



# Green Mobility in Rome

## Il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile

### The Strategic Plan for Sustainable Mobility in Rome

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [cerrone@unina.it](mailto:cerrone@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### Il Piano Strategico della Mobilità Sostenibile

Il 16 marzo 2010 il Consiglio Comunale di Roma ha approvato le linee d'indirizzo del Piano Strategico della Mobilità sostenibile (PSMS) approvato dalla Giunta Comunale capitolina il 29 settembre 2009 (Comune di Roma 2010).

Il PSMS di Roma Capitale, come ogni Piano Strategico che si rispetti ha una grande aspirazione, nel caso specifico "contribuire a conferire un assetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana per garantire ai cittadini un'adeguata tutela dei diritti alla mobilità, alla sicurezza e alla salute, in breve per una Mobilità Sostenibile." (Comune di Roma 2009).

Visione che si declina in una serie di obiettivi altrettanto ambiziosi quali il miglioramento dell'accessibilità garantendo possibilità di movimento per persone ma anche merci, abbattendo i fenomeni di congestione sia all'interno dell'area romana che nel suo hinterland; che comporta riuscire ad equilibrare la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico.

Già il raggiungimento di questo unico obiettivo sarebbe di elevato impatto per una città qualunque a maggior ragione per Roma Capitale abitata da oltre 2,7 milioni di persone (fonte ISTAT) ed interessata nei giorni feriali da circa 7,1 milioni di spostamenti di cui 87% effettuati da residenti nel Comune di Roma (fonte ATAC).

Il "disegno strategico" prefigurato nel PSMS di Roma persegue però il raggiungimento di tale obiettivo senza rinunciare alla possibilità di contemplare anche azioni finalizzate a ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico conseguenza dei notevoli livelli di congestione che interessano una elevata percentuale della rete infrastrutturale; migliorare la sicurezza e la qualità delle infrastrutture; aumentare la conoscenza ed il rispetto delle regole andando ad incidere sugli stili di vita, i comportamenti virtuosi ma soprattutto su quelli per niente tali. Il tutto

garantendo la tutela dell'immenso ed inestimabile patrimonio di beni archeologici, architettonici nonché del capitale verde della città. Interessante il metodo, anche questo "tipico" (senza voler dare alcuna accezione riduttiva all'aggettivo utilizzato) dell'approccio strategico (Cerrone 2003), finalizzato a coniugare, almeno nelle dichiarazioni, linee d'azione di medio - lungo periodo ad altre grazie alle quali conseguire risultati di breve periodo ma non meno importanti. Le prime tese a definire una nuova "architettura funzionale" dell'area Romana, le seconde a migliorare le "modalità di uso" della città (Comune di Roma 2009).

Un lavoro finalizzato quindi, da un lato, ad individuare gli interventi che, se pur caratterizzati da tempi di realizzazione significativi e i cui benefici potranno essere percepiti in un orizzonte temporale medio lungo, sono necessari per il "riassetto ordinato ed efficace al sistema dei trasporti", dall'altro, teso alla realizzazione di interventi, logistici prima ancora che fisici, finalizzati a riorganizzare e razionalizzare i sistemi di trasporto esistenti in città. Interventi che possano in tempi brevi incidere sul miglioramento della mobilità romana e più in generale delle condizioni di vivibilità nella città.

In tale ottica, nonostante nel documento di accompagnamento al PSMS - *L'orizzonte strategico, il Tevere e i 5 anelli* - si definisca "mitologica" la cura del ferro delineata dal PRG vigente (Comune di Roma 2009b), nelle *Linee di indirizzo per la mobilità Sostenibile* viene confermata la valenza del sistema del trasporto pubblico su ferro definito "la base su cui poggiare l'intero assetto della mobilità metropolitana". Nei documenti di piano si sottolinea, in particolare, la necessità di investire sulla rete delle metropolitane esistenti o approvate, sulla loro integrazione con i sistemi ferroviari e su nuovi collegamenti proposti nel PSMS con lo scopo di trasformare, attraverso azioni finalizzate ad incidere sulla capacità e le frequenze di trasporto, le ferrovie regionali

nella “vera ossatura della rete principale di trasporto dell'area metropolitana” (Comune di Roma 2009). Viene confermata in particolare, l'attuazione di alcune scelte già individuate in un Protocollo di Intesa sottoscritto nel febbraio 2006 tra FS-RFI, Regione Lazio, Provincia e Comune di Roma nel quale si individuano una serie di interventi sulla rete del ferro per aumentarne capacità e regolarità del servizio ferroviario.

Altrettanto chiara la posizione rispetto alla necessità di potenziare ed ottimizzare il sistema della mobilità attraverso:

- la riorganizzazione della rete di trasporto pubblico di superficie;
- il potenziamento della rete tranviaria;
- l'ottimizzazione delle metropolitane in uso e in corso di realizzazione (tratte B1 e C);
- la negoziazione dei livelli di offerta erogati per i servizi ferroviari;
- il potenziamento dei parcheggi di scambio esistenti e la realizzazione in tempi brevi di quelli in fase di progettazione avanzata;
- la definizione di politiche innovative per la regolazione della mobilità privata;
- la diffusione delle tecnologie per l'*infomobility* e l'accessibilità ai servizi;
- la promozione di modi alternativi di trasporto;
- la promozione di modi di trasporto collettivo quali il car sharing, il car pooling, il taxi collettivo, ecc..

Nel PSMS si riconosce la necessità di ricorrere a forme di governance innovative nelle quali “il modello lineare, secondo il quale le politiche sono adottate ed imposte dall'alto, deve essere sostituito con un circolo virtuoso, basato sul feedback, sulle reti e su una partecipazione a tutti i livelli, dalla definizione delle politiche fino alla loro attuazione” (Commissione delle Comunità Europee 2001) anche se la struttura organizzativa del PSMS fa riferimento a:

- un Tavolo per la Mobilità di Roma Capitale, presso la Presidenza del Consiglio;
- una Cabina di regia per la mobilità di Roma Capitale i cui componenti sono rappresentanti dei Dipartimenti comunali, delle Agenzie della Mobilità, delle Amministrazioni Statali competenti in materia di mobilità e di tutela dell'Ambiente e dei Beni Culturali;
- la nuova Agenzia *Roma Servizi per la Mobilità* a cui è affidato l'incarico di supportare tecnicamente l'Amministrazione Comunale ed i suoi Dipartimenti, attraverso lo sviluppo di tutte le attività di analisi, valutazione, pianificazione e progettazione relative agli interventi del PSMS.

Le linee guida del PSMS di Roma Capitale individuano quali principali politiche di breve periodo:

- la fluidificazione e la regolazione del traffico;
- la riorganizzazione della rete del trasporto pubblico di superficie;
- la sicurezza stradale;

- l'applicazione delle tecnologie ITS;
- l'ottimizzazione delle metropolitane esistenti;
- il potenziamento del sistema dei parcheggi.

Il Piano demanda però la precisa definizione delle azioni da realizzare, così come dei cronoprogrammi di attuazione, delle risorse da impegnare e degli obiettivi specifici da raggiungere nei diversi campi di azione a Piani esecutivi che il Piano auspica possano essere approntati entro 6 mesi dall'approvazione del PSMS (avvenuta a marzo 2010).

In riferimento alle possibili fonti di finanziamento per l'attuazione degli interventi di breve termine indica l'intento di:

- valorizzare i meccanismi che prevedono la destinazione del 50% delle riscossioni delle sanzioni ad azioni di miglioramento della circolazione, della sicurezza stradale, ecc. (procedura già prevista dall'art. 208 del Codice della strada).
- finalizzare sugli stessi obiettivi gli introiti delle misure di *pricing* e di rilascio dei permessi per la circolazione e la sosta.

In riferimento alle azioni per la realizzazione del nuovo schema funzionale del sistema della mobilità e quindi per gli interventi e le azioni con un orizzonte di attuazione temporale di medio lungo periodo nel Piano si sottolinea la necessità di configurare un “processo articolato che, parallelamente alla definizione delle priorità da affrontare, avvii le necessarie verifiche di fattibilità tecnica, ambientale ed economica, di tutte le infrastrutture previste dal PSMS” solo a valle del quale “potrà essere definito il programma di attuazione del Piano, le risorse da allocare e le modalità di realizzazione e gestione, che potranno far riferimento anche a soluzioni di project financing” (Comune di Roma 2009).

### **I Servizi di secondo livello per la mobilità sostenibile e le politiche per il Centro Storico**

Particolare attenzione è dedicata nel Piano alle azioni finalizzate a fornire quelli che vengono definiti “servizi di secondo livello”. Nello stesso Piano si evidenzia che gli strumenti innovativi individuati per la mobilità sostenibile sono più che noti ma poco utilizzati. Si fa riferimento ad esempio a strategie tese a promuovere gli spostamenti aggregati attraverso servizi di trasporto collettivo a richiesta quali il *car sharing*, il *car pooling*, e di governo degli spostamenti casa-lavoro attraverso la figura del *Mobility Manager*; a strategie per incentivare l'uso di veicoli a basso impatto ambientale (incentivi all'acquisto di veicoli elettrici, alla diffusione di punti di erogazione di energia e combustibili ecologici, estensione della rete ciclabile, fornitura di servizi di *bike sharing*). Alcune di queste azioni sono in corso di sperimentazione (Roma servizi per la mobilità S.r.l. 2010). Il 1° giugno 2009 l'Atac SpA ha avviato il servizio di *bike sharing* (affidato dal 1° gennaio 2010 all'Agenzia *Roma Servizi per la Mobilità* che attualmente mette a disposizione di cittadini e turisti 29 ciclo-posteggi per un totale di 150 biciclette). Da giovedì

**NETWORK FERROVIARIO**  
Nuove infrastrutture: potenziamento collegamenti a Fco e Chiusura Anello Nord (obiettivo: realizzazione Passante ferroviario metropolitano Nord).  
Innovazioni tecnologiche: realizzazione Sezioni Corte tra Ponte Galeria e Tiburtina (obiettivo: realizzazione Passante ferroviario metropolitano Sud).



**METROPOLITANE**  
In via di realizzazione: Metro B1 e Metro C (finanziata fino a Colosseo).  
In progettazione: prolungamenti Metro A (Battistini - Torrevecchia, Anagnina - Torre Angela), Metro B (Rebibbia - Casal Monastero) e Metro B1 (Jonio - Bufalotta).



**RETE TRANVIARIA**  
In via di progettazione le 5 Circolari tranviarie Olimpiche (Centrale, Sud, Musica, Ostiense, Portuense) e il sistema tranviario innovativo lungo v.le Palmiro Togliatti (di collegamento tra Metro A, Metro B, Metro C e FR2).



24 marzo 2011 è stato invece avviato in fase sperimentale il servizio di *car pooling*. Il servizio può essere però utilizzato solo dai dipendenti di aziende dotate della figura del *Mobility Manager*.

Affinché l'offerta passi dalla fase di sperimentazione e diventi strumento efficace, vale a dire in grado di incidere in modo determinante sulla ripartizione modale così sbilanciata sul trasporto privato su gomma, il PSMS definisce fondamentale l'incremento della copertura territoriale e della dotazione infrastrutturale, l'integrazione tra tutti i servizi di mobilità e la definizione di una adeguata politica informativa. Il PSMS riconosce che perché ciò sia attuabile è fondamentale l'individuazione di adeguate fonti di finanziamento (che vadano ad incrementare in modo sostanziale le esigue risorse messe a disposizione dal Ministero dell'Ambiente e dal Comune di Roma) necessarie a gestire in modo organico i servizi ed ad attuare le azioni previste.

Interessante il *Piano quadro della ciclabilità* adottato a marzo 2010 (DGC del 24 marzo 2010, n. 87) in attuazione del PSMS. Il Piano si configura come uno strumento di indirizzo e programmazione delle azioni necessarie per lo sviluppo dell'uso delle biciclette a Roma. Il Piano individua le infrastrutture, le politiche e i servizi necessari ad ampliare l'uso della bicicletta come mezzo alternativo all'automobile. Il Piano prevede in particolare l'ampliamento della rete ciclabile; la realizzazione di reti di connessione tra i servizi di quartiere e i principali nodi di scambio del trasporto pubblico locale; la creazione di aree di sosta per bici nelle aree di interscambio, in prossimità delle attrezzature scolastiche e universitarie; l'aumento delle postazioni del bike sharing; sperimentazione del trasporto di bici su bus e tram; l'estensione dell'orario e/o dei giorni nei quali è possibile trasportare le bici in metropolitana; forme di incentivazione alla diffusione di mezzi a pedalata assistita.

L'attenzione a strategie di mitigazione dei fenomeni legati all'uso del trasporto privato su gomma con interventi maggiormente sostenibili diventa una priorità per il Centro Storico per il quale anche il PSMS prevede una progressiva pedonalizzazione a partire dalle aree a maggior valore ambientale e a maggior presenza commerciale attraverso la creazione di una rete di itinerari pedonali protetti. Nel documento di Piano si riconosce che la totale pedonalizzazione potrà avvenire solo allorché saranno portati a termine gli interventi infrastrutturali tesi alla realizzazione della nuova architettura funzionale della città tra i quali il completamento della rete delle metropolitane, la realizzazione del distributore interno, la chiusura dell'anello olimpico. Si prevede la possibilità di anticipare interventi di pedonalizzazione attraverso azioni di riorganizzazione e razionalizzazione della mobilità finalizzate ad eliminare il traffico di attraversamento; migliorare la viabilità di bordo; assicurare la fruibilità del TPL; definire nuclei di pedonalizzazione distinti in aree (intorno a piazze o monumenti di particolare



Anno	Documento	Approvazione
1989	PUP	Delibera del Commissario straordinario 2671/1989 e successive modifiche, fino all'ultima Ordinanza del Sindaco-Commissario 129/2008
1995	Agenda dei trasporti	DCC 349/1995
1999	PGTU	DCC 84/1999
2001-04	PROIMO	Programma integrato della mobilità, per la congruenza tra le previsioni di assetto generale e il sistema della mobilità all'interno del nuovo PRG (DGC 60/2002)
2004	Patto per la mobilità	DCC 231/2004
2005	Nuovo PGTU	DGC 87/2005, mai approvato dal Consiglio comunale e quindi di fatto decaduto
2008	PRG	DCC 18/2008, titolo IV, capo IV

importanza rappresentativa o funzionale) ed itinerari (percorsi pedonali di collegamento tra le zone connessi con i principali poli del TPL); valorizzare i parcheggi di bordo alla ZTL; decentrare i capolinea del trasporto pubblico dalle aree più centrali; riorganizzare la sosta e le aree di parcheggio; ridefinire le politiche di accesso e sosta dei veicoli per il trasporto delle persone e delle merci; introdurre in modo progressivo l'uso esclusivo di mezzi a trazione elettrica o ibrida per i vicoli di servizio operanti nel Centro Storico.

Dal punto di vista operativo, l'individuazione delle azioni, degli interventi e la loro programmazione è demandata al *Piano del Traffico del Centro Storico*.

## Conclusioni

L'analisi sulle caratteristiche degli spostamenti e sulle modalità di spostamento a Roma evidenziano che il 62,2% della popolazione effettua spostamenti con mezzi di trasporto individuali (autoveicoli 55,2% e motoveicoli 6,8%); il 16,8 utilizza il sistema di trasporto pubblico, il restante 21% è rappresentato da spostamenti a piedi o in bici (Roma servizi per la mobilità 2010). Nell'ora di punta della mattina i romani effettuano 564mila spostamenti, pari al 9% del totale giornaliero e la percentuale di utenti che utilizza il sistema di trasporto pubblico è del 27% (Comune di Roma 2009).

Facendo riferimento alla suddivisione del territorio comunale nelle cinque zone concentriche delimitate da ZTL, Anello Ferroviario, sistema tangenziale, GRA e confine comunale, la zona che presenta in valore assoluto il numero maggiore di spostamenti è la terza (compresa tra l'anello ferroviario e il secondo sistema anulare). Una ulteriore caratteristica della città è l'elevato tasso di motorizzazione: quasi 1.000 veicoli ogni mille abitanti, contro i quasi 400 riscontrati per Londra e Parigi per una popolazione residente di circa 2,7 milioni (un terzo di quella di Londra). Dal punto di vista economico si stima che i fenomeni di congestione sulla rete infrastrutturale esistente comportino perdite pari a circa 1,5 miliardi di euro (al netto dei costi ambientali), equivalenti a circa 135 milioni di ore annue perse per i fenomeni di congestione. Lo stato della pianificazione della capitale nei

settori della mobilità e dei trasporti non aiuta il governo del fenomeno. Facendo riferimento alla normativa nazionale che prevede tre strumenti di pianificazione della mobilità e dei trasporti pubblici che i Comuni sono tenuti per legge ad adottare (Piano Urbano del traffico, Piano Urbano dei Parcheggi, Piano Urbano della Mobilità) la situazione della città non è delle migliori. In particolare:

- l'aggiornamento predisposto nel 2005 del Piano Urbano del Traffico (PUT), strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, non è mai stato approvato dal Consiglio Comunale il che porta al 1999 l'approvazione del PUT vigente;
- il Piano Urbano dei Parcheggi (PUP) approvato con Delibera del Commissario straordinario 2671/1989 ha subito successive modifiche, fino all'ultima Ordinanza del Sindaco-Commissario 129/2008;
- il Piano urbano della mobilità (PUM), strumento di integrazione tra pianificazione dei trasporti e pianificazione urbanistica, non è mai stato approvato.

L'approvazione a marzo 2010 del Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile che si configura come un documento di indirizzo generale con orizzonte pluriennale sembra anticipare alcuni contenuti essenziali del PUM quali la definizione delle linee di indirizzo per l'aggiornamento e la redazione degli strumenti di pianificazione della mobilità e l'individuazione di alcune opere strategiche strutturali. Il PSMS, finalizzato a migliorare l'offerta di trasporto attraverso il rafforzamento dei sistemi collettivi e ad incentivare gli spostamenti intermodali per persone e merci, individua infatti le azioni strategiche nel breve e le azioni strutturali di lungo periodo.

### Riferimenti bibliografici

- Cerrone D. (2003) *Il Piano Strategico Strumento di promozione e sviluppo delle trasformazioni territoriali*.
- Commissione delle Comunità Europee (2001) *La Governance Europea Un Libro Bianco*.
- Comune di Roma (2009) *Piano Strategico per La Mobilità Sostenibile Linee di indirizzo*.
- Comune di Roma (2009b) *L'orizzonte strategico il Tevere e i 5 anelli*.
- Comune di Roma (2010) *Deliberazione n. 36 del 16 marzo 2010*
- Roma Servizi per la Mobilità S.r.l. (2010) *Il bilancio di un anno di Roma Servizi per la Mobilità*.

### Referenze immagini

Le immagini sono tratte dalle pubblicazioni a cura di Roma Servizi per la Mobilità S.r.l., 2010.