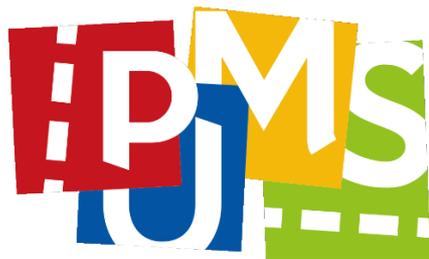




Città metropolitana
di Roma Capitale



**CITTÀ METROPOLITANA
DI ROMA CAPITALE**

Per una **sostenibilità diffusa**

Gli incontri sul territorio



PIANO STRATEGICO
CITTA' METROPOLITANA
DI ROMA CAPITALE

1-2-4-7 OTTOBRE 2019

Linee di indirizzo per il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale

Il quadro della pianificazione della CMRC

PUMS

- Piano Ciclabilità
- Piano della Logistica
- Fattibilità di azioni pilota

Attuazione ed efficacia degli obiettivi del PUMS

*Integrazione della pianificazione della mobilità e dei trasporti
con la pianificazione territoriale e urbana*

Aggiornamento
del PTPG

Requisiti di
sostenibilità
delle nuove
trasformazioni

PSM

Piano Strategico
Metropolitano



Le risorse per la pianificazione

Art.202, decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50



Fondo
Progettazione
Insediamenti
Prioritari

Le risorse destinate alle Città Metropolitane, andranno utilizzate prioritariamente **per la predisposizione dei PSM e dei PUMS.**

Le proposte relative alla predisposizione di tali piani, **sono automaticamente approvate** e possono essere immediatamente attuate.

Alla **Città Metropolitana di Roma Capitale** sono assegnate risorse per **€ 2.556.000**

Processo di costruzione del PUMS

a che punto siamo

Marzo '19

Ottobre '19

Gennaio '20

Aprile '20

Marzo-Ottobre

I°
FASE Istituzione gruppo
interdisciplinare/interistituzionale di lavoro

Predisposizione del quadro conoscitivo

Avvio del percorso partecipato con gli enti locali

Prima definizione degli obiettivi

Definizione partecipata degli obiettivi e della
strategia

Approvazione Linee guida con atto del Sindaco

Ottobre-Gennaio

Partecipazione bando
MIT

Avvio gara per
affidamento per la
redazione del PUMS

Gennaio - Aprile

II°
FASE Incontri di partecipazione
stakeholder e sondaggio
cittadini

Costruzione/calibrazione del
modello

Costruzione scenario di
Riferimento e di Piano e
contestuale avvio della VAS

Linee guida per la Redazione del PUMS
Quadro conoscitivo, Obiettivi e
Strategie

Proposta di Piano

Processo di costruzione del PUMS



CITTA' METROPOLITANA
DI ROMA CAPITALE
Per una sostenibilità

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Maggio 2020

Luglio 2020

Ottobre 2020

Adozione del
PUMS e dei
piani di
settore

Scadenza
termini per
presentazioni
osservazioni

Partecipazione
e
approvazione
del PUMS

Le Linee di indirizzo del PUMS



Prima Parte: Il Quadro Conoscitivo

1. La cornice pianificatoria e programmatoria della CMRC
2. Il quadro di sintesi degli obiettivi di pianificazione vigenti
3. Inquadramento territoriale e socio economico
4. Offerta di servizi e reti per la mobilità
5. La domanda di mobilità
6. Lo scenario di riferimento: gli interventi programmati indipendentemente dal PUMS
7. I primi indicatori di criticità e impatti della mobilità della CMRC

Seconda Parte: Obiettivi e strategie

1. Descrizione del processo di partecipazione per la definizione delle linee guide del PUMS della CMRC
2. Gli obiettivi e la loro gerarchizzazione
3. Indirizzi strategici condivisi del PUMS
4. Indicazioni operative per la redazione del PUMS

Chi ha partecipato

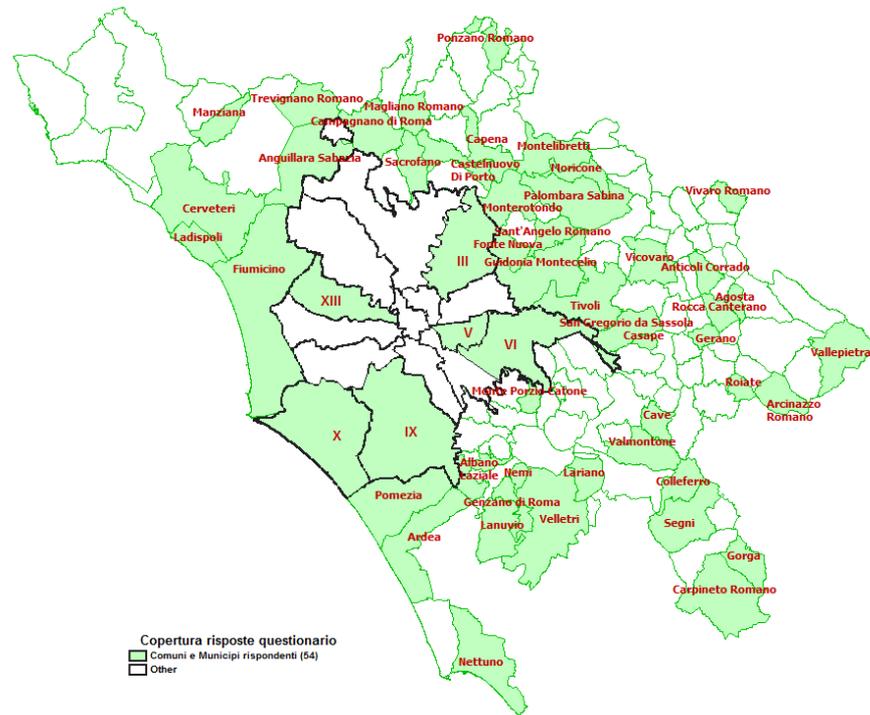
1° ciclo di incontri (17-27 Giugno 2019) presso la CMRC hanno partecipato:

- 57 soggetti in rappresentanza di 36 tra Comuni e Municipi di Roma Capitale
- ANCI
- Roma Capitale
- Regione Lazio
- Capitale Lavoro



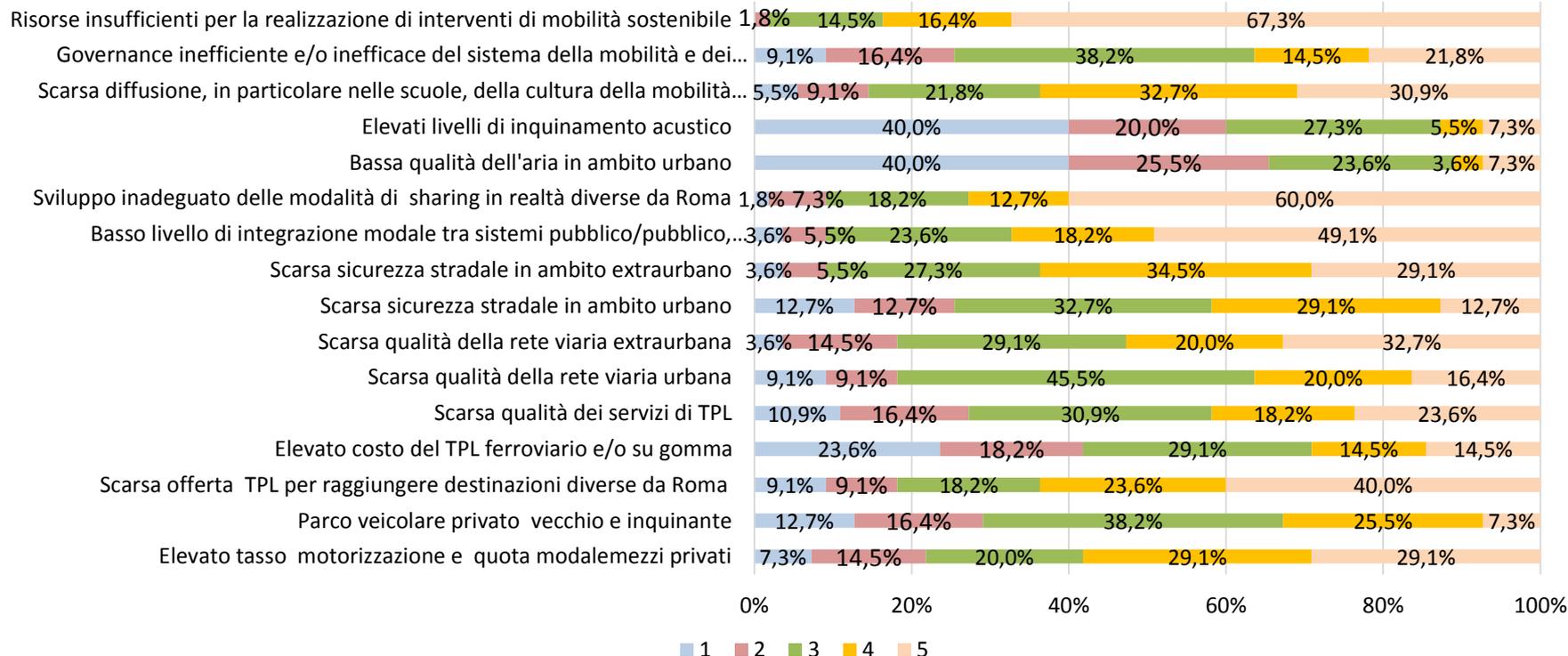
Ente	Ente	Ente
Roma Municipio XII	Comune di Sacrofano	Roma Municipio VIII
Roma Municipio XIII	Comune di Capena	Comune di Nemi
Comune di Cerveteri	Comune di Magliano Romano	Comune di Cave
ANCI	Comune di Trevignano Romano	Comune di Ardea
Agenzia di stampa DIRE	Roma Municipio III	Comune di Nettuno
Comune di Anguillara Sabazia	Regione Lazio	Comune di Lariano
Comune di Allumiere	Capitale Lavoro	Comune di Guidonia M.
Comune di Civitavecchia	Comune di Marino	Comune di Vallepietra
Comune di Roma	Comune di Colferro	Comune di Montelibretti
Capitale Lavoro	Comune di Pomezia	Comune di Tivoli
Comune di Campagnano di Roma	Comune di Segni	Comune di Roviano
Comune di Velletri	Comune di Albano Laziale	Comune di Vicovaro
Comune di Monterotondo	Comune di Anzio	Roma Municipio V
Comune di Fonte Nuova	Roma Municipio IX	

Indagine on line al 16 settembre: 48 comuni e 6 municipi



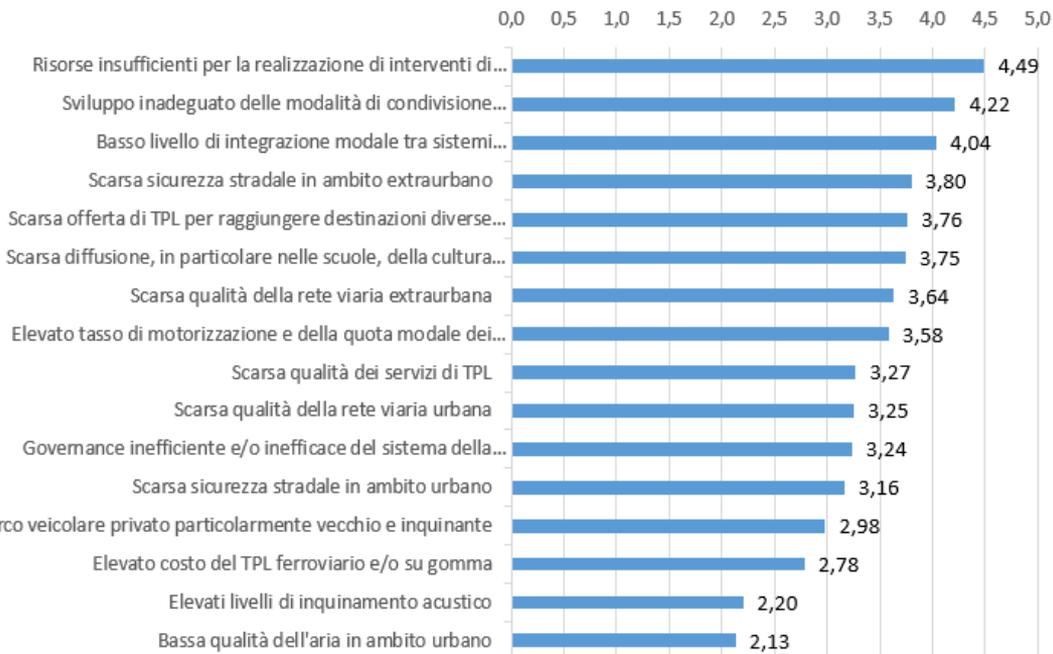
Le criticità emerse dalla partecipazione 1/2

Distribuzione percentuale dei voti da 1 a 5 in base alle criticità indicate



Le criticità emerse dalla partecipazione 2/2

Punteggi medi criticità in tema di mobilità



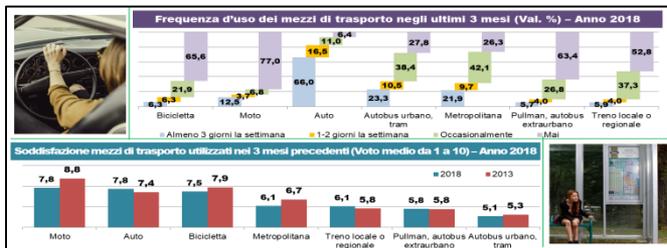
Ulteriori criticità segnalate dai comuni :

- Assenza o inefficienza del trasporto TPL rispetto alla notevole domanda di lavoratori pendolari sulla Capitale;
- Assenza di luoghi idonei per l'attesa di mezzi pubblici;
- Inesistenza di tangenziali o tracciati alternativi per evitare i centri urbani e scarsa presenza di viabilità di collegamento tra i vari quartieri del comune;
- Scarsa valorizzazione dei percorsi per il raggiungimento di siti di interesse archeologico e ambientale;
- Necessità di realizzazione/adequamento di fermate strategiche nel centro urbano, realizzazione di una nuova area di sosta per il trasporto pubblico adiacente ai poli scolastici e di piattaforme per servizi intermodali antistanti alle stazioni FS;
- Cucitura/adequamento tecnologico di percorsi ferroviari al fine di migliorarne la competitività modale.

Alcune conferme delle criticità dall'analisi desk

Modalità fortemente sbilanciata sull'auto

Diminuisce la soddisfazione per i mezzi di trasporto pubblico, con l'unica eccezione del treno regionale, cresce quella per l'auto privata. (Fonte: Indagine Audimob)



La modalità privata motorizzata è prevalente per tutti i comuni della Città Metropolitana. I pendolari lavoratori utilizzano prevalentemente l'auto per raggiungere la loro destinazione, con tassi superiori al 70% per 117 comuni su 121 della Città Metropolitana, e per raggiungere la Capitale i tassi non scendono sotto il 65% (Fonte Istat, 2011).

Le stime del modello Audimob (aggiornate al 2016) confermano che il 76% degli spostamenti intercomunali all'interno della Città Metropolitana è effettuato con la modalità privata. Sulle relazioni di scambio tra macro aree della Città Metropolitana, che escludono il comune di Roma, il tasso modalità privata motorizzata è superiore all'85%. (Fonte: stima Modello Audimob).

Macro Aree	Comune di Roma	Litorale Nord	Valle del Tevere	Castelli/Litorale Sud	Valle dell'Aniene	Totale
Comune di Roma		85%	88%	91%	88%	88%
Litorale Nord	61%		83%	94%	91%	67%
Valle del Tevere	72%	71%		85%	89%	75%
Castelli/Litorale Sud	69%	92%	90%		87%	77%
Valle dell'Aniene	70%	78%	90%	88%		72%
Totale	68%	84%	86%	88%	80%	76%

Impatti: Roma è la città più congestionata d'Italia

Gli automobilisti nel 2018 hanno trascorso circa il **39%** del tempo in più nel traffico rispetto ai tempi di percorrenza medi nazionali, più di **Palermo (35%), Messina (32%), Genova (31%) e Napoli (30%)** e **Milano (30%)**. Roma è al **31° posto** per livello di traffico a livello globale ed ottava a livello europeo. Peggio di **Londra** che è la numero 40 (37%), **Parigi** la 41 (36%) e **Madrid** solo al 228° piazzamento. (Fonte: Tom Tom Traffic Index - 2019)

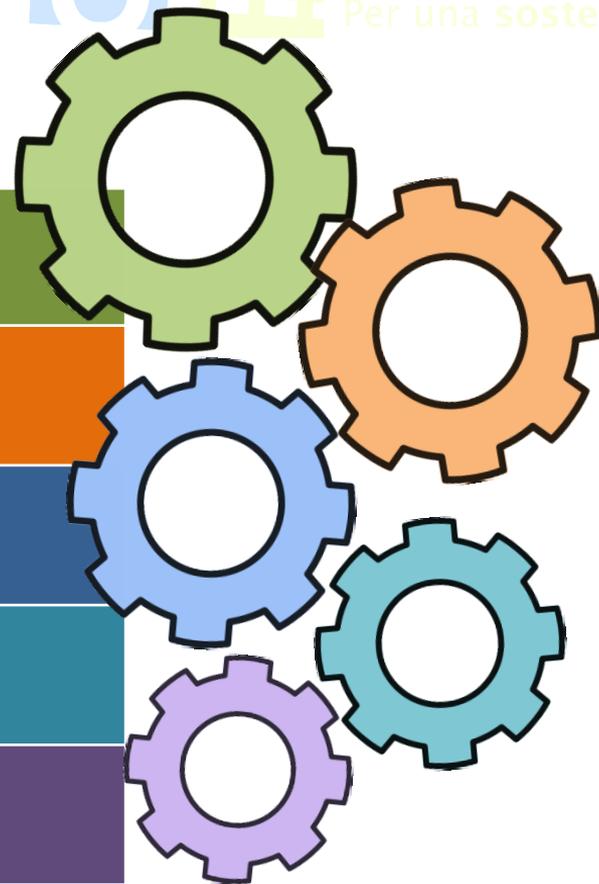
Roma è in forte ritardo sul TPL

Città	Km rete metropolitana	km rete tranviaria	Superficie (kmq)	Popolazione (milioni)	Area metropolitana (kmq)	Popolazione area metropolitana (milioni)
Parigi	220	106	105,50	2,141	17177,6	12,5
Madrid	292	-	604,30	3,223	n.d.	6
Greater Londra	464	28	1.572,15	8,825	n.d.	14
Berlino	148	190	891,89	3,712	30370	7,22
Media (UE24)	281	108	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Milano	101	126	181,67	1,382	1620	3,127
Roma	60	40	1.287,00	2,851	5363	4,354
Napoli	37	12	117,27	0,956	1130	4,25
Torino	13	84	130,17	0,878	6827	2,259
Genova	7	-	240,29	0,578	4.164,60	1,54
Catania	6	-	182,90	0,312	3573,689	1,108
Media Ita	37	65	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Ita -EU4	-87%	-40%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Il ritardo è molto altro rispetto agli standard europei sulla dotazione di ferro urbano in rapporto alla superficie ed alla popolazione. (Fonte: Connettere l'Italia)

I macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana

Macro-obiettivo	Voto (1-10)
Ambiente	9,04
Vivibilità	8,83
Sostenibilità diffusa	8,74
Accessibilità	8,70
Sviluppo	8,40



Le priorità tra gli obiettivi specifici (1/2)



Obiettivo specifico

Voto*

Risorse dedicate all'implementazione di strumenti di pianificazione e di interventi in tema di mobilità sostenibile per i comuni di piccola/media dimensione	2,46
Rafforzare il TPL a servizio dei centri attrattori situati in aree periferiche e di collegamento "diretto" tra i comuni diversi da Roma	2,40
Miglioramento del TPL	2,35
Potenziare l'accessibilità dei territori marginali e/o svantaggiati	2,31
Aumento del tasso di occupazione	2,29
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	2,28
Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità "sostenibili"	2,27
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	2,25
Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	2,25
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	2,24
Migliorare la governance del sistema di mobilità	2,23
Miglioramento, soprattutto in termini di sicurezza e di riduzione dell'impatto ambientale, delle reti varie intercomunali esistenti, limitando i nuovi interventi alla risoluzione di specifiche criticità locali	2,23

Ambiente

Vivibilità

Sostenibilità diffusa

Accessibilità

Sviluppo

Le priorità tra gli obiettivi specifici (2/2)

Obiettivo specifico

Voto*

Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	2,18
Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	2,15
Sviluppo in modo sistematico dell'intermodalità con riferimento a tutte le reti di trasporto	2,15
Riduzione dell'incidentalità stradale	2,14
Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	2,13
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	2,10
Miglioramento della qualità dell'aria	2,04
Miglioramento dell'inclusione sociale	2,02
Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	1,99
Riduzione della congestione stradale	1,87
Riduzione dell'inquinamento acustico	1,87
Riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico delle reti di mobilità sostenibile rafforzando le connessioni di tipo tangenziale fra i Sistemi locali	1,72

Ambiente

Vivibilità

Sostenibilità diffusa

Accessibilità

Sviluppo

* Gli obiettivi specifici sono stati valutati come contributo al raggiungimento dei diversi macro-obiettivi utilizzando uno schema di valutazione multicriteria. Scala da 1 (inutile o non rilevante) a 3 (alta priorità)

1) Integrazione della pianificazione della mobilità e dei trasporti con la pianificazione territoriale e urbana

Obiettivi generali:

- *perseguire l'integrazione stretta tra la pianificazione della mobilità e dei trasporti e la pianificazione territoriale aggiornando obiettivi, strategie e direttive generali del sistema insediativo proposte nel PTPG, tenendo conto delle trasformazioni già avvenute nell'assetto insediativo complessivo dell'area metropolitana*
- *definire, a partire dalle direttive del PTPG, già operante e cogente, i requisiti di sostenibilità da rispettare nelle nuove trasformazioni che costituiscano linee di indirizzo per i nuovi PUCG.*

Principali azioni operative:

- *politiche per favorire la concentrazione territoriale e contrastare le forme di diffusione e di dispersione insediativa;*
- *limitare (azzerare) lo sviluppo di poli commerciali e per il tempo libero isolati di medio-grandi dimensioni;*
- *favorire lo sviluppo insediativo in maniera coordinata con i servizi e i poli (produttivi, commerciali, dei servizi e del tempo libero) di livello urbano.*



2) Sviluppo del trasporto pubblico e dell'intermodalità

Obiettivo generale è lo sviluppo dell'intermodalità in una prospettiva più generale di razionalizzazione e rafforzamento del trasporto pubblico locale.

Principali azioni operative:

- *gerarchizzazione e riorganizzazione delle reti di trasporto, privilegiando i grandi canali della mobilità, soprattutto attraverso il ferro e il trasporto pubblico, con Roma ed i grandi poli territoriali (commerciali, di servizio, per il tempo libero, ecc.) e favorendo l'interscambio tra linee a domanda forte e linee a domanda debole;*
- *incentivazione dei processi di innovazione e digitalizzazione per la costruzione di piattaforme di servizi integrati e personalizzati che consentano al sistema della mobilità collettiva di offrire una migliore esperienza di viaggio;*
- *promozione dei processi di aggregazione tra le imprese di trasporto, il potenziamento infrastrutturale della rete del ferro ed il miglioramento del servizio su ferro per aumentarne la capacità;*
- *sincronizzazione degli orari di bus e treni;*
- *integrazione tariffaria tra modalità di trasporto diverse;*
- *potenziamento dei servizi nei nodi di scambio (servizi di sharing, navette, etc);*
- *completamento dei corridoi del trasporto collettivo di interesse metropolitano.*



3) Rafforzamento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile

Obiettivi generali:

- *promuovere un modello diffuso di mobilità più sostenibile;*
- *migliorare i collegamenti e l'accessibilità delle aree, in particolare verso i nodi di scambio del trasporto pubblico.*

Principali azioni operative:

- *potenziamento, integrazione e messa a sistema delle piste ciclabili esistenti, dando priorità ai collegamenti integrati agli altri sistemi della mobilità pubblica e privata e interconnessi con i principali poli esistenti (produttivi, di servizi, commerciali, direzionali, sanitari e culturali);*
- *utilizzazione alternativa delle attuali infrastrutture di viabilità per la creazione di un sistema di reti ciclopedonali, che possano svolgere una reale funzione di mobilità urbana sostenibile (spostamenti casa-lavoro e casa-scuola);*
- *sviluppo della rete ciclabile metropolitana integrata alla rete delle ciclovie nazionale e regionale a supporto della domanda prevalentemente di fruizione turistica/ricreativa per la scoperta dei territori con mezzi ecologici e loro valorizzazione all'insegna della sostenibilità.*



4) Miglioramento della circolazione privata, della rete viaria di competenza della Città metropolitana e della sicurezza stradale

Obiettivo generale è quello di assicurare adeguati livelli di servizio della rete viaria metropolitana.

Principali azioni operative:

- *azioni specifiche per il miglioramento della sicurezza stradale: estensione dei limiti di velocità, miglioramento delle caratteristiche fisiche delle strade, attraversamenti pedonali, attenzione all'utenza debole ecc.;*
- *adeguamento della rete viaria, senza modifiche sostanziali all'assetto attuale della viabilità, nell'ottica di un migliore inserimento nel contesto territoriale e della riduzione del consumo di suolo;*
- *rinnovamento dei sistemi di controllo del patrimonio viario e della circolazione, della gestione delle emergenze nella stagione invernale o in caso di incidenti;*
- *incentivazione nell'hinterland di politiche di sharing, mobility management, infomobility e mobilità elettrica.*

Inoltre il PUMS dovrà fornire indirizzi per la redazione del Piano di manutenzione pluriennale della rete viaria di competenza della Città Metropolitana eventualmente da coordinare con quello dei diversi gestori della rete.



5) La mobilità scolastica più sicura e sostenibile

Obiettivo generale è quello di garantire livelli di maggiore sicurezza e sostenibilità della mobilità scolastica.

Principali azioni operative:

- interventi di mobility management nelle scuole per ottimizzare, attraverso opportuni Piani di spostamento casa-scuola per studenti, docenti e personale non docente, il pendolarismo verso gli istituti scolastici di diverso grado incentivando l'uso di mezzi sostenibili, rafforzando i servizi di Tpl dove necessario e favorendo l'uso di auto in condivisione (car pooling);*
- specifica attenzione alla sicurezza negli spostamenti verso le scuole, considerando anche l'alta vulnerabilità degli studenti piccoli, definendo linee guida per la progettazione di attraversamenti pedonali, favorendo un'accessibilità più facile ai plessi scolastici, e più in generale prevedendo piani specifici e regolamenti più stringenti per la messa in sicurezza degli itinerari;*
- azioni di diffusione e sensibilizzazione della cultura della sicurezza della mobilità e della mobilità sostenibile attraverso percorsi formativi finalizzati.*

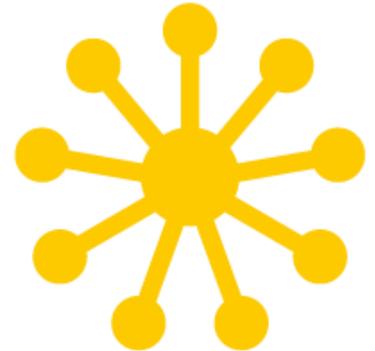


6) Una nuova governance nel TPL e più in generale per i sistemi di mobilità

Obiettivo generale è definire una nuova governance della mobilità metropolitana che superi l'elevata frammentazione di sistema esistente, in particolare nel Tpl.

Principali azioni operative:

- rafforzare il livello di pianificazione del Tpl e di programmazione dei servizi, attraverso una regia condivisa tra le diverse scale territoriali che esercitano le competenze assegnate dalla normativa regionale;*
- ottimizzare le risorse disponibili per la gestione dei servizi riducendo l'attuale dispersione dei fondi assegnati alle diverse Amministrazioni comunali e favorendo anche la razionalizzazione del numero di aziende che operano nel bacino metropolitano;*
- sviluppo di sinergie con le province al fine di promuovere strategie di trasporto che siano funzionali a sostenere obiettivi di sviluppo economico sovralocali;*
- sistema di monitoraggio puntuale e continuativo della domanda di trasporto in grado di produrre dati aggiornati su cui costruire le politiche di sviluppo del territorio efficaci.*



7) Accessibilità dei territori marginali o svantaggiati e riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico

Obiettivo generale è quello di migliorare l'accessibilità delle aree marginali o svantaggiate ai fini di una migliore coesione territoriale.

Principali azioni operative:

- *azioni mirate per le aree marginali in coerenza e potenziamento della strategia "Aree interne";*
- *sviluppo del trasporto pubblico flessibile o su domanda nelle aree a bassa densità;*
- *misure per la mobilità degli anziani e in generale dell'utenza debole;*
- *integrazione dell'offerta di mobilità sostenibile ai flussi turistici;*
- *applicare la cosiddetta "cura del ferro" almeno per le polarità produttive e per le centralità consolidate o comunque ritenute strategiche (es. Pomezia Santa Palomba, Tor Vergata/Romanina);*
- *politiche integrate a livello di settore/ambito metropolitano, dove si sono determinate le nuove aggregazioni insediative e dove ci sono problematiche di coordinamento con l'offerta di servizi;*
- *a livello locale e/o di sub-ambito metropolitano, favorire la connessione "intensiva", soprattutto attraverso la mobilità a basso impatto (ciclo-pedonale) e il TPL.*



8) Città metropolitana di Roma come Metropolitan Logistics Area

Obiettivo generale è quello di migliorare sia la sostenibilità e competitività del sistema logistico a servizio dei distretti produttivi, sia di abbattere le esternalità della logistica urbana.

Principali azioni operative:

- *incremento dell'accessibilità alle reti ed ai nodi TEN dei distretti industriali e produttivi locali;*
- *individuazione delle sistema di azioni per migliorare la connessione fisica e gestionale delle Piattaforme logistiche territoriali alle reti transnazionali (Ten-T);*
- *connessione telematica ai nodi primari (porti, interporti, piattaforme logistiche e mercati agroalimentari) di tutti gli hub secondari al fine di supportare un servizio orientato al trasporto ed al tracciamento delle merci;*
- *individuazione per i diversi poli di aggregazioni, di Transit Point urbani che, opportunamente organizzati, potrebbero svolgere anche delle funzioni di "logistica inversa" e di collegamento con i poli logistici.*



9) Trasporti e mobilità per una Smart Metropolitan Area

Strategia per molti versi trasversale alle altre sin qui delineate ma fondamentale per quelli che saranno i futuri assetti del sistema dei trasporti e della mobilità e, quindi, assolutamente meritevole di essere evidenziata come strategia ben definita.

Le possibili applicazioni dell'ICT (Information and Communication Technology) sono ad oggi solo in parte osservabili, basti pensare alla possibile rivoluzione che la guida autonoma potrebbe realizzare nel settore del Trasporto Pubblico Locale, alla capacità delle nuove piattaforme di customizzare in tempo reale il prodotto "spostamento" o, ancora, alle nuove frontiere nella distribuzione delle merci in ambito urbano.

Occorre quindi realizzare un PUMS che sia da un lato sin da subito in grado di intercettare ed indirizzare i sentieri di sviluppo dell'ICT e, dall'altro lato, aperto alle nuove sfide tecnologie che si presenteranno durante i 10 anni di valenza del Piano.



10) Sviluppo del sistema di mobilità a sostegno di un turismo diffuso e sostenibile della Città Metropolitana

Obiettivo generale è quello di rafforzare e sostenere con delle azioni mirate la quantità e la qualità dei servizi di trasporto orientati ai turisti.

Principali azioni operative:

- *miglioramento e rafforzamento dei servizi di connessione tra le porte di accesso alla città Metropolitana (aeroporti, porti, stazioni ferroviarie, piattaforme bus turistici) e gli attrattori turistici diversi da Roma Capitale;*
- *identificazione di azioni sinergiche tra offerta turistica e servizi di trasporto di fruizione turistica sempre più sostenibili quali servizi di TPL turistici dedicati, valorizzazione della rete dei cammini, estensione ed integrazione delle reti ciclabili, percorsi naturalistici, treni storici; interventi sul sistema di trasporto che siano rispettosi ed a difesa del paesaggio del territorio;*
- *diversificazione dell'offerta dei servizi di trasporto per i diversi target di utenza con incremento degli standard di qualità;*
- *biglietti integrati rete di trasporto area vasta e accesso agli attrattori turistici;*
- *app integrate dei servizi di trasporto e attrattori turistici (archeologici, culturali, ambientali, enogastronomici) del territorio della Città Metropolitana.*

