



# ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

## MOBILITÀ E ACCESSIBILITÀ: LE PROPOSTE

Il terzo incontro della serie ROMA INTERROTTA, svolto il 5 gennaio scorso, è stato dedicato al tema della mobilità urbana sostenibile (il video integrale è su Facebook all'indirizzo: [https://youtu.be/MskGXHBk\\_68](https://youtu.be/MskGXHBk_68), la relazione di base è disponibile all'indirizzo <http://www.romainpiazza.it/wp-content/uploads/2021/01/Claudio-CIPOLLINI-e-Lorenzo-GALLICO-Mobilità-Romana-Sostenibile-documento-base-del-5-gennaio.pdf>, mentre tutti i materiali relazioni e contributi sono disponibili all'indirizzo: <http://www.romainpiazza.it/index.php/roma-interrotta-di-che-si-tratta/>).

La riflessione madre che ha avviato il percorso di ROMA INTERROTTA è l'irrompere della pandemia nella storia “interrotta” della città, che ha portato e porterà in futuro conseguenze rilevanti e irreversibili sulle modalità di lavoro, sull'uso degli spazi urbani, sull'abitare, sul trasporto, per spalancare poi la porta alle nuove opportunità che, le con le ingenti risorse messe a disposizione dall'Europa, si potranno dischiudere per il progresso della città.

Affrontare il tema della mobilità a Roma e per Roma presenta tassi di rischio molto alti. Così come del resto parlare di urbanistica. Troppo spesso nei decenni passati entrambi i temi, peraltro altamente critici per Roma, hanno avuto visioni più ideologiche che non di policies tecnico-politiche, trovando o fautori di interventi da “città perfetta” o fautori (e difensori) di un laissez faire. Ora, finito il tempo delle ideologie, anche tecniche, il tema per Roma diventa vitale se si vuole cercare di darle un assetto della mobilità e urbano sostenibile secondo i principi dell'Agenda 2030 dell'ONU e del Green New Deal dell'Unione Europea e adeguato a una città europea del XXI secolo i cui confronti con le altre principali capitali la lasciano sempre tra gli ultimi posti.

La pandemia ha evidenziato inoltre una serie di criticità che ora ci costringono, si potrebbe dire “grazie a lei”, a intervenire con urgenza. Emerge la necessità di riconsiderare gli spazi costruiti e le relazioni all'interno delle stesse metropoli come Roma. Relazioni che dovrebbero portarci a costituire dei veri e propri “arcipelagi” costituiti da quartieri dotati di tutti i servizi di base (sanità, formazione, cultura) a distanze percorribili a piedi o con mezzi sostenibili (biciclette, monopattini, bus e auto elettriche) in relazione con i quartieri dotati di servizi primari (università, ospedali, teatri, ecc.) raggiungibili con reti infrastrutturali e servizi pubblici veloci (metropolitane/treni/bus) ed efficaci i cui programmi sono già in essere a Barcellona, Parigi e anche a Milano.

Dalla discussione del 5 gennaio scorso e dai contributi successivi pervenuti sono emersi cinque priorità che sono ritenute indispensabili per dare finalmente una svolta e incidere realmente e concretamente sull'assetto della mobilità e quindi dell'accessibilità di tutti i romani in tutta la città. Sono priorità che, con le loro rispettive articolazioni, sono tutte attuabili entro il 2026 (tranne una, la prosecuzione della metro C fino a Piazza Venezia) così come necessario per i finanziamenti che proverranno dal Recovery Plan, ma anche dalla prossima scadenza elettorale per il Consiglio Comunale di Roma dopo quella del prossimo autunno, senza dimenticare il Giubileo del 2025.

Proposte che non vogliono essere esaustive su tutti gli aspetti concernenti un ottimale assetto della mobilità e si concentrano in particolare sulla valorizzazione del patrimonio esistente e sugli sviluppi possibili della rete su ferro (metro, ferrovie e tram) che deve diventare una volta per tutte la base di una vera mobilità sostenibile come ci insegnano le principali città internazionali. L'uso ottimale di questa rete esistente e integrabile consentirebbe infatti in relativamente poco tempo e certamente con investimenti proporzionalmente molto inferiori, insieme a gli altri interventi comunque indispensabili (in primis parcheggi di interscambio, viabilità di quartiere, distribuzione delle merci, governance unitaria) di consentire finalmente di dotare l'intera area urbanizzata di un sistema di trasporti sostenibile nella qualità e nella quantità (tempi certi, numero passeggeri elevato, impatto ambientale minimo, diminuzione del parco auto circolante che Roma ha pari al doppio di altre Capitali europee come



# ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

Berlino e Madrid) anche per le conseguenze derivanti dal potenziamento dei punti di interscambio nel territorio periferico.

Proposte che tendono a avere un approccio più metropolitano (con anche derivazioni regionali) che non solo prettamente comunale stante che il tema sia per sua natura non confinabile in meri confini amministrativi ignorando la realtà. Proposte che ovviamente hanno considerato il PUMS (Piano urbano della mobilità sostenibile) approvato nell'agosto del 2019 dal Comune di Roma che presenta molti aspetti condivisibili in una visione di policy per una mobilità sostenibile, ma che possono e debbono essere migliorati e programmati con maggior efficienza e efficacia. PUMS le maggiori criticità sono rappresentate da tre aspetti essenziali e vitali per qualsiasi programma di sviluppo: le risorse per attuarlo, i tempi necessari e le modalità gestionali durante e dopo il compimento del programma. Sono criticità causate dalla stessa legge che prevede che non siano finanziabili opere da parte dello Stato che non siano inserite in un PUMS. Il cane che si morde la coda se è vero che un Piano ha bisogno di una programmazione di priorità e di finanziamenti per essere credibile e non una semplice raccolta di buone intenzioni.<sup>1</sup>

In questo quadro sono emersi dal dibattito alcuni aspetti che importanti e fondamentali anche in nell'ottica di una programmazione a medio-lungo termine:

- programmare interventi in una prospettiva metropolitana e regionale, che abbiano soddisfatto le analisi di sostenibilità e fattibilità tecnico-economica per ottimizzare l'impatto positivo degli investimenti specie nel breve-medio periodo e con un approccio finanziario integrato sia in termini di fondi europei sia di fondi nazionali e di apporto di finanziamenti privati;
- dare una risposta adeguata ai bisogni delle persone fragili (anziane e non) dotando le linee di trasporto pubblico di veicoli accessibili, con informazioni chiare, con numero di corse adeguato, guidate con modalità compatibili, fermate attrezzate, servizi di trasporto e taxi specializzati per i disabili con tariffe speciali per i meno abbienti e parcheggi dedicati;
- programmare e sperimentare di nuove modalità di trasporto pubblico alla luce delle potenzialità offerte dalla geo-localizzazione del servizio non di linea (taxi). Il servizio di trasporto pubblico non di linea dei taxi unito alla geo-localizzazione del mezzo e dell'utente può rappresentare oggi il servizio collettivo a chiamata nelle zone periferiche per addurre i passeggeri alle fermate delle linee su ferro.
- prendere in considerazione per l'assetto urbano delle città la rigenerazione delle aree dismesse ferroviarie attraverso p.e. accordi diretti di cessione al Comune di Roma e a quelli dove insistono stazioni e fermate nell'area metropolitana, ma anche a livello regionale. A tal proposito da prendere in considerazione le ex aree merci nelle stazioni e in particolare lo scalo di Roma - Smistamento fortemente sottoutilizzato, così come anche lo scalo San Lorenzo e in un prossimo futuro lo scalo Prenestina;
- un'adeguata gestione e programmazione della logistica urbana delle merci sia negli orari sia nelle varie criticità esplose anche con la pandemia (mancanza di piazzole dedicate per il carico e scarico, la mancanza di spazi all'interno delle città per microstrutture logistiche - e qui l'utilizzo di aree dismesse presso le stazioni potrebbe essere un'alternativa valida - le procedure per accesso alle Zone a Traffico Limitato) e una programmazione (Piani Urbani di Logistica Sostenibile - PULS) integrata con il PUMS<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Oggi senza PUMS non si possono richiedere fondi statali, nemmeno per fare una pista ciclabile, ma non è possibile sapere quando e come vengono concessi. Risulta che per istanze presentate ci sono voluti due anni per l'approvazione ed a oggi ancora non sono stati erogati i fondi, senza contare che a fronte di investimenti per i tram che non dovrebbero superare i 3-4 anni di tempo, i fondi vengono erogati in 10 anni, quindi il Comune deve chiedere un mutuo.

<sup>2</sup> Vedi a tal proposito Ministero delle infrastrutture e dei trasporti "La logistica urbana in una visione integrata" Position paper a cura della Struttura Tecnica di Missione, ANCI e Freight Leaders Council - Dicembre 2020.



## ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

Di seguito le cinque proposte che richiedono investimenti di ca 2,7 miliardi di €. Un lavoro che sarà fattibile soprattutto a condizione che l'organizzazione e le competenze del personale addetto all'interno degli enti interessati (Comune, Regione, Ministero e relative società operative partecipate) sarà adeguato alla qualità e quantità delle attività da svolgere. Questa forse sarà la priorità delle priorità.



# ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

MOBILITA' ROMANA: PRIORITA', TEMPI E RISORSE			
INTERVENTO	TEMPI	RISORSE €	FONTE
<b>1. GOVERNANCE COMPLESSIVA, INTEGRATA E UNITARIA - ACCORDO TRA COMUNE, CITTÀ METROPOLITANA E REGIONE E CON MIN. INFRASTRUTTURE E MOBILITA' SOSTENIBILE - FS (RFI-ANAS)</b> per consentire: <ul style="list-style-type: none"><li>• la programmazione e il controllo della mobilità nell'area metropolitana;</li><li>• la definizione dei contratti di servizi con le aziende (pubbliche o private che siano) per la gestione del trasporto pubblico (uno regionale e uno per l'area metropolitana);</li><li>• l'attuazione degli interventi previsti secondo programmazione e risorse programmate e concordate;</li><li>• l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nella città di Roma attraverso gara e comunque a un soggetto gestore adeguato (con eventuale alternativa della riorganizzazione e ristrutturazione dell'ATAC, sapendo che i costi / vettura/km sono più del doppio delle migliori pratiche europee)</li></ul>	Accordo entro 3 mesi - Gennaio 2022; Programmazione integrata entro 6 mesi - Aprile 2022	N O N NECESSARIE	
<b>2. ORGANIZZAZIONE IN GRADO DI AFFRONTARE E GESTIRE LA FASE PROGETTUALE E REALIZZATIVA</b> attraverso:			



# ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Una cabina di regia e di coordinamento e monitoraggio - con i relativi poteri di intervento e correzione di rotta - di tutte le attività d'ingegneria, economiche, sociali e amministrative necessarie per continuare, avviare, approvare, appaltare, eseguire (attraverso appalti esterni), dirigere e collaudare gli interventi programmati secondo le tempistiche concordate;</li> <li>b. La cabina che avrà i compiti di cui sopra e le singole società e dipartimenti comunali e regionali e ministeriali (con Rfi, Anas e Italferr e altre soc. del gruppo FS) la funzione di esecuzione delle attività tecnico-amministrative-operative;</li> <li>c. Competenze e capacità esperenziali adeguate alla qualità e quantità delle attività da svolgere;</li> <li>d. Rapporti convenzionati e contrattuali tra Comune, Città Metropolitana, Regione, Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (e presumibilmente M.E.F. in dipendenza della struttura organizzativa che si darà lo Stato a seguito dell'approvazione del Recovery Plan) e tra le società in house operative dei vari enti pubblici (Roma Metropolitane, Roma Mobilità, Risorse per Roma, Italferr, eventuali altre)</li> </ul>	Entro 2 mesi - Dicembre 2021	N O N NECESSARIE	
INTERVENTO	TEMPI	RISORSE €	FONTE
<b>3. METROPOLITANE E FERROVIE URBANE:</b>			
a. LINEA C: continuare il prolungamento a piazza Venezia ( <i>istanza al MIMS presentata a gennaio 2021</i> ) e avviare i cantieri per il prolungamento fino a Clodio; nuova fornitura materiale rotabile	(2030 Stima dipendente da andamento lavori. Possibile 3-5 anni)	(705)	Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili
b. RIQUALIFICAZIONE DELLA ROMA VITERBO E ROMA - LIDO;	2026-27	300 -350 stima	REGIONE-MIMS-REC.PLAN



# ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

c.	LINEA FS ORTE-FIUMICINO - TRATTA SETTEBAGNI-TRASTEVERE -MAGLIANA (al momento prioritaria per la mole di passeggeri giornalieri trasportati): riqualificazione e velocizzazione integrale attraverso l'adeguamento con tecnologie Emrts, la riqualificazione delle stazioni/ fermate e l'adeguamento del materiale rotabile	2024	150-200 stimato totale preliminare (in parte già finanziato da RFI- vedi Verb. Intesa)	R.F.I. - RECOVERY PLAN- (Da verificare project financing)
d.	COMPLETARE I PROGETTI di cui ai Verbali intesa FS-COMUNE ROMA del 2014 e del 2018: valorizzazione e trasformazione delle aree ferroviarie di Trastevere, Ostiense, Tuscolana e Tiburtina nonché degli altri interventi previsti tra Comune e Ferrovie secondo una programmazione da rivisitare e fattibile	2026 N.B. Per alcuni interventi (Nodo Pigneto e altri) previsione da verificare con FS	239 di cui: • 169 stimati in V.I. • 70 stima preliminare • 112 da finanziare	R . F . I . - RECOVERY PLAN (Da verificare project financing)
e.	CHIUSURA ANELLO FERROVIARIO (se certa la data di ultimazione dei lavori)	2026	547 da finanziare	RECOVERY PLAN
f.	FORNITURA NUOVI TRENI PER LA LINEA A, B e C	2024-2028	160 (A e B)	MIT
INTERVENTO		TEMPI	RISORSE €	FONTE
4.	TRAM: Attuare per gli interventi previsti nel PUMS già finanziati o presentati al MIMS con le istanze 2019 e 2021)			
a.	TRAM VERANO-TIBURTINA;	2024	23	MIMS
b.	TRANVIA TERMINI - GIARDINETTI -TOR VERGATA;	2026-2027	163	MIMS
c.	TRANVIA TOGLIATTI - PONTE MAMMOLO;	2024-2025	184	MIMS
d.	TRANVIA TERMINI - PIAZZA VENEZIA – RISORGIMENTO - GIURECONSULTI	2025-2026	293	MIMS
e.	TRANVIA PIAZZA VITTORIO – PIAZZA VENEZIA	2025-2026	188	MIMS
f.	FORNITURA DI NUOVI 50 TRAM PER LA RETE ESISTENTE	2024-2025	130	MIMS
g.	FUNIVIA CASALOTTI	2024	109	MIMS



# ROMA INTERROTTA

*ripartire dai contenuti per disegnare il futuro della città*

h. FUNIVIA MAGLIANA	2024	30	MIMS
<b>5. PARCHEGGI, SERVIZI E INFRASTRUTTURE LOCALI:</b>			
a. REALIZZARE AREE DI SOSTA E PARCHEGGI anche multipiano nei nodi e stazioni periferici e 1 - 2 Porte lungo il Gra	2026	100	Bilancio Comunale (Da verificare project financing)
b. POTENZIARE E ADEGUARE I SERVIZI per ottimizzare la mobilità locale;	2024	N O N NECESSARIE	
c. COMPLETARE/REALIZZARE LE INFRASTRUTTURE necessarie a livello locale per facilitare l'accessibilità ai nodi intermodali di interscambio privato/pubblico (strade interrotte, parcheggi, ciclovie) secondo priorità connesse con situazioni pregresse e la realizzazione e potenziamento delle linee su ferro;	2026	200	Bilancio Comunale (Da verificare project financing)
d. DOTARE le linee di trasporto pubblico di veicoli accessibili per i disabili e gli anziani, con informazioni chiare, con numero di corse adeguato, guidate con modalità compatibili, fermate attrezzate, servizi di trasporto e taxi specializzati per i disabili con tariffe speciali per i meno abbienti e parcheggi dedicati.	2024	10	Bilancio Comunale (Da verificare project financing)
<b>TOTALE INTERVENTI PRIORITARI PER 2026</b>		<b>€ 2.666-2.766</b> (oltre i 705 per Metro C)	

*Il presente documento è la sintesi di quello base redatto da Claudio Cipollini e Lorenzo Gallico (con il contributo di Giovanni Costa e Pietro Spirito) integrato con note di Maurizio Geusa, Claudio Falasca e di Alessandro Fuschiotto nonché di quanto emerso dal webinar del 5 gennaio 2021.*

Roma 25 marzo 2021