



ROMA CAPITALE

Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale

Contenuti Principali della Discussione

13 dicembre 2013

VISIONE

una città ricca di opportunità con un trasporto pubblico efficiente e più competitivo rispetto alle auto private, dove spostarsi a piedi ed in bicicletta sia sicuro, facile e conveniente, prima di tutto per i bambini e per gli anziani; una mobilità multimodale e a basso impatto, facilmente accessibile e aperta all'innovazione tecnologica: in una parola, smart.

In termini quantitativi:

- sulla ciclabilità arrivare al 2% d'uso sistematico entro 2 anni (oggi 0,6) ed al 4% entro 5;
- aumentare del 20% la velocità commerciale del servizio di TPL sugli assi portanti e raddoppiare le corsie preferenziali anche condividendole con altre componenti;
- aumentare del 20% gli utenti del TPL;
- rispettare l'impegno con la UE di dimezzare entro il 2020 i morti sulle strade del 2012
- realizzare un'isola ambientale in ogni municipio nei prossimi due anni;
- organizzare integralmente il Centro storico per isole ambientali progressivamente estese alle aree esterne permettendo la circolazione ai soli mezzi a basse emissioni.

INDICE

1. **Introduzione al Piano**
2. **La struttura del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (NPGTU)**
3. **Il processo di approvazione NPGTU**
4. **La mobilità a Roma**
 - ❑ *Numeri e criticità*
 - ❑ *Sviluppo insediativo e trasporti*
5. **I sei ambiti del NPGTU**
6. **Le aree d'intervento**
 - ❑ *Le isole ambientali e la pedonalità*
 - ❑ *La ciclabilità*
 - ❑ *Il trasporto pubblico locale*
 - ❑ *La sosta tariffata*
 - ❑ *La classificazione delle strade e la rete portante*
 - ❑ *Strumenti, azioni e interventi per la sicurezza stradale*
 - ❑ *Il piano merci*
 - ❑ *Il piano urbano parcheggi*
 - ❑ *Carsharing, Bikesharing e Mobilità Elettrica*
 - ❑ *Tecnologie per la mobilità*
 - ❑ *Regolazione della domanda di mobilità privata*
 - ❑ *La sostenibilità degli interventi urbanistici*

Introduzione al Piano

Il PGTU è stato **approvato nel 1999** e riguardava il **solo centro abitato di Roma interno al GRA.**

Il contesto di riferimento della città dal 1999 ad oggi è **profondamente cambiato** in termini di assetto del territorio, di distribuzione della popolazione, di livelli di motorizzazione.


Inoltre **alcune leggi nazionali e regionali** entrate in vigore negli ultimi anni **condizionano fortemente le scelte** in termini di pianificazione della mobilità, ad esempio nel caso del Piano regionale della Qualità dell'Aria, della normativa acustica e delle norme per la progettazione delle strade.

La struttura del Nuovo PGTU

Il Nuovo PGTU è costituito dal **Documento Generale** e dai seguenti **allegati tecnici**:

- Regolamento Viario Urbano di Roma Capitale
- Perimetrazione dei centri abitati
- Classificazione funzionale della rete viaria urbana
- Masterplan delle tecnologie informatiche e digitali (ITS – Intelligent Transport Systems)

definisce le **linee guida** per la redazione o l'aggiornamento dei **Piani di settore**:

- Piano Quadro della Ciclabilità (PQC)
 - Piano delle merci e della logistica urbana
 - Piano della sosta
 - Piano Urbano Parcheggi
 - Piano comunale della Sicurezza Stradale
 - Piano dei bus turistici e delle linee Gran Turismo
 - Piano di riorganizzazione della rete del TPL di superficie
- 

Il processo di approvazione del Piano

- Predisposizione del documento preliminare di sintesi del PGTU;
- Prima fase di consultazione con cittadini, Associazioni e stakeholders, su contenuti e priorità generali del nuovo PGTU
- Predisposizione del documento finale
- Adozione del PGTU da parte della Giunta Capitolina (**31 Gennaio 2014**)
- Pubblicazione del Piano per le osservazioni (entro 30 gg) dei Cittadini e seconda fase di consultazione
- Discussione nelle Commissioni consiliari
- Acquisizione del parere dei Municipi
- Controdeduzioni delle osservazioni dei Cittadini
- Integrazione tecnica in relazione alle osservazioni accolte
- Discussione d'Aula e adozione del nuovo PGTU da parte dell'Assemblea Capitolina

LA MOBILITA' A ROMA – numeri e criticità



sono circa **135 mln le ore perse ogni anno nella congestione**, equivalenti a una perdita economica di circa 1,5 miliardi di euro, al netto dei costi ambientali.

il Piano Comunale della Sicurezza Stradale di Roma stima in oltre **2 miliardi di euro il costo sociale annuo sostenuto per le conseguenze degli incidenti stradali.**

Numeri e criticità

- nel 1998 il 18% della popolazione abitava fuori dal GRA, nel 2012 il 26%, con il PRG realizzato si arriverà al 30%; i limiti dei centri abitati si sono di conseguenza modificati;
- Roma ha un parco circolante che supera i 2.800.000 veicoli (inclusi gli oltre 700.000 tra motocicli e ciclomotori), con un tasso di motorizzazione nel 2011 pari a 978 veicoli ogni mille abitanti, contro i 398 di Londra e i 415 di Parigi;
- 6,6 milioni di spostamenti al giorno nel 2013 interessano Roma Capitale in calo rispetto agli anni precedenti (circa 7 milioni nel 2012);
- il pendolarismo dalla Provincia su Roma tra il 2004 ed il 2012 è aumentato del 60%;
- il livello di uso del trasporto pubblico dei residenti romani dal 2004 è cresciuto nel giorno medio dal 16% al 21%. Nell'ora di punta è fermo al 27%;
- l'offerta di trasporto pubblico, in crescita fino al 2011, ha subito tagli sostanziali negli ultimi due anni per effetto della riduzione dei trasferimenti dalla Regione; un terzo della produzione è sottoutilizzata per carenza di pianificazione e programmazione dei servizi;
- il parco mezzi ATAC sta rapidamente diventando obsoleto (5,1 anni di età media nel 2007 e 9,8 nel 2013);
- negli ultimi 5 anni non è stata implementata la già carente dotazione di corsie preferenziali che con circa 100 km pone Roma agli ultimi posti nella classifica delle città italiane ed europee

Numeri e criticità

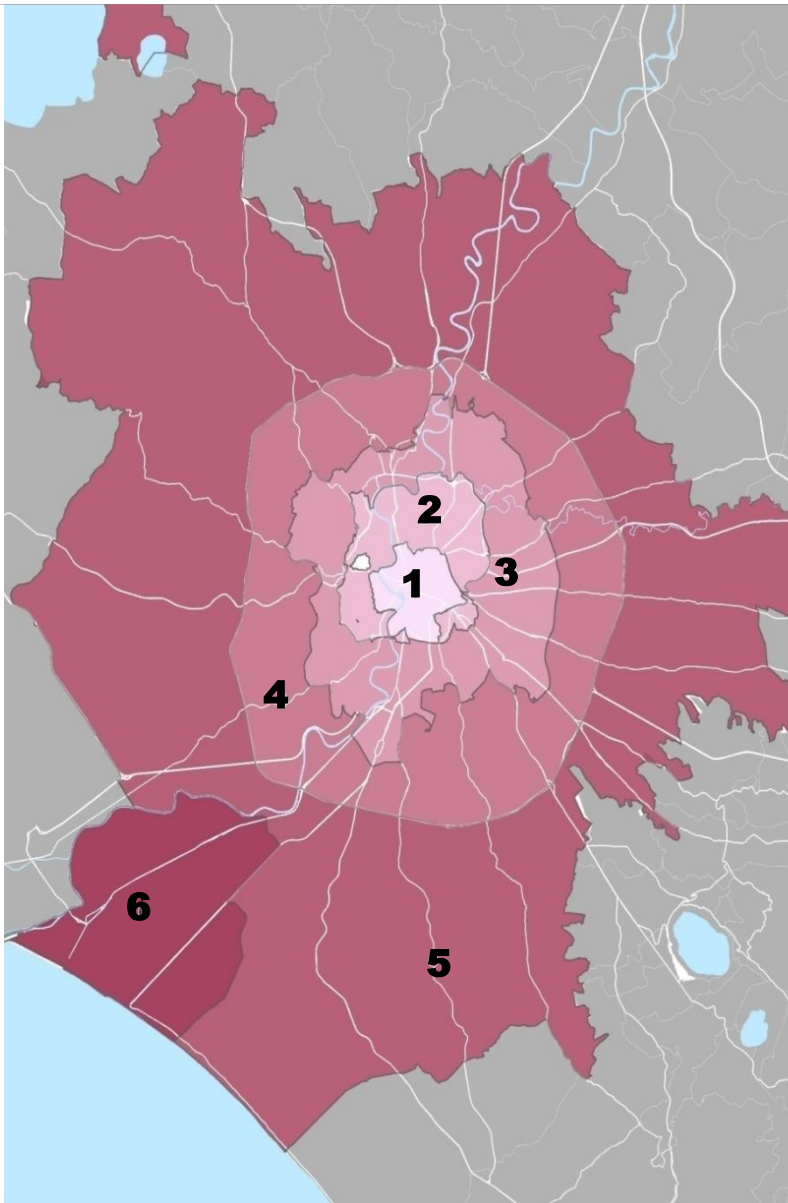
- nel 2012 gli incidenti stradali con vittime rilevati dalla Polizia Locale sono stati 14.622, il 14% in meno rispetto all'anno precedente. Sono in riduzione sia il numero dei decessi (138; -17% rispetto al 2011) che il numero dei feriti (18.958; -14%);
- importanti riduzioni riguardano le due ruote a motore (22% di vittime in meno nel 2012 rispetto all'anno precedente), mentre restano critiche le condizioni per i pedoni e, soprattutto, per bambini e anziani;
- il basso tasso di infrastrutturazione e di servizi dedicati alla ciclabilità, nonostante la crescente domanda potenziale, ha lasciato a questa modalità una percentuale di ripartizione modale per spostamenti sistematici che ancora nel 2011 era ferma allo 0,6%;
- il car sharing, il car pooling, il bike sharing e la mobilità elettrica rappresentano ancora oggi strumenti marginali di offerta di mobilità sostenibile e non stati oggetto di una convinta politica di sviluppo come invece avvenuto nelle altre grandi capitali europee;
- Gli stalli tariffati oggi offerti sono 76.048 e 18.204 stalli di sosta gratuita con limite di 3 ore per i non residenti. Prima dell'introduzione delle discipline in vigore dal 2008 (strisce bianche, forfait 8 ore e abbonamento mensile) erano circa 95.000 e tutti tariffati. La nuova regolamentazione ha provocato una riduzione della rotazione (nel 2011, -29% rispetto al 2007), cioè della disponibilità effettiva di sosta. In molte aree si è accentuato il fenomeno della doppia fila con effetti negativi anche sulla velocità commerciale del trasporto pubblico. Nel caso di Prati, su via Cola di Rienzo la riduzione è stata del 14%.

LA MOBILITA' A ROMA

Sviluppo insediativo e trasporti

Struttura insediativa e mobilità attuale nelle sei zone PGTU

1. Mura Aureliane,
2. Anello Ferroviario,
3. Secondo sistema anulare,
4. GRA
5. Confine comunale (escludendo Ostia ed Acilia)
6. Ostia ed Acilia



PGTU	Sup. Territoriale (Kmq)	Sup. Area Urban (Kmq)	Popolazione	Densità di Pop. Pop. / Sup. Urb.	Addetti	Densità di Add. Add. / Sup. Urb.	Spostamenti Totali Emessi	Ripartizione Emissioni	Spostamenti Totali Attratti	Ripartizione Attrazioni
1	15	7	129,168	18,453	192,649	27,521	27,386	5%	98,524	17%
2	35	15	375,903	25,060	246,411	16,427	77,295	13%	113,702	20%
3	106	47	1,017,572	21,513	312,050	6,597	206,143	36%	188,560	33%
4	190	71	614,636	8,605	230,627	3,229	123,118	22%	91,038	16%
5	851	121	522,210	4,316	174,663	1,443	96,734	17%	63,478	11%
6	90	29	224,990	7,758	35,735	1,232	41,882	7%	17,255	3%
ROMA	1287	290	2,884,481	9,946	1,192,135	4,111	572,558	100%	572,557	100%

La Domanda di Mobilità Attuale nell'ora di punta

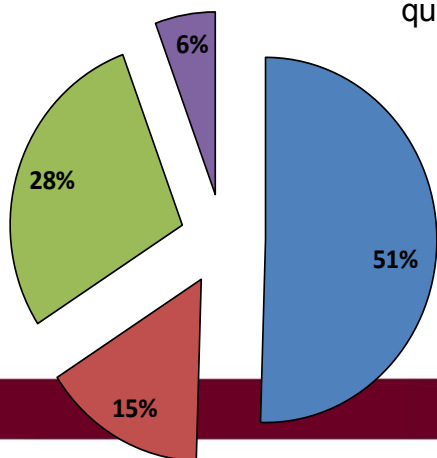
EMISSIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	12,150	36,018	100,361	66,704	52,187	21,526	288,946
Moto	3,000	10,214	30,754	21,999	16,559	5,947	88,473
Trasporto Pubblico	8,648	24,158	62,451	30,947	25,143	11,459	162,806
Piedi	3,588	6,905	12,577	3,468	2,845	2,950	32,333
Totale	27,386	77,295	206,143	123,118	96,734	41,882	572,557

EMISSIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	44%	47%	49%	54%	54%	51%	50,3%
Moto	11%	13%	15%	18%	17%	14%	15%
Trasporto Pubblico	32%	31%	30%	25%	26%	27%	27,7%
Piedi	13%	9%	6%	3%	3%	7%	6%

ATTRAZIONE:

Il maggior numero di spostamenti effettuati con trasporto pubblico è diretto alla prima zona PGTU (Mura Aureliane) ed in misura leggermente minore alla seconda, dove è anche rilevante l'utilizzo dei piedi.

Per i destinati nelle PGTU 4, 5 e 6 è invece preponderante l'utilizzo del trasporto privato, con una quota superiore al 70%.



■ Auto ■ Moto ■ Trasporto Pubblico ■ Piedi

EMISSIONE:

Il 50% di questi spostamenti è effettuato con l'**automobile**, il 27,7% con il **trasporto pubblico**. Il maggiore utilizzo di trasporto pubblico si riscontra nelle PGTU interne al secondo sistema anulare, mentre è più scarso in quelle esterne.

ATTRAZIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	19,093	31,790	107,349	68,154	50,390	12,170	288,946
Moto	20,602	26,533	24,027	10,530	5,688	1,093	88,473
Trasporto Pubblico	54,962	48,698	44,327	9,249	4,525	1,046	162,807
Piedi	3,867	6,681	12,857	3,105	2,875	2,946	32,331
Totale	98,524	113,702	188,560	91,038	63,478	17,255	572,557

ATTRAZIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	19%	28%	57%	75%	79%	71%	50,3%
Moto	21%	23%	13%	12%	9%	6%	15%
Trasporto Pubblico	56%	43%	24%	10%	7%	6%	27,7%
Piedi	4%	6%	7%	3%	5%	17%	6%

Indicatori su scala urbana 2009-2012



indicatori del trasporto pubblico

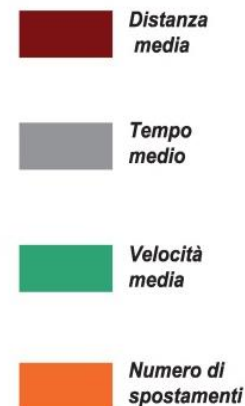
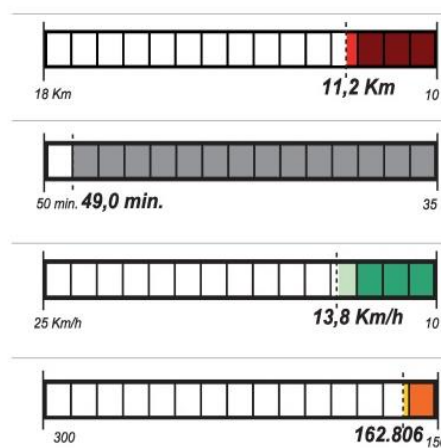
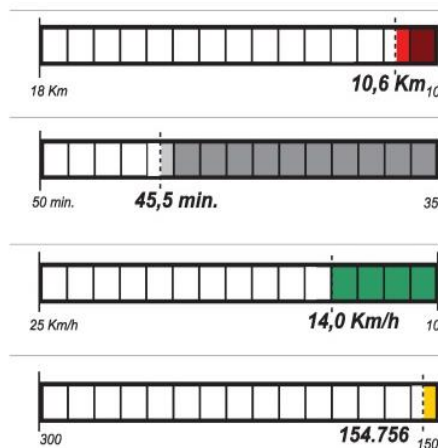
Gli spostamenti intra GRA in media sono lunghi 7 km; il 50% di questi sono inferiori ai 5 km. 568 mila spostamenti sotto i 5 km avvengono in autovettura o in moto.



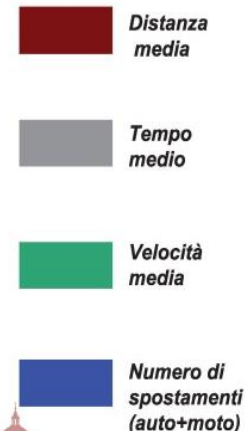
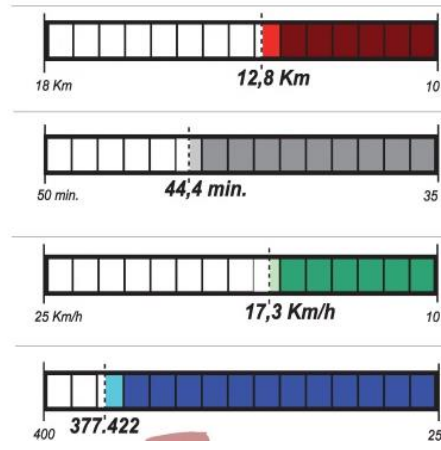
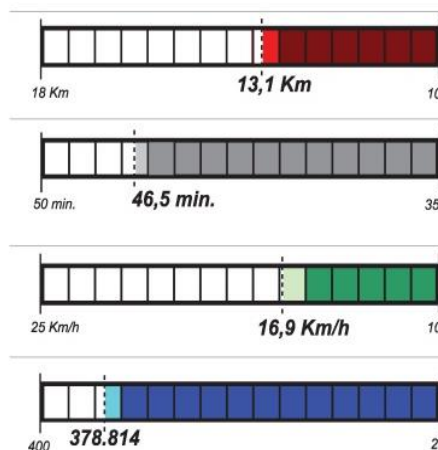
indicatori della mobilità privata

2009

2012



L'entrata in esercizio della diramazione B1 della linea 192, che collega il centro di Roma al quartiere di Tor Sapienza, ha stimato un'incremento di 8.500 spostamenti sul vettore pubblico rispetto allo scenario 2011.



Previsione della Domanda di Mobilità nel Breve Periodo

EMISSIONE:

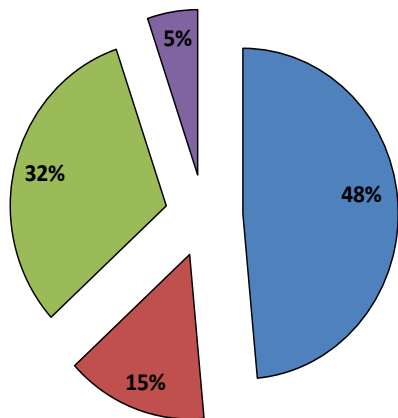
Si stima un aumento del peso delle zone PGTU 5 e 6 (aree extra-GRA) rispetto al numero di spostamenti totali emessi dal Comune (in totale dal 24 al 27%).
In termini di ripartizione modale il trasporto pubblico guadagna circa il 4%, soprattutto nelle zone PGTU 4, 5 e 6.

EMISSIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	10,587	34,967	94,862	66,363	51,967	24,198	282,944
Moto	2,675	9,673	29,068	21,691	15,877	6,775	85,759
Trasporto Pubblico							
Pubblico	7,642	22,742	64,464	36,672	38,242	14,332	184,094
Piedi	3,081	6,300	11,393	3,400	3,065	3,088	30,327
Totale	23,985	73,682	199,787	128,126	109,151	48,393	583,124

EMISSIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	44%	47%	47%	52%	48%	50%	49%
Moto	11%	13%	15%	17%	15%	14%	15%
Trasporto Pubblico	32%	31%	32%	29%	35%	30%	32%
Piedi	13%	9%	6%	3%	3%	6%	5%

ATTRAZIONE:

La distribuzione degli spostamenti destinati tra le diverse zone PGTU rimane sostanzialmente invariata rispetto allo scenario attuale. Si osserva un forte aumento dell'utilizzo del TPL per gli spostamenti destinati in PGTU 1 (+6%) ed in PGTU 3 e 4 (+4%).



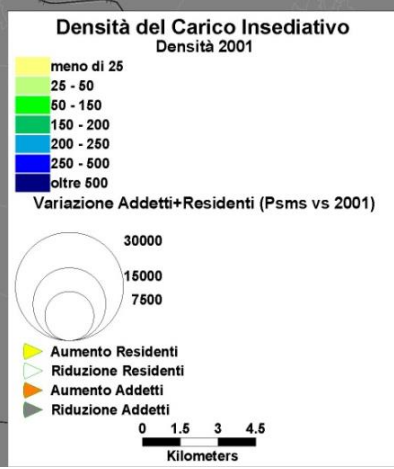
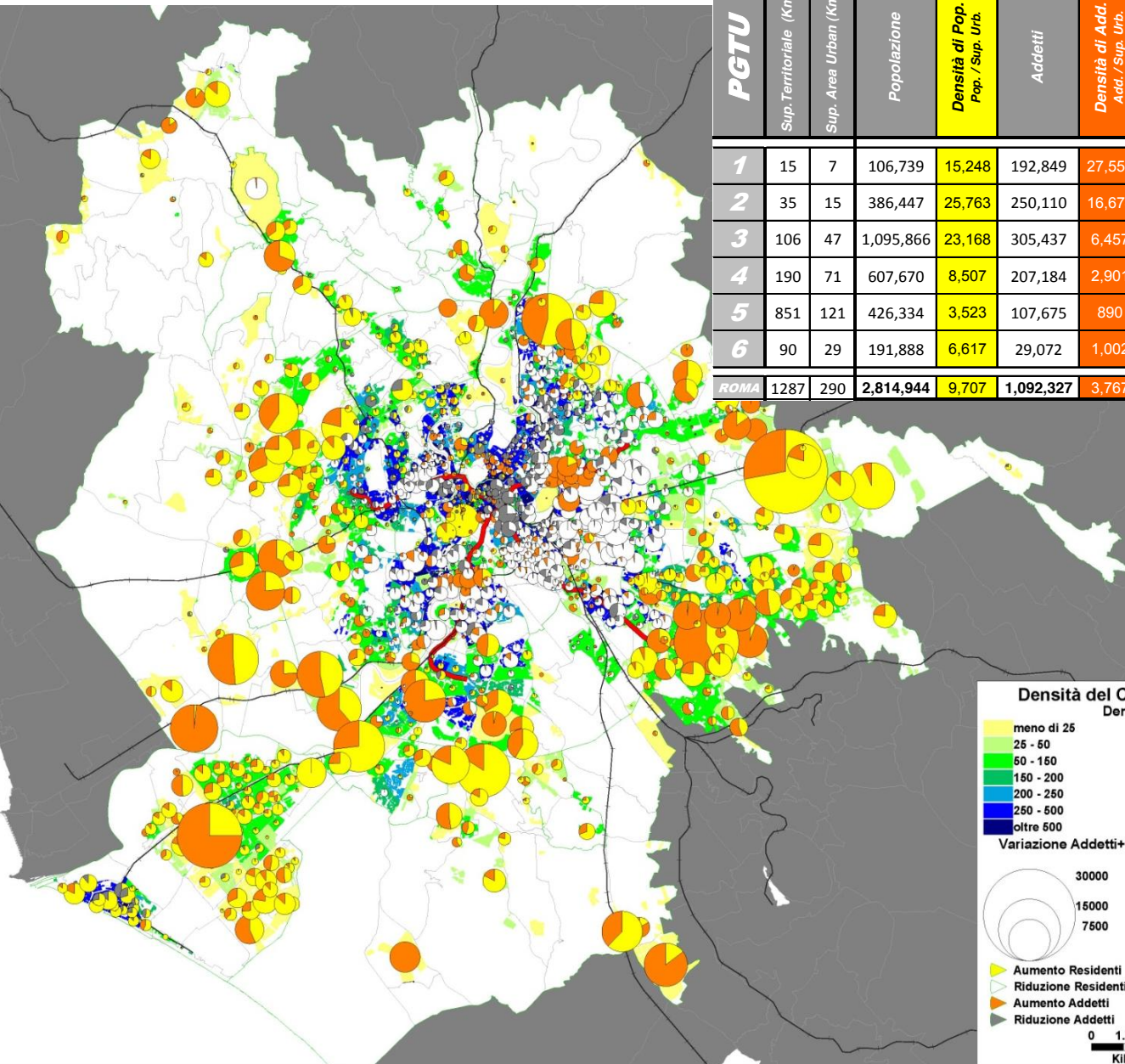
■ Auto ■ Moto ■ Trasporto Pubblico ■ Piedi

ATTRAZIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	14,304	30,335	96,929	69,387	56,620	15,369	282,944
Moto	18,660	24,369	23,135	10,965	7,162	1,469	85,760
Trasporto Pubblico							
Pubblico	59,193	53,648	51,917	11,415	6,548	1,372	184,093
Piedi	3,330	6,097	11,619	3,097	3,100	3,084	30,327
Totale	95,487	114,449	183,600	94,864	73,430	21,294	583,124

ATTRAZIONE							
Modo	PGTU1	PGTU2	PGTU3	PGTU4	PGTU5	PGTU6	Roma
Auto	15%	27%	53%	73%	77%	72%	49%
Moto	20%	21%	13%	12%	10%	7%	15%
Trasporto Pubblico	62%	47%	28%	12%	9%	6%	32%
Piedi	3%	5%	6%	3%	4%	14%	5%

Confronto dei carichi insediativi tra il 2001 e PRG integralmente attuato

PGTU	Sup. Territoriale (Km ^q)	Sup. Area Urban (Km ^q)	2001				PSMS			
			Popolazione	Densità di Pop. Pop. / Sup. Urb.	Addetti	Densità di Add. Add. / Sup. Urb.	Addetti	Var. % Popolazione	Var. % Addetti	
1	15	7	106,739	15,248	192,849	27,550	247	187,161	0.5%	-2.9%
2	35	15	386,447	25,763	250,110	16,674	215	244,721	-10.4%	-2.2%
3	106	47	1,095,866	23,168	305,437	6,457	467	319,840	-11.4%	4.7%
4	190	71	607,670	8,507	207,184	2,901	308	274,496	8.3%	32.5%
5	851	121	426,334	3,523	107,675	890	446	264,722	48.8%	145.9%
6	90	29	191,888	6,617	29,072	1,002	069	58,005	36.6%	99.5%
ROMA	1287	290	2,814,944	9,707	1,092,327	3,767	752	1,348,945	5.9%	23.5%



Rete del trasporto pubblico prevista dal PRG e dal PSMS

LEGENDA

Rete metropolitana

- Linea A
- Linea B
- Linea B1
- Linea C
- Linea D

Rete ferroviaria

- Linee ferroviarie
- Linee ferroviarie potenziata
- Linee ferroviarie concesse
- Linee ferroviarie concesse potenziata
- Stazioni previste

Rete tramviaria

- Linee tram

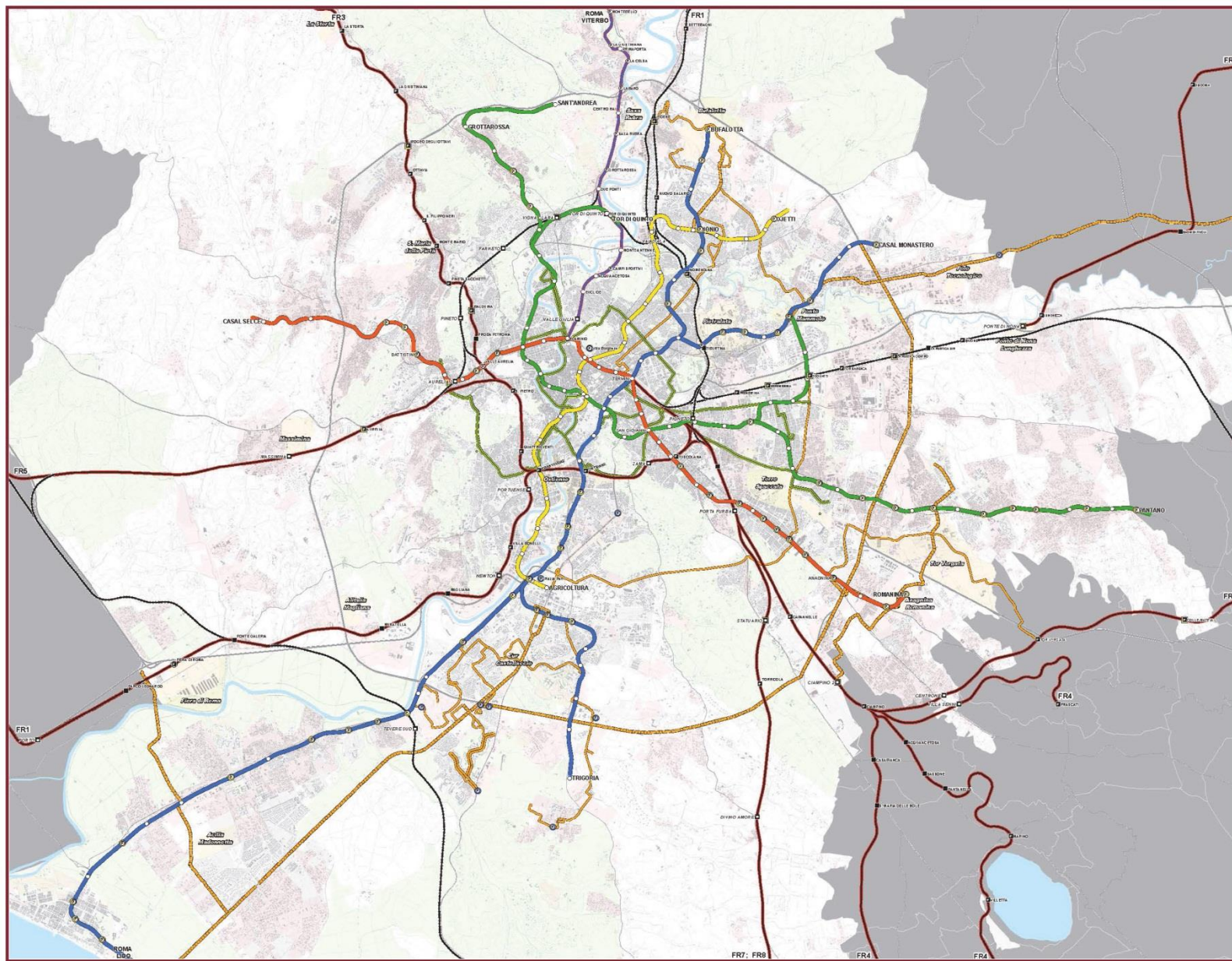
Corridoi della mobilità

- Corridoi
- Sistemi innovativi

Parcheggi di scambio

- Nodo rete ferro/gomma
- Potenziamento del nodo
- Nodo rete metro/gomma
- Potenziamento del nodo
- Nodo TPL superficie/gomma

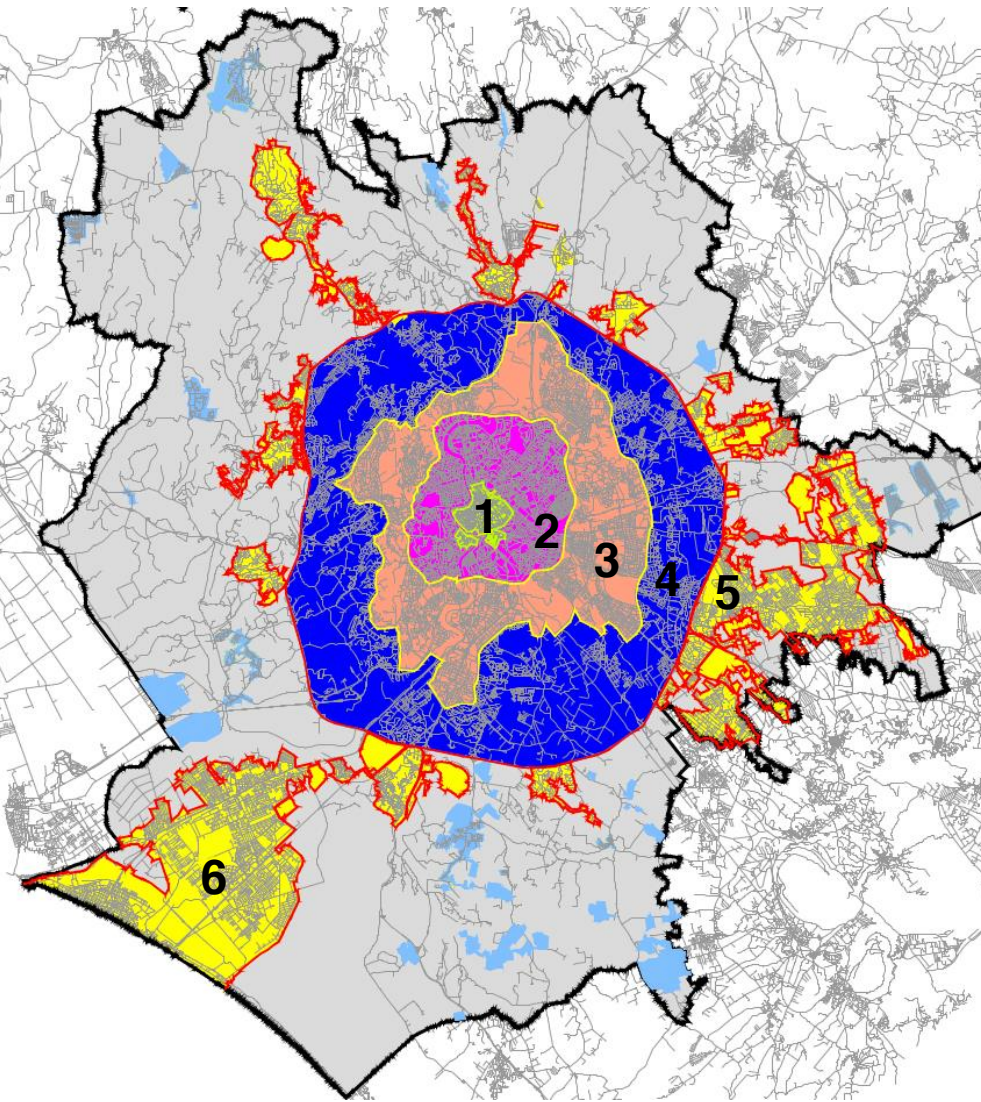
- Centralità Metropolitana
- Altri interventi



I sei ambiti PGTU



I sei ambiti del PGTU



ZONA 1 Area centrale Mura Aureliane

OBIETTIVO Massima riduzione del traffico veicolare privato sia di attraversamento che di destinazione, uso quasi esclusivo di mobilità pedonale, ciclabile e del TPL.

AZIONI

ZTL passeggeri e merci su tutta la zona attraverso varchi elettronici
Sosta tariffata integrale (a valore elevato)
Individuazione di itinerari pedonali e ciclabili
Articolazione in isole ambientali
Individuazione di zone a emissione 0
Parcheggi sostitutivi sosta su strada ai margini della zona 1
Riduzione traffico motoveicoli
Razionalizzazione TPL

ZONA 2 Anello ferroviario

OBIETTIVO Limitazione del traffico veicolare privato sia di attraversamento che di destinazione, uso prevalente del TPL e della ciclabilità.

AZIONI

ZTL serale
Sosta tariffata (non integrale)
Parcheggi sostitutivi sosta su strada
Limitazione accesso merci
Articolazione in Isole ambientali
Individuazione percorsi pedonali e ciclabili
Razionalizzazione TPL
Progressiva introduzione di forme di pricing per l'accesso all'area su perimetro interno da definire

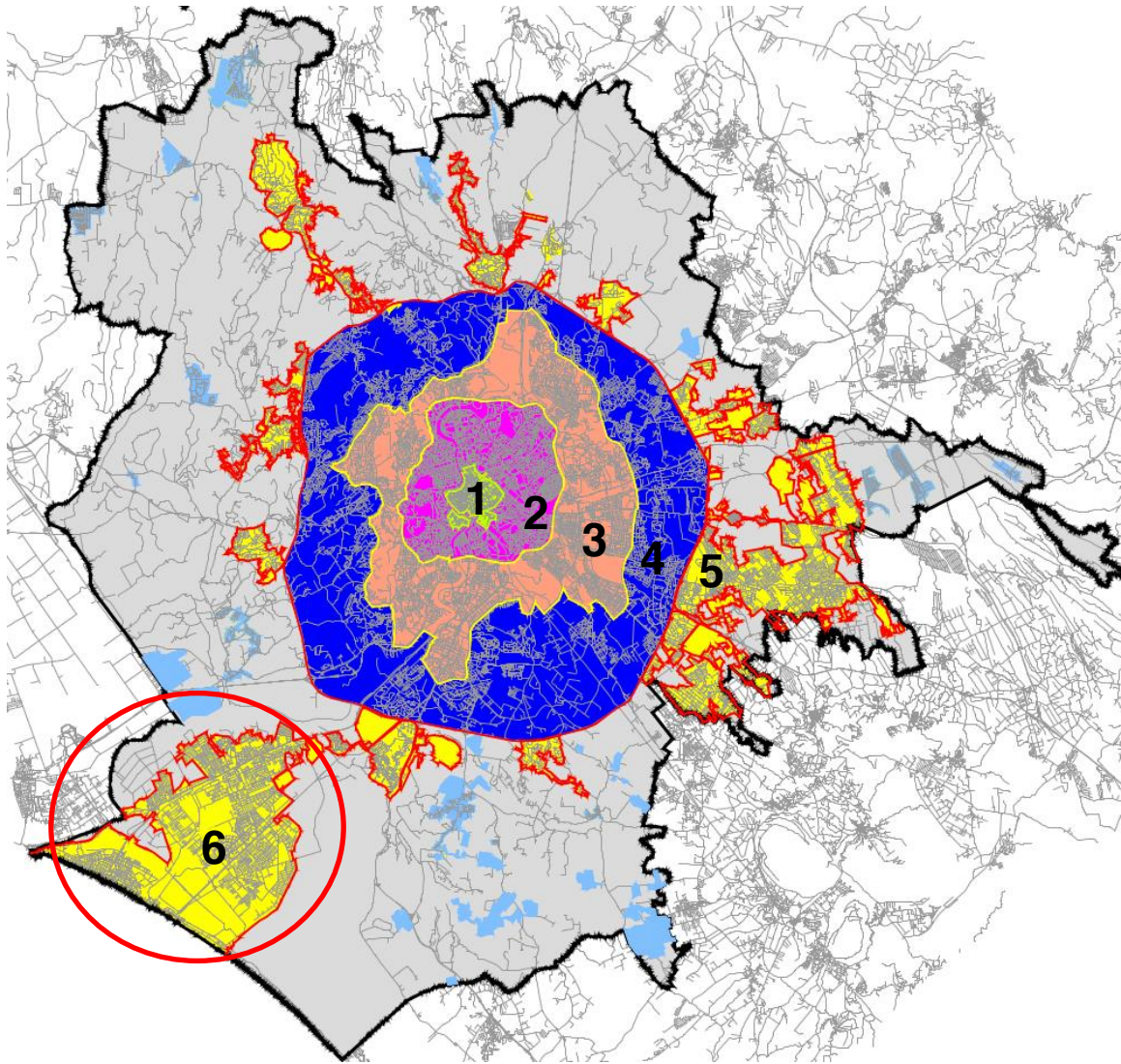
ZONA 3 Circonvallazione esterna

Favorire l'uso del TPL, e dell' interscambio con la ciclabilità .

AZIONI

Fluidificazione viabilità principale
Riconnessione viabilità tangenziale
Eliminazione parcheggi su viabilità principale
Parcheggi sostitutivi sosta su strada
Micro parcheggi di scambio
Potenziamento servizio bus su linee di penetrazione

I sei ambiti del PGTU



ZONA 4 G.R.A.

OBIETTIVO Equilibrio tra uso del TPL e mobilità veicolare privata, favorire l'intermodalità

AZIONI

Attrezzaggio e miglioramento della viabilità principale
Messa in sicurezza percorsi pedonali e bus
Parcheggi di scambio
Riammaglio della rete TPL con le linee portanti su ferro
Potenziamento bus su linee di penetrazione
Eliminazione parcheggi su viabilità principale
Sviluppo del servizio pubblico in aree a domanda debole
Micro parcheggi scambio su gomma

ZONA 5 Extra G.R.A. e perimentrazione centri urbani

OBIETTIVO Miglioramento dell'accessibilità del TPL, razionalizzazione della rete stradale

AZIONI

Attrezzaggio e miglioramento viabilità principale
Sviluppo del servizio pubblico in aree a domanda debole
Programmi di riammaglio della rete infrastrutturale minuta
Salvaguardia dell'abitato per ruolo d'identità

ZONA 6 Acilia - Ostia

OBIETTIVO

Sviluppo di sistemi e servizi di adduzione al TPL "forte"

AZIONI

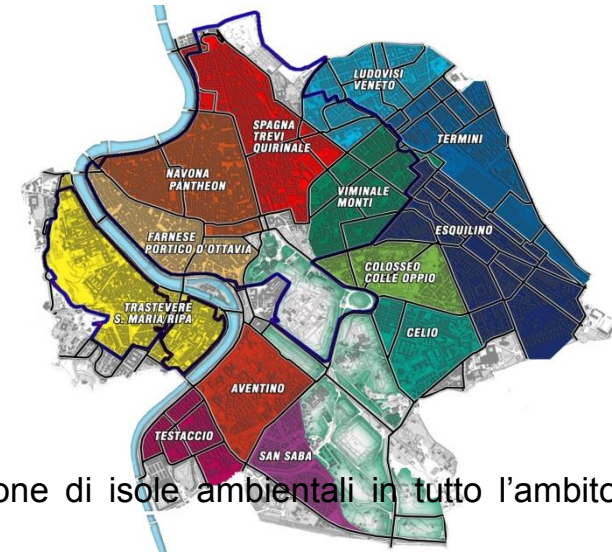
Riqualificazione e efficientamento della Roma-Lido
Provvedimenti per la regolazione degli accessi al centro storico di Ostia e all'itinerario Lungomare

Le aree d'intervento



Le Isole Ambientali e la Pedonalità

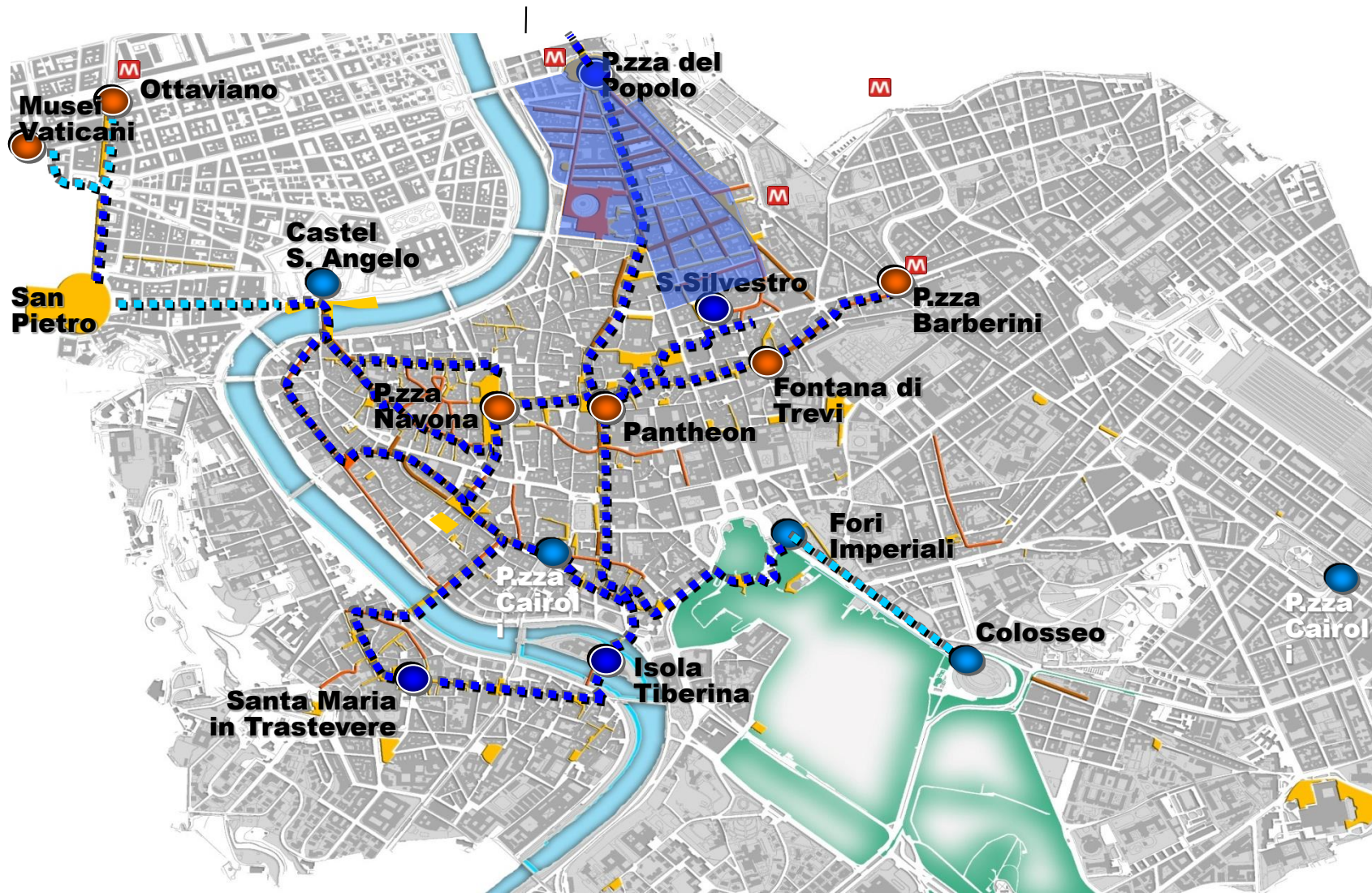
A Roma la componente pedonale rappresenta una quota significativa della mobilità (6% degli spostamenti). L'organizzazione dello spazio urbano deve prevedere la creazione di *Isole Ambientali* (IA), consistenti in porzioni di territorio delimitate da maglie della rete viaria principale. Le IA devono essere ambiti qualificati e a «misura d'uomo»; realizzare un'isola ambientale significa favorire i pedoni e in generale, le componenti vulnerabili e la mobilità lenta.



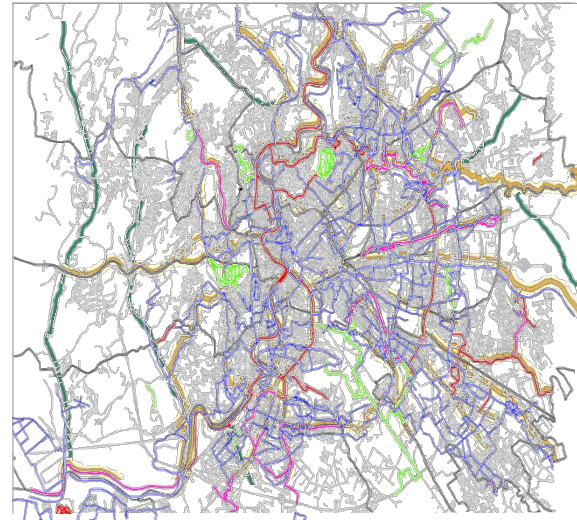
Le azioni in sintesi

- Articolazione in isole ambientali dell'intera prima zona PGTU e realizzazione di isole ambientali in tutto l'ambito urbano
- Elaborazione dei PPT prevedendo: l'impossibilità di attraversamento delle IA da parte dei veicoli, creazione di Zone 30, moderazione del traffico e apposizione di elementi dissuasori e parapetonali per le ZTPP
- sistematico abbattimento delle barriere architettoniche con riorganizzazione dei marciapiedi e realizzazione di spazi pedonali adeguatamente dimensionati rispetto ai flussi da servire e alle funzioni di relazione
- incentivazione alla pedonalità dei bambini; sviluppo e ampliamento dei recenti provvedimenti di pedonalizzazione per fasce orarie o permanenti in relazione alle funzioni presenti sul territorio con costante controllo del rispetto delle regole anche con l'utilizzo di sistemi di telecamere
- realizzazione nelle IA della condivisione degli spazi tra componenti del traffico o rimodulazione dell'uso degli spazi stradali con individuazione di percorsi alternativi per alcune componenti
- sulle strade principali, lungo le quali è consentita la sosta, aumento della sicurezza stradale, in particolare per le componenti più deboli

Rete dei percorsi pedonali prioritari nel centro storico



Roma sconta un forte ritardo rispetto ad altre città italiane ed europee nell'utilizzo della bicicletta. L'ultima indagine effettuata dall'Agenzia della mobilità nel 2012 mostra ancora un basso livello d'uso in generale ma buone potenzialità soprattutto nell'uso intermodale con i mezzi pubblici. L'incremento d'uso della bicicletta consente la riduzione di inquinamento, il risparmio energetico e, soprattutto, la riduzione dei costi sociali ed il recupero di un modello di città delle corte distanze, compatta, densa, sicura ed equa.



Le azioni in sintesi

definizione di un programma di attuazione pluriennale a partire dal Piano Quadro della Ciclabilità che comprende:

- Sviluppo dell'intermodalità combinando uso della bicicletta e TP (parcheggi per biciclette nei nodi di scambio; bike sharing; trasporto delle biciclette a bordo dei mezzi pubblici)
- Attività e campagne di formazione e sensibilizzazione all'uso della bicicletta rivolta in particolare ai giovani
- Sviluppo di norme e premialità per la sosta delle biciclette negli spazi condominiali
- Realizzazione di reti ciclabili locali
- Ricucitura e sviluppo della rete ciclabile principale

Il Trasporto Pubblico

Per il sistema di trasporto pubblico, gli obiettivi da perseguire sono così sintetizzati: miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferro; aumento della velocità commerciale; razionalizzazione della rete del trasporto pubblico

Le azioni in sintesi

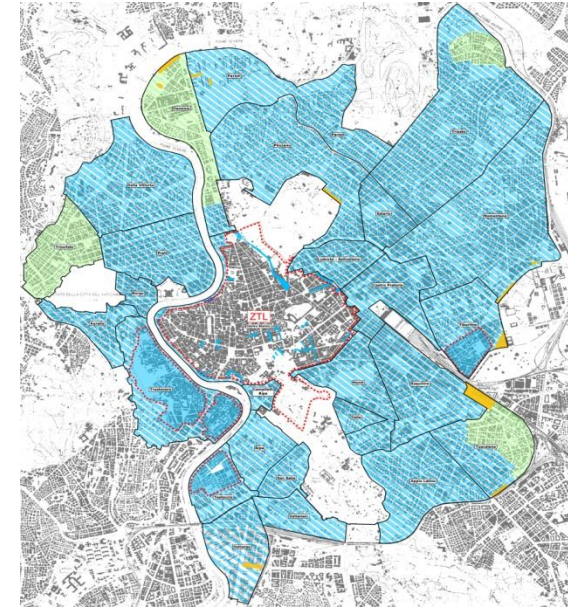
- La rete di superficie sarà riorganizzata individuando una **rete portante** caratterizzata da affidabilità, frequenze elevate e maggiori velocità commerciali. La rete portante si attesta sui sistemi su ferro, favorendo l'intermodalità tra trasporto pubblico di superficie e trasporto metropolitano. Il sistema tranviario costituisce parte della rete portante.
- La velocizzazione dei servizi avverrà attraverso la eliminazione dei "colli di bottiglia", la riduzione del numero di fermate per le linee portanti, il coordinamento semaforico per gli assi stradali principali e la realizzazione delle corsie preferenziali
- La restante parte della rete (**rete locale**) sarà costituita da linee di adduzione alla rete portante su gomma e su ferro collegando la periferia con i principali nodi di scambio delle linee principali (stazioni della metropolitana, stazioni ferroviarie dell'anello) e da linee municipali che svolgono servizio di carattere locale con l'obiettivo di soddisfare la quota di spostamenti che si esauriscono all'interno dell'ambito municipale.
- Azioni specifiche devono essere definite per migliorare la riconoscibilità, l'accessibilità ed il decoro delle stazioni

La sosta tariffata

La tariffazione della sosta rappresenta uno dei principali strumenti di regolazione e gestione della domanda di spostamento nelle zone servite dal trasporto pubblico; per tale motivo il nuovo PGTU prevede un sistema di azioni per l'organizzazione e la gestione della sosta tariffata teso ad incentivare al massimo la scelta del TPL e di sistemi di mobilità dolce

Le azioni in sintesi

- Eliminazione delle tariffe agevolate mensili
- Introduzione della tariffa “senza deroghe” (senza esenzione per i residenti e le altre categorie autorizzate) lungo gli assi caratterizzati dalla presenza di fronti commerciali continui o limite massimo orario per tutti i veicoli
- Esenzione solo per la prima auto del residente o permesso con tariffe crescenti in relazione al numero di auto del nucleo familiare e in relazione alla tipologia emissiva dell'auto
- Elaborazione di un piano per il riordino dell'offerta di sosta per ciclomotori e motocicli in tutto il territorio comunale ed enforcement per il rispetto delle regole da parte di motocicli in sosta d'intralcio
- Rivisitazione delle tariffe in funzione della disponibilità del trasporto pubblico e della disponibilità della sosta con massima uniformità degli orari della tariffazione
- Per la prima zona PGTU: sosta riservata ai residenti solo su una quota parte degli stalli offerti ed eliminazione di tutti gli stalli “bianchi”



Classificazione funzionale delle strade e “rete portante”

La Classifica funzionale della viabilità e il Regolamento Viario, che regolano l'uso degli spazi stradali e, più in generale, l'organizzazione urbana, costituiscono la “sintesi tecnica” del PGTU.

La classificazione funzionale articola la rete stradale in: viabilità principale (autostrade urbane, strade di scorrimento, interquartiere, di quartiere, interzonali) e viabilità locale. L'estesa della nuova rete viaria principale è pari a circa 1,200 Km a fronte degli 8,700 Km circa di rete complessiva.

Circa 400 Km di itinerari principali costituiscono la rete “portante” (50% del traffico intra-GRA, 30% degli incidenti stradali, 90% delle corsie riservate al TP). Obiettivo generale è quello di garantire i massimi livelli di servizio e i più alti livelli di sicurezza stradale sugli itinerari portanti.

Le azioni in sintesi

- Mappatura delle criticità (sosta irregolare; regolazione semaforica; stato di manutenzione della segnaletica; spazi CSM; occupazioni di suolo pubblico; dati di incidentalità)
- Riorganizzazione funzionale e geometrica della sede stradale e delle intersezioni
- Eliminazione della sosta o organizzazione in fasce laterali con corsia di manovra (sulla rete portante deve essere applicata la “tolleranza zero”)
- Manutenzione della segnaletica con sperimentazione di segnaletica orizzontale e verticale innovativa
- Tecnologie per la regolazione semaforica, il controllo, il sanzionamento e l'informazione agli utenti
- Localizzazione ottimale e ottimizzazione funzionale delle fermate del TPL
- Installazione di dissuasori di sosta in zone critiche e in corrispondenza delle intersezioni
- Eventuale ricollocazione dei cassonetti AMA e delle piazzole di sosta per carico/scarico merci
- Potenziamento delle azioni di presidio da parte della Polizia Municipale

La Sicurezza Stradale

Il Piano Comunale della Sicurezza Stradale indica le componenti più a rischio per la rete stradale romana:

- **i pedoni:** 24% dei decessi; alto indice di gravità, pari a 2,0 morti ogni 100 vittime
- **gli anziani (> 65 anni):** rappresentano il 65% dei pedoni deceduti
- **i giovani (tra i 15 e i 24 anni):** 12 morti e oltre 2 mila feriti per 100 mila individui della stessa fascia di età
- **motocicli e ciclomotori** (2 ruote a motore): sono coinvolti nel 25% degli incidenti ma provocano il 38% dei morti

Lo stesso PCSS indica le **ore notturne** come la fascia oraria più a rischio: tra le 21,00 della sera e le 7,00 del mattino si concentra il 40% dei decessi e il 21% dei feriti

Il mancato rispetto delle regole costituisce in generale la causa principale degli incidenti stradali

Le azioni in sintesi

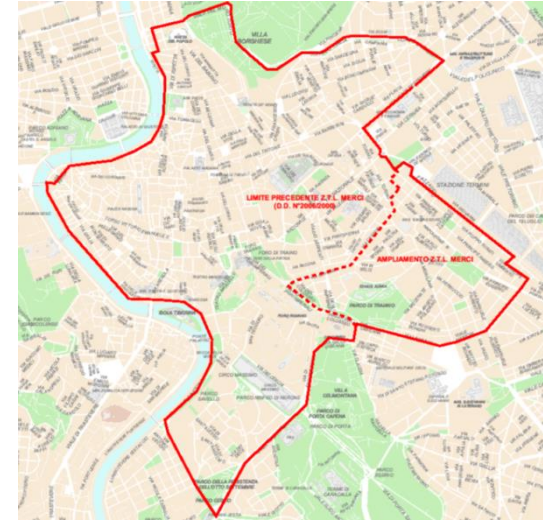
- adeguata formazione alla progettazione “sicura” per le strutture tecniche dell’Amministrazione; rafforzamento dell’educazione stradale nelle scuole; campagne di sensibilizzazione alla sicurezza stradale
- incentivazione e sensibilizzazione all’uso del trasporto collettivo e del trasporto pubblico, come modalità di spostamento più sicure
- sperimentazione, anche in collaborazione con la PLRC, di nuovi strumenti, tecnologie e soluzioni per migliorare gli standard di sicurezza stradale, per il rilievo e la gestione delle informazioni
- attività di “Road Safety Inspection” per la verifica sistematica delle condizioni di sicurezza delle strade
- applicazione di “processi partecipativi” per l’individuazione di misure “trasversali” o “specifiche” per la sicurezza stradale. Rafforzamento della “Consulta Cittadina per la Sicurezza Stradale”
- rafforzamento del ruolo di strutture specificamente dedicate alla sicurezza stradale (tecniche; per la comunicazione; per il controllo)

Le merci

La distribuzione delle merci a Roma richiede una serie di azioni di riorganizzazione ed efficientamento garantendo la salvaguardia delle esigenze di espletamento delle attività artigianali e di servizio, la riduzione del numero di veicoli circolanti attraverso l'aggregazione dei soggetti che distribuiscono le merci e l'aumento del coefficiente di riempimento, il cambio di alimentazione dei mezzi verso modalità a basso impatto ambientale, la razionalizzazione delle aree di carico/scarico merci

Le azioni in sintesi

- Realizzazione di controlli di accesso con varchi elettronici
- Estensione nella seconda zona PGTU della tariffazione degli stalli merci con un più efficace controllo sugli stalli da parte degli Ausiliari del Traffico.
- Introduzione di un sistema di prenotazione su parte degli stalli disponibili: attraverso sistemi GPS con sistemi incentivanti per gli operatori aderenti a tale iniziativa
- Aumento del coefficiente di riempimento dei veicoli e riduzione del numero dei viaggi a vuoto, attraverso la realizzazione di transit point in aree centrali e semicentrali. Per la ZTL i CDU saranno serviti con veicoli elettrici (zone a “emissioni zero”)
- Rivisitazione degli orari e della politica tariffaria in funzione della tipologia del veicolo, della motorizzazione e del tipo di merce trasportata



L'attuale piano parcheggi (PUP), nato negli anni novanta, oggetto di successivi e continui aggiornamenti, non è frutto di un'analisi della domanda degli spostamenti e delle esigenze di riorganizzazione della viabilità e della sosta in superficie.

Il nuovo Piano parcheggi definirà l'individuazione dei nuovi siti e delle relative modalità attuative in relazione alle reali esigenze della città di concerto con le indicazioni dei Municipi.

Le azioni in sintesi

- Individuazione della domanda di sosta attuale anche in relazione agli interventi di sgombero della viabilità portante e di riqualificazione delle isole ambientali
- individuazione di aree e dimensioni dei parcheggi sulla base di un quadro di esigenze ed in coerenza con gli obiettivi di utilizzo del trasporto pubblico
- Articolazione di ciascun intervento con indicazione del numero degli stalli, i costi di massima, la ripartizione tra gli stalli (sosta di lunga e breve durata), il piano economico dell'intervento.
- Attuazione del Piano attraverso procedure di PPP, privilegiando nella scelta del partner privato soggetti finanziari e soggetti competenti nella gestione dei parcheggi.

Il bike sharing ed il car sharing nonché la mobilità elettrica sono modalità rimaste in questi anni marginali rispetto al contesto di mobilità cittadino e alle esperienze che stanno portando avanti altre realtà italiane e ed estere.

Nella prospettiva del PGTU **questi sistemi dovranno essere parte integrante di una nuova politica di mobilità in grado di offrire estensivamente ulteriori alternative all'uso del mezzo individuale sia per city users che per i cittadini romani.**

A partire da Centro storico questi sistemi dovranno essere diffusi nelle aree esterne in particolare nelle aree sottoposte a misure di limitazione del traffico, nonché nelle aree ad elevata densità abitativa e turistica.

I cardini di questi servizi saranno anche le stazioni del ferro ed i nodi scambio che dovranno costituire veri e propri **hub della mobilità sostenibile dove gli utenti/cittadini potranno avere a disposizione un ventaglio di scelte** per potersi spostare e fare intermodalità con il trasporto pubblico.



Il rilancio dei servizi è strategico e dovrà avvenire sia coinvolgendo nuove realtà imprenditoriali private che potenziando i sistemi direttamente in capo a Roma Capitale le cui modalità di gestione dovranno rispondere a rigorosi criteri di sostenibilità finanziaria.

Quindi l'obiettivo è anche quello di favorire la coesistenza di più operatori ai quali però dovranno essere imposte sia una comune cornice regolatoria dei servizi che precisi requisiti di interoperabilità dei sistemi.

Per la mobilità elettrica saranno previste azioni per il potenziamento e l'ampliamento delle reti di ricarica nonché misure di facilitazione e incentivazione per l'acquisto e l'uso dei veicoli elettrici.

Già nel breve periodo, attraverso il Protocollo di intesa siglato tra Roma Capitale, Acea ed Enel, l'attuale rete dotata di circa 102 colonnine di ricarica verrà implementata e diffusa sul territorio comunale raddoppiando le infrastrutture disponibili.



Sul lato dei soli servizi gestiti da Roma Capitale il piano di sviluppo prevede:

Car Sharing

- l'espansione del servizio in altri 8 Municipi, oltre ai 5 in cui è già presente, con la realizzazione di almeno altre 100 postazioni di sosta, oltre alle 83 già esistenti, con un parco auto che, dalle circa 120 auto attuali, dovrebbe quasi triplicare. Le postazioni di sosta verranno previste principalmente in prossimità nei nodi di scambio e delle aree con maggiore densità abitativa.


Bike Sharing

- dalle 29 ciclostazioni già presenti, amplierà l'offerta ad almeno 80 ciclostazioni, con circa 1100 colonnine e circa 1000 biciclette. L'espansione punta a completare l'offerta nelle aree centrali della città, con una diffusione più capillare nel I Municipio, cercando contemporaneamente di ricucire le postazioni già presenti nel II Municipio (ex III).

Il Libro Bianco 2011 della Commissione Europea, attraverso l'analisi delle esperienze in corso, indica come le tecnologie per la mobilità possano essere uno strumento fondamentale per il recupero di efficienza ed efficacia dei sistemi di mobilità, ad esempio in termini riduzione dei tempi di percorrenza (-20%), di congestione (-15%), di incidentalità (-10%), di inquinamento (-10%).

Roma Capitale dal 2000 è dotata di una Centrale della Mobilità con funzioni di monitoraggio, gestione e controllo del traffico urbano, gestione dei processi sanzionatori e di infomobilità, ma il suo sviluppo negli ultimi anni non ha colto le opportunità offerte dall'evoluzione tecnologica e dalla disponibilità di nuove forme di dati.

E' quindi necessario attuare una nuova politica di diffusione delle tecnologie digitali, che sia anche coerente ed in attuazione del Piano Nazionale delle Tecnologie ITS finalizzate all'informazione, alla regolazione, al monitoraggio e al controllo della mobilità pubblica e privata, con l'obiettivo di riuscire a trovare, tramite concetti quali quelli di dati aperti ed interoperabilità, un efficace equilibrio tra la spinta d'innovazione tecnologica, il livello dei servizi ai cittadini ed una razionalizzazione della spesa della Pubblica Amministrazione.



Dal punto di vista operativo le linee di intervento dovranno valorizzare l'integrazione dei sistemi e delle informazioni in particolare riguardo:

- la creazione di banche dati aperte sull'infomobilità che possano anche favorire l'iniziativa imprenditoriale privata e pubblica per lo sviluppo di servizi innovativi all'utenza;
- Il potenziamento dei servizi di informazione all'utenza erogati dai gestori dei sistemi di trasporto pubblico e del traffico;
- l'implementazione di nuovi e diffusi sistemi di monitoraggio del traffico finalizzati alla raccolta dati per la gestione e la pianificazione del traffico, anche attraverso l'uso di dati FCD;
- Il completamento della centralizzazione semaforica su tutta la viabilità portante;
- L'estensione dei sistemi di controllo e sanzionamento in particolare di quelli finalizzati alla riduzione dell'incidentalità nei punti critici della rete stradale;
- L'integrazione tariffaria e l'interoperabilità dei titoli di l'accesso ai diversi servizi di mobilità pubblica e privata

Regolazione della domanda di mobilità privata

Il Piano prevede specifici strumenti per la regolazione della domanda di spostamenti con mezzo privato e, in particolare, per la gestione degli accessi nelle zone centrali della città:

- Zone a Traffico Limitato «Centro Storico»
- Zone a Traffico Limitato «Trastevere»
- Zone a Traffico Limitato «merci»;

Per tutta l'area centrale e semicentrale (prima e seconda zona PGTU) la regolazione della domanda avviene attraverso il sistema di tariffazione della sosta su strada;

Nelle zone più esterne attraverso l'uso integrato del sistema pubblico-privato con i nodi di scambio.

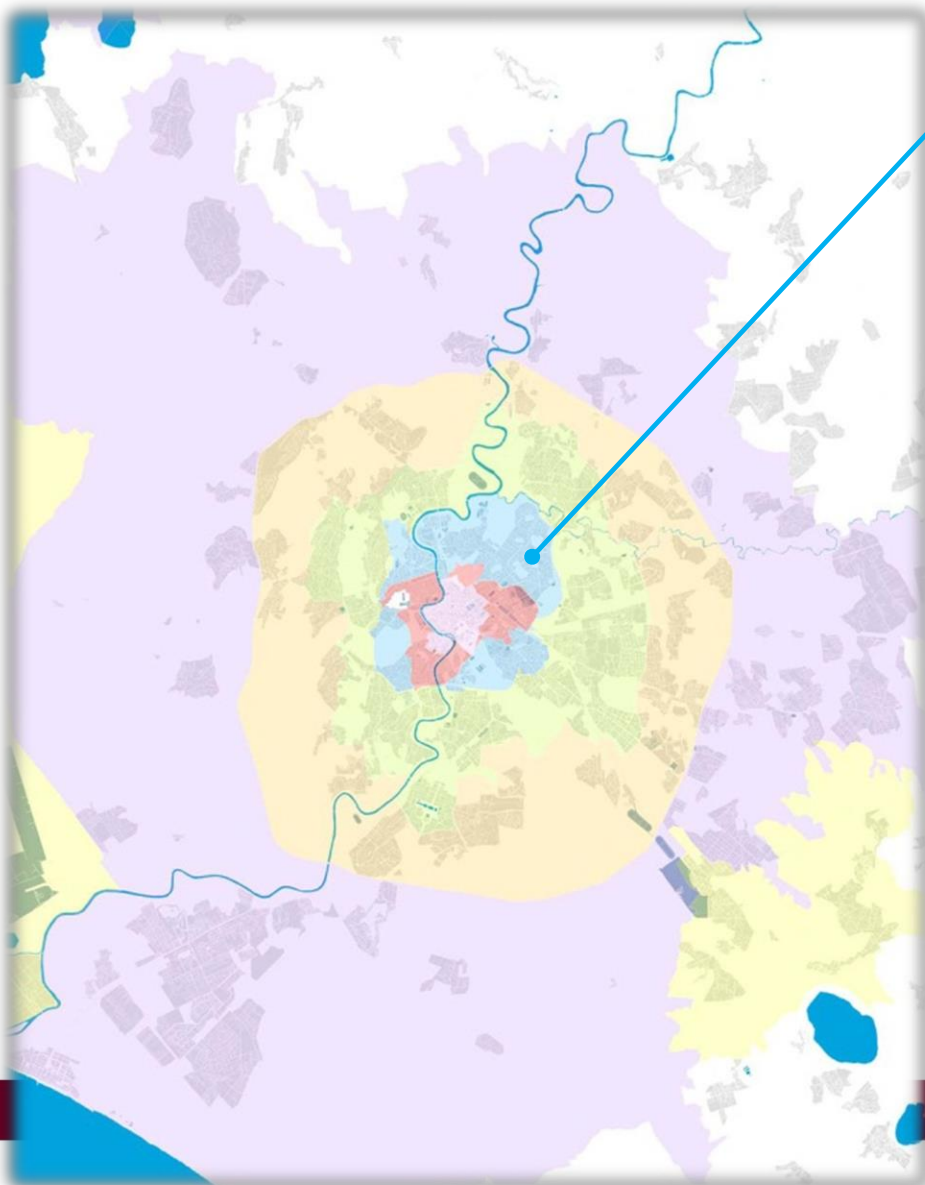
Il Piano prevede inoltre la possibile introduzione di un sistema di pricing tra la prima e la seconda zona PGTU che consenta al contempo una maggiore tutela delle zone centrali e l'internalizzazione dei costi del trasporto privato. A titolo indicativo nelle slide seguenti sono illustrati gli effetti di questa misura se si applicasse al perimetro dell'anello ferroviario.

Tale misura dovrà essere contestuale all'attuazione di specifiche misure di razionalizzazione e potenziamento del TP sulle direttrici portanti e alla disponibilità diffusa di sistemi di mobilità alternativa quali il bike ed il car sharing.

Saranno confermati i criteri di regolazione per le altre Zone a Traffico Limitato serali/notturne con finalità di salvaguardia della residenzialità nelle zone dove insistono attività ludico-ricreative e spazi di aggregazione.

Effetti dell'introduzione del road pricing all'interno dell'anello ferroviario

Ora di punta della mattina



Spostamenti attuali nell'ora di punta (Anello Ferroviario)		
	Originati (*)	Destinati (*)
Totale	111,296	249,968
Quota TPL	28%	51%
Quota Auto	48%	27%
Quota Moto	9%	14%

A scala provinciale si osserva una riduzione di oltre 22.500 auto.

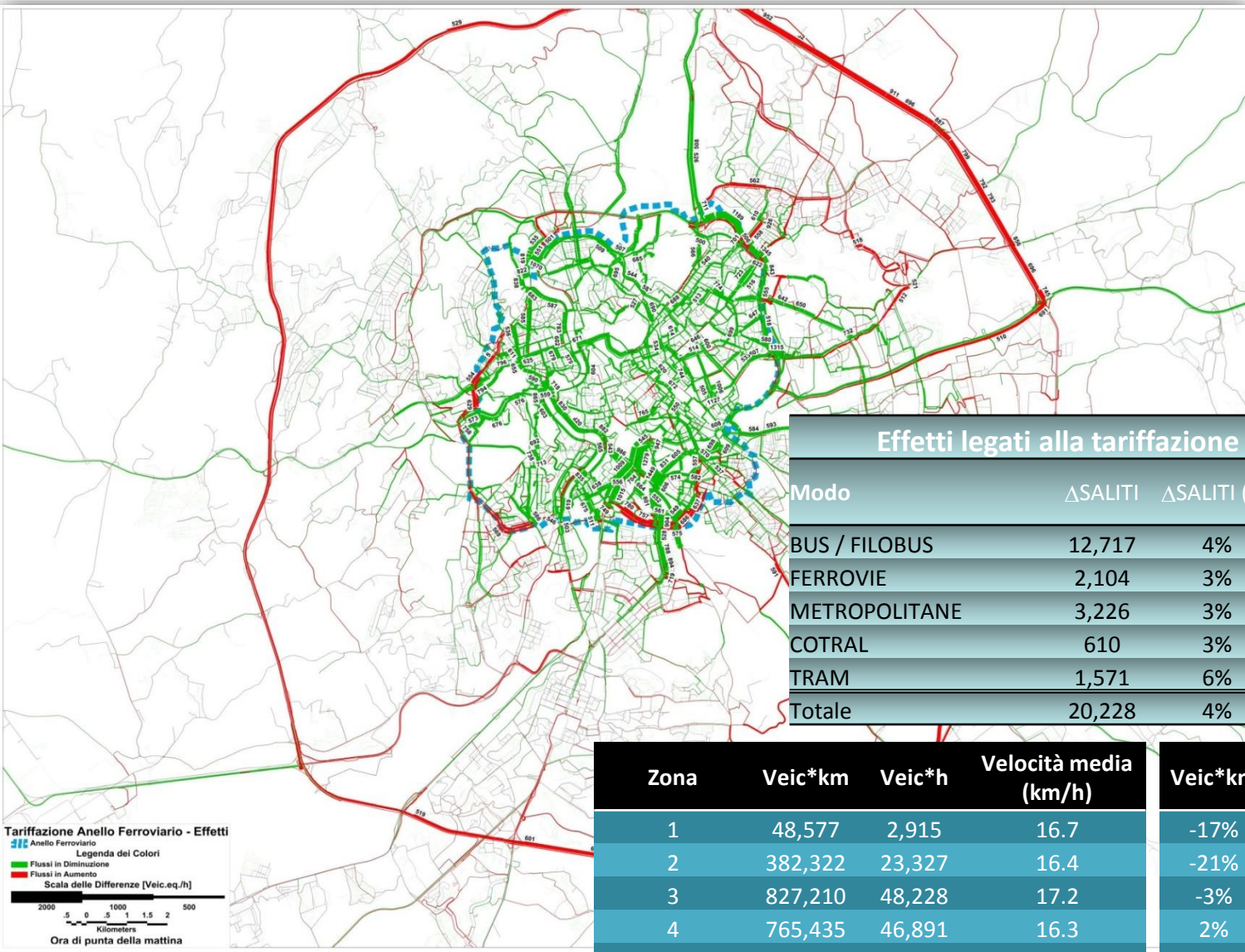
Questa diminuzione è assorbita da un aumento del TPL (+10.100) e delle moto (+9.600).

L'analisi per zona PGU evidenzia che l'effetto più importante si ha ovviamente in zona 2 (anello ferroviario), dove le auto si riducono di circa 9.000 unità in emissione e 18.000 in destinazione, a seguire le zone 3 e 4 (rispettivamente -5.800 e -2.900)

Per gli autorizzati alla ZTL centro storico valgono le regole attuali.

Road pricing all'interno dell'anello ferroviario

Effetti sulla rete stradale e sul trasporto pubblico

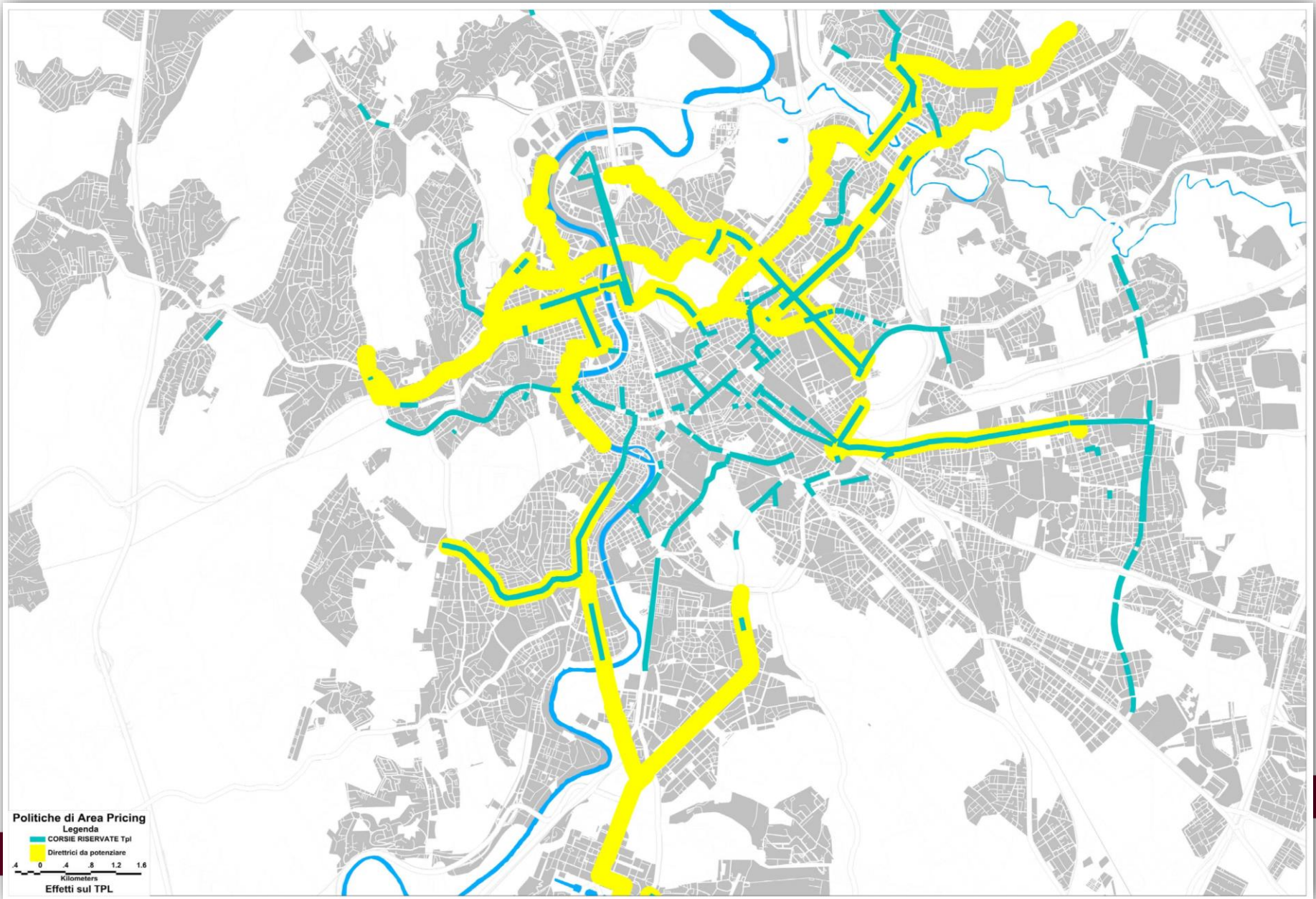


Effetti legati alla tariffazione (Tariffa vs Attuale)

Modo	ΔSALITI	ΔSALITI (%)	ΔDOMANDA	ΔDOMANDA (%)
BUS / FILOBUS	12,717	4%		
FERROVIE	2,104	3%		
METROPOLITANE	3,226	3%		
COTRAL	610	3%		
TRAM	1,571	6%		
Totale	20,228	4%	10,600	5%

Zona	Veic*km	Veic*h	Velocità media (km/h)	Veic*km	Veic*h	Velocità media (km/h)
1	48,577	2,915	16.7	-17%	-42%	42%
2	382,322	23,327	16.4	-21%	-30%	14%
3	827,210	48,228	17.2	-3%	-7%	5%
4	765,435	46,891	16.3	2%	5%	-3%
5	2,718,463	107,317	25.3	2%	4%	-2%
Roma	4,742,007	228,678	20.7	-2%	-4%	3%
Solo Provincia	2,182,152	38,657	56.4	0%	-1%	1%
Totale	6,924,160	267,335	25.9	-1%	-4%	3%

Road pricing all'interno dell'anello ferroviario Diretrici del Trasporto Pubblico da potenziare



Sostenibilità degli interventi urbanistici

Le nuove realizzazioni urbanistiche di medie/grandi dimensioni generano conseguenze in termini di traffico, a volte evidenti, su ampie zone della città. Le NTA del NPRG (art. 15 comma 10b) prevedono che la valutazione degli impatti sia fatta attraverso gli Studi di Impatto sulla Mobilità (SIM), per i quali, tuttavia, non è stata ancora definita una univoca metodologia.

Il Piano, pertanto, individua metodi e fornisce indicazione sulla raccolta dei dati da utilizzare negli studi di impatto sulla mobilità che sono di supporto all'approvazione dei nuovi interventi edificatori.

Inoltre, vengono individuati dei valori obiettivo per l'offerta di trasporto pubblico da assicurare per ogni ambito PGTU in relazione ai valori di ripartizione modale di ciascuna area.

Nella ripartizione per fasi ogni quota di edificabilità privata è subordinata alla preventiva o contestuale realizzazione delle infrastrutture di mobilità e dei servizi pubblici, che ne assicurino l'agibilità, l'accessibilità e la funzionalità urbanistica

Le azioni in sintesi

- La pianificazione del territorio, delle infrastrutture e dei servizi di trasporto è una prerogativa specifica dell'Amministrazione Pubblica che per definizione opera con la finalità di massimizzare il beneficio collettivo. Le valutazioni trasportistiche, dovrebbero essere prerogativa dell'Amministrazione Capitolina (i dati per le necessarie simulazioni sono infatti disponibili solo presso l'Agenzia della mobilità)
- Deve essere specificata la classificazione funzionale delle strade come elemento di definizione prescrittivo e preliminare a qualsiasi azione progettuale
- Sull'incidentalità, in linea con quanto previsto dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, è utile individuare i punti critici sulla rete attuale che si andrebbero ad aggravare per effetto di nuovi interventi.