frequentate; le FL 4 hanno frequenza oraria, che assieme alla FL6, porta a intervalli medi di un quarto d'ora, non cadenzati; FL7 e FL8 hanno frequenza oraria, con rinforzi semiorari nelle punte.*

*Il contributo dato alla mobilità dell'area metropolitana è importante, ma vi sono significativi limiti di capacità, di frequenza e di regolarità da superare, per rispondere correttamente alla domanda già espressa e a quella potenziale. Sono necessari interventi di tipo infrastrutturale, quali il completamento dell'anello e il quadruplicamento della tratta Ciampino-Casilina, e di tipo tecnologico, che risultano finanziati e almeno in parte avviati, per aumentare la capacità sulle tratte esistenti, come il passante sud San Pietro – Tiburtina dell'anello e le penetrazioni delle FL. Occorre inoltre che si adotti materiale rotabile specificamente adatto ai servizi di area metropolitana.*

*Parte di questi interventi: il quadruplicamento della tratta Ciampino-Casilina, il completamento dell'Anello Ferroviario e il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'Aeroporto di Fiumicino traggurano fatalmente, ormai, un orizzonte temporale oltre il 2026. Dovranno comunque essere seguiti con grande attenzione in tutto il quinquennio.*

*In particolare, entro il 2026 andranno completati gli interventi infrastrutturali riportati a seguire:*

- Il raddoppio della Lunghezza-Guidonia che consentirà di poter alzare le frequenze nelle ore di punta sino a 15' sino a Guidonia;*
- Potenziamento delle linee dei Castelli e nuovo Piano Regolatore del Ferro di Ciampino, il che consentirà di poter avere frequenze ogni 30';*
- Attivazione delle prime due fasi del Pigneto con la realizzazione di due fermate in prossimità di quella di Metro C: una sulla FL1/FL3 l'altra sulla FL4/FL6;*
- Raddoppio della FL8 tra Campoleone-Aprilia con incremento della frequenza (prevedibile in 3 treni ora nella tratta) e della regolarità del servizio.*

*Queste azioni andranno monitorate e seguite nelle fasi approvative oggi poco assecondate dall'attuale gestione Capitolina.*

*È opportuna anche la revisione dei programmi di esercizio, in relazione alla precisazione della definizione della domanda e agli indirizzi del PUMS e in ottica di integrazione con gli altri sistemi urbani, in particolare con gli altri sistemi su ferro. Un aspetto complesso è quello del rapporto tra i servizi regionali e quelli di area metropolitana, che presentano esigenze diverse dal punto di vista della frequenza, della capacità e delle caratteristiche delle vetture (rapporto posti a sedere / in piedi e ottimizzazione dello spazio per*

*garantire la di circolazione a bordo); a titolo di esempio si può ricordare la specializzazione e la conseguente diversificazione dei servizi R-Bahn e S-Bahn in certi bacini delle ferrovie tedesche e di altri paesi dell'Europa centrale, servizi mirati diverse prestazioni attese ma integrati fra loro.*

*Infine va ricordata la necessità di migliorare l'accessibilità delle stazioni o fermate, spesso non ubicate in baricentri della domanda e non integrate con quelle degli altri sistemi di mobilità urbana, anche a livello di comunicazione agli utenti e di percorsi pedonali di collegamento. Lo stesso sistema di bigliettazione Metrebus appare ormai obsoleto e non aggiornato rispetto ai cambiamenti già avvenuti e, ancora di più, a quelli che si potrebbero prospettare. Appare quindi necessario, a lato degli interventi infrastrutturali sulle linee ferroviarie, agevolare la fruizione e l'accesso al servizio ferroviario, rendendo confortevoli e sicuri i percorsi ciclopedonali di interconnessione, offrendo efficaci collegamenti per mezzo del trasporto pubblico di superficie, con integrazione degli orari laddove possibile e necessario, realizzando parcheggi per mezzi privati a due e quattro ruote. È anche importante promuovere la funzionalità, la fruibilità, il confort e la sicurezza di stazioni e fermate, favorendovi l'insediamento di servizi ed esercizi commerciali.*

### ***Linee di intervento***

***Roma Capitale deve essere nuovamente protagonista insieme alla Regione Lazio di un Accordo di Programma con RFI, anche in termini decisionali e di controllo, quale soggetto attivo nella definizione e implementazione dell'assetto infrastrutturale del sistema ferroviario a livello metropolitano, nonché nella programmazione dei servizi all'interno del Contratto di Servizio tra Trenitalia e Regione. L'obiettivo deve essere quello di accelerare tutti i processi di realizzazione delle opere necessarie al potenziamento del nodo di Roma perché ad oggi la programmazione di Regione e RFI è da ritenersi non adeguata se si pensa ad esempio che l'anello ferroviario, l'opera più importante, è previsto completato nel 2035. Roma Capitale a tal fine costituirà una struttura dedicata dell'Amministrazione.***

***Le opere che sono da considerare prioritarie e indifferibili sono le seguenti:***

- **Completamento dell'anello ferroviario;**
- **Completamento dei raddoppi fino a Bracciano e fino a Guidonia;**
- **Quadruplicamento della tratta Ciampino – Casilina per il potenziamento dei servizi sulle direttrici da sud e dai castelli;**

- **Realizzazione del nodo di scambio di Pigneto con due strutture di fermata in prossimità di quella della Metro C: una su FL1/FL3, l'altra su FL4/FL6 (dai Castelli e da Cassino); con contestuale copertura del vallo ferroviario; valutazione della fattibilità dello scambio anche con le FL7 e FL8 (da Formia e da Nettuno)**
- **Potenziamento dei collegamenti da e per l'aeroporto di Fiumicino;**
- **Aumento della frequenza e della capacità delle linee su tutto il nodo mediante l'accelerazione e ampliamento degli interventi tecnologici;**
- **Introduzione del servizio metropolitano sulle FL mediante la separazione dei servizi locali da quelli regionali con la revisione dei modelli di esercizio con maggiore attenzione al coordinamento degli orari con i servizi urbani ed quelli extraurbani su gomma**
- **Stazioni e Fermate: interventi di miglioramento di accessibilità, funzionalità e sicurezza per integrarle con la vita della città e dei suoi quartieri.**

## 8. Servizi di Trasporto pubblico di superficie di linea

*A Roma ci sono due operatori del trasporto pubblico, ATAC e Roma TPL. Il primo è concentrato prioritariamente sugli impegni finanziari imposti dal concordato preventivo; il secondo, che gestisce circa il 25% della rete di superficie, è in regime di proroga contrattuale da oltre 2 anni ed il servizio che fornisce si sta progressivamente degradando in termini di qualità e quantità. La gara pubblica indetta nel 2020 ha subito 4 ricorsi ed è ancora lontana dal prospettare nel breve termine la nuova società che si aggiudicherà il servizio.*

*In queste condizioni la qualità del servizio fornito ai cittadini è passata in secondo piano.*

*Dal 2016 al 2019 (il 2020 non può essere considerato significativo) tutti gli indicatori di qualità percepita relativi al TP sono costantemente peggiorati (rilevazioni RSM e Acos – Tavola 4.3. rapporto Acos 2020). La produzione è aumentata per le metropolitane ma sensibilmente diminuita per i servizi di superficie (rapporto Acos 2020 tavola 4.2) – complessivamente tra il 2016 e il 2019 per la superficie sono stati persi circa 5 milioni di vetture km su base annuale. Le segnalazioni sono aumentate del 62%*

*Altre criticità sono le infrastrutture e le flotte.*

*La maggior parte delle circa 8700 fermate non sono a norma e sono sprovviste di pensilina.*

*La metà del parco autobus di Roma è obsoleta, e un ulteriore 30% va reintegrato per tornare ai numeri di vetture circolanti corrispondenti ad un livello di servizio adeguato.*

*Le risorse statali ed europee a disposizione sono orientate prioritariamente all'elettrico ma vanno ripensati i depositi e i capolinea il prima possibile, altrimenti l'innovazione tecnologica arriverà prima della capacità di Roma di parcheggiare e mantenere autobus elettrici. Altri comuni italiani si stanno già adeguando. Se Roma non si adegua, le risorse verranno destinate ai comuni che potranno accogliere autobus elettrici.*

*Inoltre c'è la programmazione dei servizi, che oltre a non seguire l'evoluzione della città in termini di ricollocazione delle attività e soprattutto delle residenze, non è coordinata con gli altri servizi urbani ed extraurbani svolti nei comuni della Città metropolitana né con quelli delle ferrovie regionali.*

### **Linee di intervento**

- **rinnovo del parco: garantire nei prossimi 5 anni il completamento della sostituzione di tutta la flotta, sfruttando**

***al massimo le opportunità offerte dal PNRR per le flotte elettriche (2023-2026)***

- ***sostituire le linee a bassa frequentazione con servizi a chiamata effettuati anche attraverso la flotta taxi. (2022)***
- ***incremento dei servizi di trasporto scolastico estendendo la platea degli utilizzatori anche con servizi innovativi di prossimità con taxi e NCC, lavorando anche con le scuole, prevedendo anche incentivi, per la desincronizzazione degli orari***
- ***incremento delle linee express in penetrazione sulle direttrici principali da fluidificare con semafori sincronizzati***
- ***Attivare servizi a chiamata con taxi e NCC a supporto delle famiglie con anziani e genitori lavoratori per gli spostamenti di prossimità (2022)***
- ***Agevolazioni tariffarie per i servizi periferici a carattere locale (2021).***
- ***Pianificare i servizi in un'ottica di città metropolitana coordinandoli con quelli ferroviari e quelli del Cotral (2021);***
- ***piano straordinario per l'adeguamento e messa in sicurezza di tutte le fermate del TP, a partire dalle prime 1200 tra linee periferiche e direttrici principali (2022-2026);***
- ***Aumento della velocità commerciale dei mezzi attraverso la realizzazione dei corridoi della mobilità previsti nel Piano regolatore e dal PUMS (2022-2026);***
- ***Garantire nel tempo tutte i mezzi, le fermate e le stazioni accessibili e senza barriere. (2022-2025)***

## 9. TAXI e NCC

*Il contesto di crisi che la pandemia per questi settori ha reso drammatico nell'ultimo anno è in realtà iniziato già da vari anni come dimostra la sensibile contrazione degli utenti dichiarata dagli operatori. Varie le cause ma una importante ed in continua crescita è il mercato del trasporto individuale in sharing (auto, moto, biciclette e monopattini) e questo nonostante gli investimenti in tecnologie che molti operatori hanno effettuato per facilitare pagamenti e accesso al servizio.*

*I servizi taxi sono una componente fondamentale del sistema di mobilità cittadino e possono essere valorizzati in un'ottica di riduzione del traffico privato attraverso meccanismi di agevolazione all'uso, misure che determinino una maggiore flessibilità dell'organizzazione, accordi di collaborazione con altri vettori del trasporto, incentivi alla sostituzione del parco.*

*Uno spazio molto importante potrà essere coperto da taxi e NCC per supportare ed integrare il trasporto pubblico di linea.*

*Si devono in tal senso sfruttare le opportunità delle nuove tecnologie che oggi finalmente permettono la realizzazione di servizi cosiddetti a chiamata svolti anche attraverso taxi e NCC, che in modalità di uso collettivo possono efficacemente sostituire le linee bus, in particolare nelle aree a bassa densità di residenze, garantendo una maggiore e più capillare copertura territoriale, oltre che risparmi economici.*

*Tali risparmi potranno essere destinati a potenziare i servizi sulle linee ad alta frequentazione, per aumentare la copertura territoriale del trasporto pubblico e per introdurre ulteriori nuovi servizi innovativi a partire dalle periferie, tra i quali quelli a supporto delle famiglie per gli spostamenti di prossimità dei figli e degli anziani verso centri medici, ricreativi e sportivi.*

*Deve infine essere rafforzata la lotta all'abusivismo, che costituisce un elemento di forte degrado della qualità e dell'immagine del servizio, oltre che sottrazione di guadagno per chi svolge legalmente la professione di tassista o noleggiatore.*

### **Linee di intervento**

- ***Istituzione di servizi di trasporto di taxi collettivo a chiamata sostitutivi del trasporto pubblico di linee nelle aree a bassa domanda***
- ***attivazione di nuovi servizi innovativi a partire dalle periferie, a supporto delle famiglie per gli spostamenti di prossimità dei figli e degli anziani verso centri medici, ricreativi e sportivi (2022).***

- ***incentivi alla sostituzione del parco con mezzi elettrici o ibridi***
- ***agevolazioni per gli spostamenti casa -lavoro con taxi/NCC di almeno 2 colleghi per aziende con Mobility Manager che applicano a rotazione smart working e turni in presenza, con riconoscimento buoni mobilità da Roma Capitale (valore 50% o maggiore)***
- ***ampliamento dell'organico del GPIT della Polizia Locale per il contrasto all'abusivismo***
- ***stipula di un accordo con Grandi Stazioni per creazione percorsi guidati da zone stazionamento Taxi/NCC regolari (analogia a quanto previsto da AdR a Fiumicino)***
- ***riconoscimento agevolazioni su tasse comunali per coloro che non hanno auto nel nucleo familiare (o ne hanno max 1 se sono in 3/4), risiedono a Roma e dimostrano di spostarsi sistematicamente (o molto spesso) con Taxi/NCC***
- ***modifica della turnazione taxi con liberalizzazione del 50% e programmazione per restante 50%***
- ***Azzeramento del pagamento dei diritti di istruttoria per qualunque pratica (rimangono solo le imposte statali)***

## 10. ATAC

*Atac è la più grande azienda italiana del trasporto pubblico locale e patrimonio di Roma Capitale. Le decine di migliaia di persone che hanno lavorato o lavorano in Atac, con le loro famiglie, con le loro storie sono da sempre parte integrante della più grande storia di Roma Capitale, del suo tessuto economico/produttivo, sociale e culturale. Un'azienda pubblica nel pieno della sua efficienza è un volano di sviluppo per la città che in prospettiva può diventarlo per l'intera città metropolitana.*

*Ma gli ultimi anni non hanno assecondato questa potenzialità: il turn over continuo di manager alla guida dell'azienda, piani industriali inattuati, mancati investimenti da parte del comune sulle infrastrutture di sua proprietà (es. le metropolitane e i depositi), l'affossamento definitivo dei conti dell'azienda con la svalutazione dei crediti per 900 milioni operata colpevolmente dall'attuale amministrazione, hanno portato al Concordato preventivo, il cui conto stanno pagando i lavoratori dell'azienda ed i fornitori che hanno visto tagliati pesantemente i propri crediti verso ATAC. In questo quadro si inserisce in ultimo la crisi dei ricavi generata dagli effetti del Covid: quasi 140 milioni di euro in meno nel solo 2020.*

*Poi c'è il fronte manutentivo che è quello adesso più critico. Per i tram la situazione delle infrastrutture e dei veicoli impone una attività tecnica estesa di manutenzione straordinaria, incluse le sottostazioni elettriche. Il fermo della linea 2 è esemplificativo. Per le metro vanno spesi i 425 milioni di fondi messi a disposizione della ristrutturazione delle metropolitane e affrontato il tema della manutenzione dei treni che rischiano di fermare il servizio (nel 2021 è già prevista una riduzione del servizio del 20%), i filobus sono tutti fermi per mancanza di manutenzione, la flotta di superficie è in corso di sostituzione ma con ritmi ancora insufficienti e con una programmazione che non prevede ancora mezzi e infrastrutture per la transizione verso l'elettrico. Per ripristinare un adeguato livello di qualità dei servizi servono quindi da subito grandi investimenti da parte dell'Amministrazione ma prima di tutto la capacità di gestire e spendere le risorse già stanziare dal Governo per la manutenzione delle metropolitane e non utilizzate, e quelle nuove del PNRR per il rinnovo della flotta.*

*Il passaggio è comunque stretto per ATAC che deve perseguire contestualmente obiettivi di risanamento aziendale portando a termine la procedura di concordato preventivo ma anche un obiettivo miglioramento dei servizi sia in termini di qualità che di quantità, rispettando gli obiettivi dei contratti di servizio, innovando e potenziando i processi interni manutentivi, quelli di controllo e gestione del servizio, le modalità di erogazione anche con*

*sistemi innovativi a chiamata, i sistemi di pagamento e di informazione, il controllo dell'evasione tariffaria.*

### ***Linee di intervento***

- ***Onorare gli obblighi della procedura concordataria, predisponendo il nuovo contratto con risorse aggiuntive per sostenere nuovi servizi (2022)***
- ***utilizzare tutti i fondi messi a disposizione e del Pnrr per realizzare investimenti di manutenzione, rinnovo e ottimizzazione (2022-2026) delle infrastrutture, dei tram e dei treni***
- ***rinnovo completo del parco mezzi di superficie con almeno 500 veicoli a trazione elettrici/ibridi (2022-2026);***
- ***digitalizzazione integrale di tutti i punti di contatto tra il cittadino e l'azienda (2022)***
- ***Recuperare risorse (sia dalla riduzione dei costi sia dall'aumento dei ricavi da tariffazione) da destinare a nuovi servizi per le periferie;***
- ***riqualificazione di tutte le professionalità in ottica tecnologica e green e inserimento di nuove attraverso accordi e collaborazione con le principali università. Piano delle assunzioni che consenta un graduale aumento dei servizi sul territorio;***
- ***Un nuovo contratto di servizio pluriennale per garantire l'ammortamento degli investimenti, l'aumento del servizio ore di punta sui collegamenti tra la periferia e il Centro (2021) anche nella prospettiva di un'apertura al mercato nazionale ed internazionale;***
- ***Prospettare un'ATAC che operi a livello metropolitano per razionalizzare l'uso delle risorse e garantire migliori servizi anche ai comuni della Città Metropolitana.***

## 11. Logistica urbana

*Nella capitale il tema della logistica urbana è stato per troppo tempo trascurato dai pianificatori pubblici perché da un lato si riteneva che si trattasse di un servizio privato, svolto da privati, le cui modalità di esercizio fossero da concordare fra privati e dall'altro perché "le merci non votano". Anche dopo la approvazione del PUMS, alla logistica urbana non è stato dato spazio né dignità ma è stata relegata ad un capitolo di intenzioni vaghe piuttosto che di interventi specifici. Una città come Roma merita molto altro. Per logistica urbana non intendiamo solo ed unicamente la consegna dei pacchi dell'e-commerce, come sta diventando accezione comune, ma anche tutta la vita stessa della nostra città. Le manutenzioni del verde pubblico, il recupero dei rifiuti, l'artigianato, la consegna dei pasti nelle scuole e negli ospedali, l'edilizia pubblica e privata, solo per fare qualche esempio, rientrano a pieno titolo nel tema della logistica urbana.*

*A seguito dell'emergenza COVID-19 il ruolo della logistica è divenuto sempre più centrale nella vita di tutti i cittadini così come lo era già per le attività commerciali. L'aumento vertiginoso delle consegne a casa ha generato un numero sempre più crescente di flussi di merci (ed anche un incremento enorme dei resi). Roma è una città di servizi, commerciale, turistica, densamente abitata e per questa ragione le esigenze di tutte queste categorie si sommano e spesso si sovrappongono confliggendo con le esigenze di mobilità delle persone. In passato si è tentato di concentrare i flussi proponendo soluzioni estemporanee come la creazione di centri di consolidamento pubblici obbligatori, scelta smentita dallo sviluppo del sistema dove una crescente domanda fatica a trovare una offerta di qualità e sostenibile. La domanda che ci dobbiamo porre per Roma è quindi: come possiamo soddisfare le crescenti richieste della società contemporanea senza compromettere il futuro delle nuove generazioni?*

*Per rendere la logistica urbana (pubblica e privata) sostenibile dobbiamo lavorare su tre livelli:*

- i. Trasformazione digitale*
- ii. Transizione ecologica*
- iii. Semplificazione normativa*

### **Trasformazione digitale**

*La logistica si sta sempre più digitalizzando perché i propri clienti si stanno sempre più digitalizzando. In attesa di avere stampanti 3D di uso comune dobbiamo gestire la transizione attraverso sistemi volontari di tracciamento dei veicoli, prenotazioni di spazi per il consolidamento e per la consegna, prova di consegna digitale, creazione di veri e propri ecosistemi logistici per*

*filiera. Gli accessi nelle aree riservate potranno avvenire a seguito di accreditamento digitale delle aziende, dei mezzi e dei driver e i destinatari potranno far parte di questo ecosistema richiedendo, per la consegna o per lo svolgimento dei servizi, operatori qualificati, etici e sostenibili concorrendo, in questo modo, a creare un vero e proprio ecosistema logistico sostenibile.*

### **Transizione ecologica**

*Oltre il 50% dei veicoli commerciali che si muovono nella città sono di categoria Euro 3 o antecedente. Si tratta di veicoli obsoleti, poco sicuri e privi di tutte le dotazioni di riduzione dell'impatto ambientale, di riduzione del rischio di incidenti, di telematica di bordo che ormai costituiscono parte integrante delle dotazioni di serie dei nuovi veicoli commerciali. Allora, aspettando che i veicoli commerciali full electric siano disponibili in quantità e con prezzi adeguati al mercato, che le aziende di fornitura dell'energia elettrica avviino un processo di infrastrutturazione delle piattaforme logistiche, è indifferibile promuovere una profonda ed efficace azione di contenimento delle emissioni di CO2 e di PM trasformando tutto il parco veicolare commerciale circolante da Euro0, Euro1, Euro2, Euro 3 in Euro VI attraverso una campagna di incentivi mirati e di premialità per l'utilizzo.*

### **Semplificazione normativa**

*Passare dalla stagione dei divieti a quella degli incentivi realizzando un patto di filiera con gli operatori logistici e con i loro clienti siano essi destinatari delle merci (pubblici e/o privati, business o consumer) o committenti (proprietari delle merci) in modo da costruire un sistema unico di accreditamento delle aziende, dei veicoli e dei driver al fine di contenere prima ed impedire poi lo sfruttamento sistematico dei lavoratori da parte di cooperative spurie che utilizzando il dumping sociale come strumento di competitività. Ridare dignità a chi lavora in questo settore cruciale vuole dire costruire una pace sociale duratura e consentire all'intero settore di crescere in modo sano. Inserire negli appalti comunali dove sono previsti servizi di logistica degli indicatori di qualità che vanno a premiare aziende che non solo utilizzano veicoli a basse o nulle emissioni ma anche che applicano in modo etico i principi della salvaguardia del benessere dei propri lavoratori. Valorizzare le aree pubbliche di scarso pregio (es. area sottostante viadotto corso Francia) e/o dismesse (es. depositi ATAC) come piccoli hub di prossimità (500mq max) dai quali far partire una consegna dell'ultimo miglio con cargo bike o droni terrestri.*

### **Linee di intervento**

- **Pianificazione di un sistema di regole che concili le esigenze degli operatori della logistica con i tempi della città;**

- ***Costruzione di un sistema mirato di incentivi per la sostituzione del parco veicolare obsoleto circolante (2022)***
- ***Costruzione di un sistema di accreditamento degli operatori (2023);***
- ***Valorizzazione come hub di prossimità delle aree dismesse (2023);***
- ***Costruzione di un sistema premiale per chi riceve la merce, derivante dalla scelta di modalità di consegna sostenibile (2023).***
- ***Incentivazione a sistemi volontari di tracciamento dei veicoli, prenotazioni di spazi per il consolidamento e per la consegna, prova di consegna digitale, creazione di veri e propri ecosistemi logistici per filiera. (2023)***



Comitato per Roberto Gualtieri Sindaco di Roma  
Via di Portonaccio 23d, 00159 Roma