



ROMA CAPITALE

Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale

dalle Regole ai Sistemi

Campidoglio, 29 Gennaio 2014

GLI ELEMENTI DEL VECCHIO PGTU


Il PGTU vigente è stato **approvato nel giugno del 1999** e riguarda **l'area del Comune di Roma interna al GRA.**

I principali elementi innovativi del Piano sono stati:

- La suddivisione del territorio in quattro zone concentriche
- L'istituzione delle Zone a Traffico Limitato
- La realizzazione del sistema di tariffazione della sosta su strada
- Il potenziamento del sistema del TPL
- La realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio
- L'impiego di nuove tecnologie di controllo

Dopo quasi 15 anni Roma decide di aggiornare il suo strumento di programmazione della mobilità.

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.



NUMERI E CRITICITA'



Congestione: 135 milioni di ore perse = - 1,5 miliardi di euro/anno

"Sicurezza" stradale:



15.782 incidenti

20.670 feriti

154 morti

circa 1,3 miliardi di euro/anno il costo sociale



Parco circolante: 2.800.000 veicoli (di cui 700.000 motoveicoli)

Tasso di motorizzazione



978 veicoli ogni mille abitanti

415 a Parigi

398 a Londra



Uso del trasporto pubblico: fermo al 28% nell'ora di punta



Popolazione extra GRA

18% nel 1998

26% nel 2012

30% con il PRG realizzato



Ciclabilità: ferma allo 0,6%. Nessun intervento mirato nonostante la crescente domanda potenziale



Pendolarismo: +60% dalla Provincia tra il 2004 e il 2012



Mobilità alternativa: offerta ancora marginale per sistemi di car sharing, car pooling, bike sharing e mobilità elettrica



Sosta tariffata: riduzione della rotazione del 29% dopo l'introduzione di abbonamenti e tariffe forfettarie

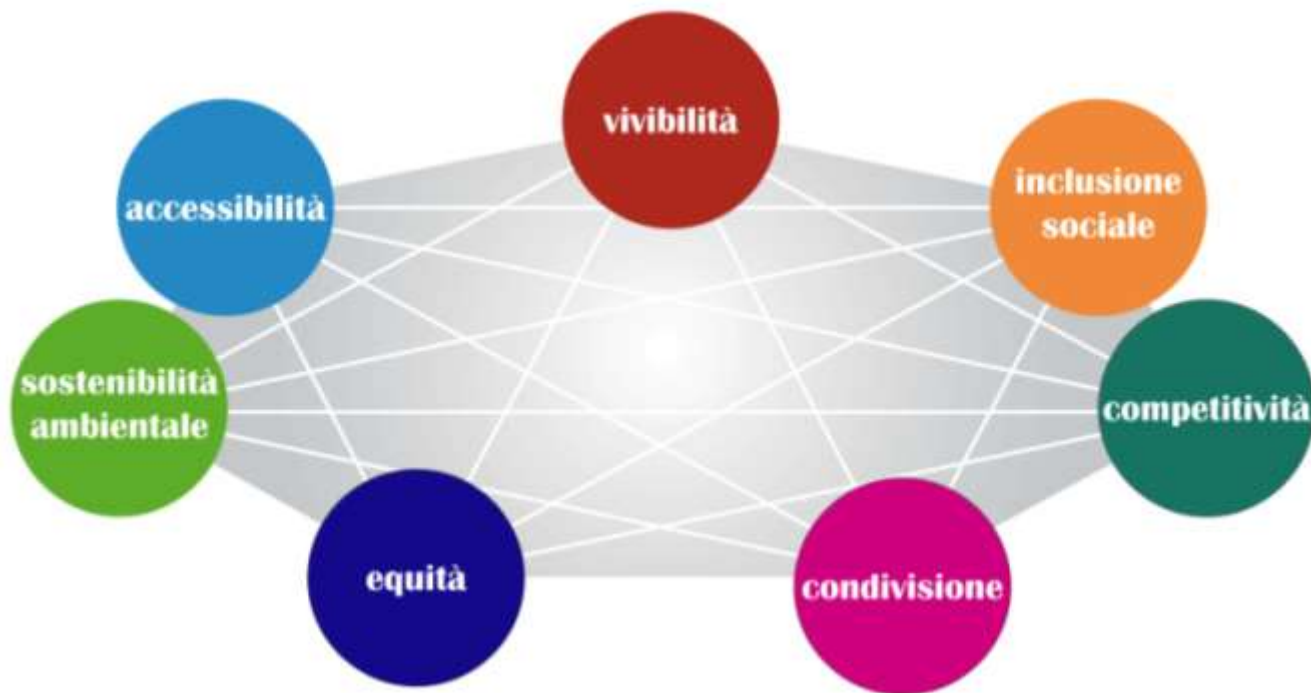


Corsie preferenziali: ferme a 100 Km
nessuna realizzazione negli ultimi 5 anni

UNA NUOVA VISIONE DI CITTA'

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.

I PRINCIPI CARDINE DEL NUOVO PGTU



“Affrontare i problemi di mobilità urbana rappresenta oggi una delle maggiori sfide del settore dei trasporti. Si può essere più efficaci solo con un'azione coordinata. Il potere decisionale è principalmente nelle mani delle autorità locali, che godono di una posizione privilegiata per adottare misure importanti a livello locale, con il dovuto sostegno a livello nazionale e dell'UE”.

Siim Kallas

Vicepresidente della Commissione europea e Commissario per la Mobilità e i trasporti

In tale ottica, le grandi aree metropolitane come Roma Capitale devono essere snodi efficienti per le reti nazionali ed europee di trasporto, risultando vitali per la competitività del nostro territorio e per uno sviluppo economico sostenibile.

IL NUOVO PGTU: DALLE REGOLE AI SISTEMI



E' uno strumento di programmazione di medio periodo finalizzato alla **razionalizzazione** dei sistemi e dei servizi di mobilità esistenti e alla **regolazione** della domanda di spostamenti.

E' la premessa strategica al PUM (Piano Urbano della Mobilità), che definisce e programma le nuove infrastrutture al servizio della mobilità.

IL PROCESSO DI APPROVAZIONE DEL PGTU

1. Presentazione delle linee guida del Piano (29 gennaio 2014)
2. Consultazione degli stakeholder istituzionali e dei soggetti portatori di interessi generali
3. Adozione da parte della Giunta Capitolina (entro febbraio 2014)
4. Pubblicazione del Piano per le osservazioni formali
- 5.a Acquisizione del parere dei Municipi
- 5.b Controdeduzioni alle osservazioni dei cittadini
6. Integrazione tecnica in relazione alle osservazioni accolte
7. Approvazione del Piano da parte della Giunta Capitolina
8. Vaglio e approvazione da parte dell'Assemblea Capitolina

OBIETTIVI DEL PGTU



Nuova ripartizione modale: +6% sul TPL rispetto alla situazione attuale (+34.000 spostamenti nell'ora di punta)



Trasporto Pubblico: +20% velocità commerciale su assi portanti;
+20% utenti serviti



Corsie preferenziali: aumento della dotazione del 40%



Ciclabilità: 2% d'uso sistematico entro 2 anni;
4% in 5 anni (10% nel centro storico)



Sicurezza stradale: -50% delle vittime entro il 2020 (Vs. 2011)



Isole ambientali: una ogni municipio e per l'intero centro storico



Fluidificazione della rete "portante": centralizzazione e coordinamento semaforico



Car sharing: triplicare l'offerta di Roma Capitale (car sharing classico) e introdurre fino a 2.500 veicoli per offerta a "flusso libero"



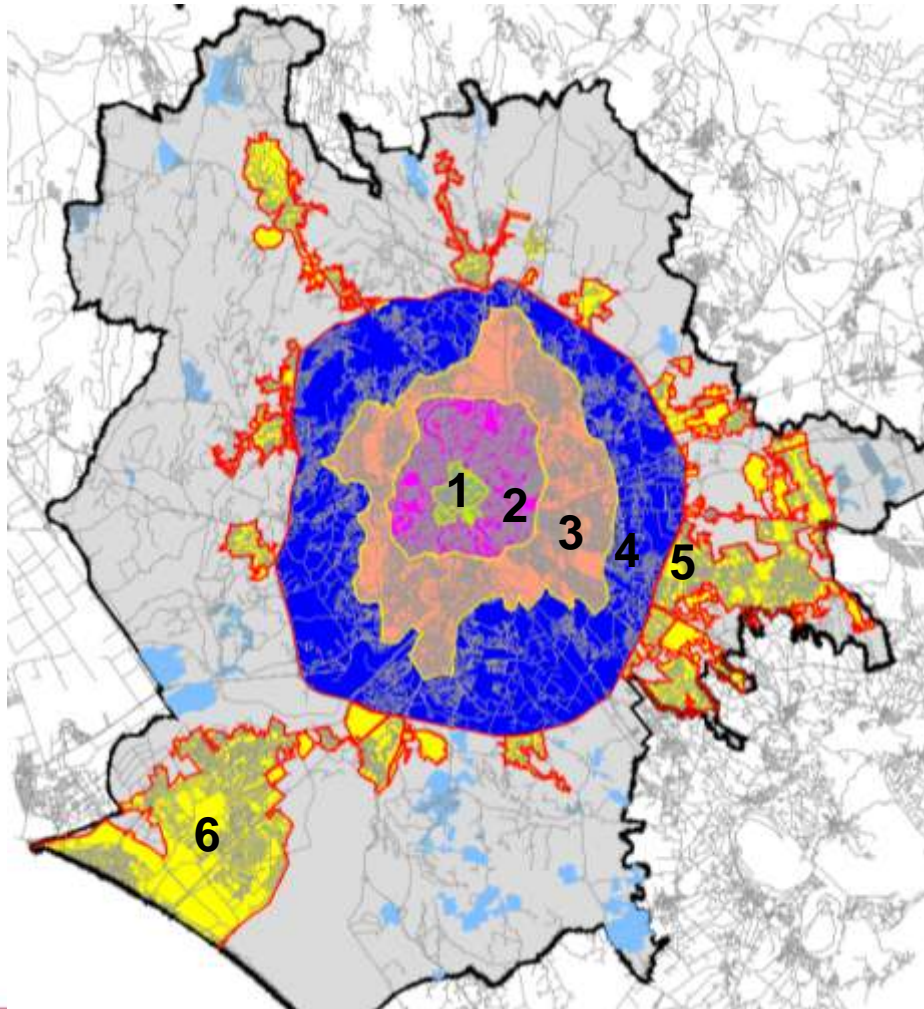
Bike sharing: fino a 80 ciclostazioni
+1000 biciclette.

AMBITI E AZIONI



IL MODELLO ORGANIZZATIVO: LE SEI ZONE PGTU

Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 1

Area centrale Mura Aureliane

PRESTAZIONI ATTUALI

- 50,5% TPL
- 5,9% a piedi o in bicicletta

OBIETTIVO

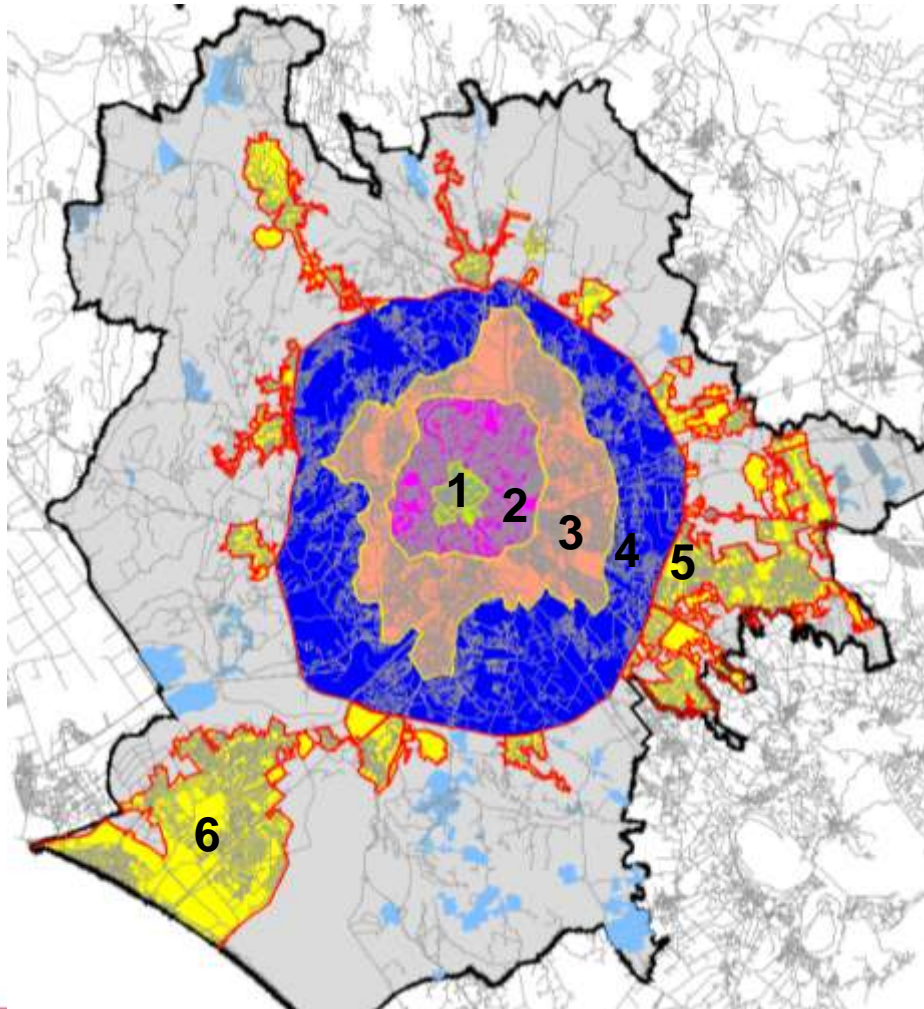
Massima riduzione del traffico veicolare privato

AZIONI

- Individuazione di zone a “emissione zero”
- Eliminazione traffico di attraversamento
- Sosta tariffata integrale
- Individuazione di itinerari pedonali e ciclabili
- Articolazione in isole ambientali
- Riorganizzazione rete TPL
- Potenziamento sistemi di sharing (car/bike/van)

IL MODELLO ORGANIZZATIVO: LE SEI ZONE PGTU

Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 2

Anello ferroviario

PRESTAZIONI ATTUALI

- 35,5% Autovetture
- 38,2% TPL

OBIETTIVO

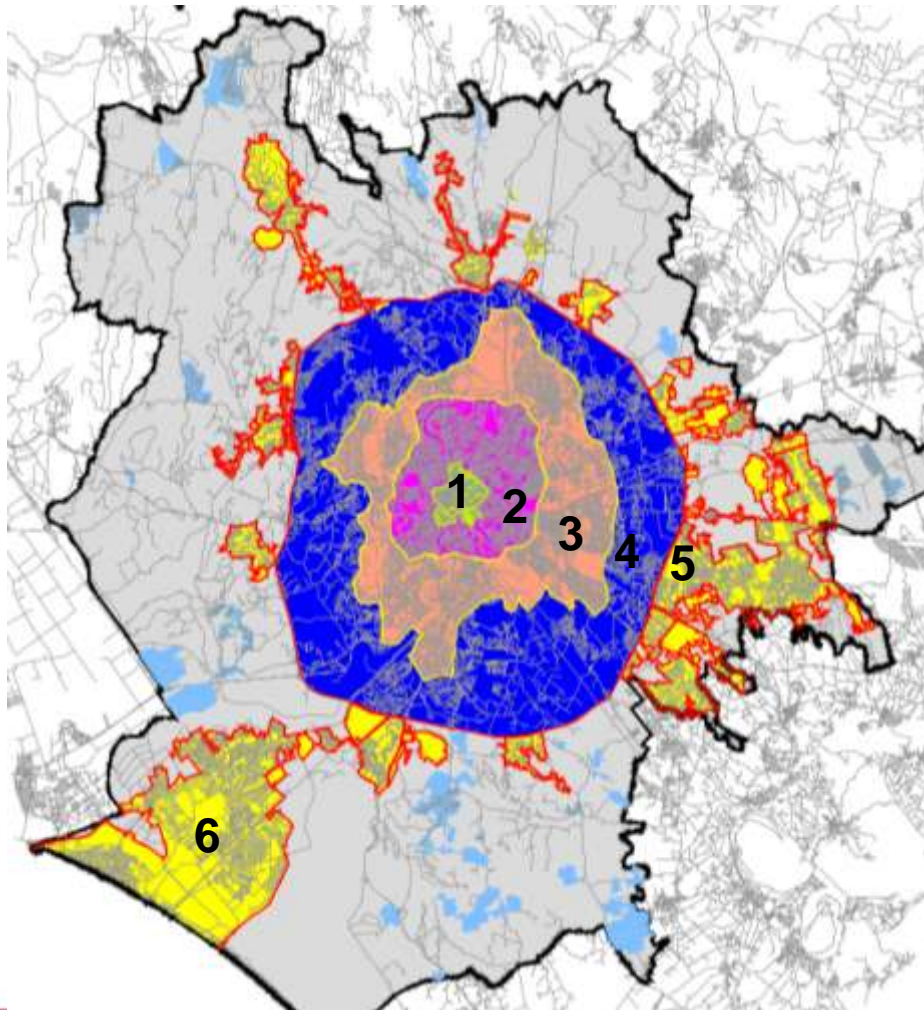
Incremento del TPL e dei sistemi di mobilità condivisa

AZIONI

- Regolazione degli accessi con mezzi privati
- Revisione sosta tariffata
- Riorganizzazione distribuzione merci
- Realizzazione di isole ambientali
- Individuazione percorsi pedonali e ciclabili
- Riorganizzazione della rete TPL
- Sviluppo sistemi di sharing (car/bike/van)

IL MODELLO ORGANIZZATIVO: LE SEI ZONE PGTU

Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 3

Circonvallazione esterna

PRESTAZIONI ATTUALI

- 52% Autovetture
- 27% TPL

OBIETTIVO

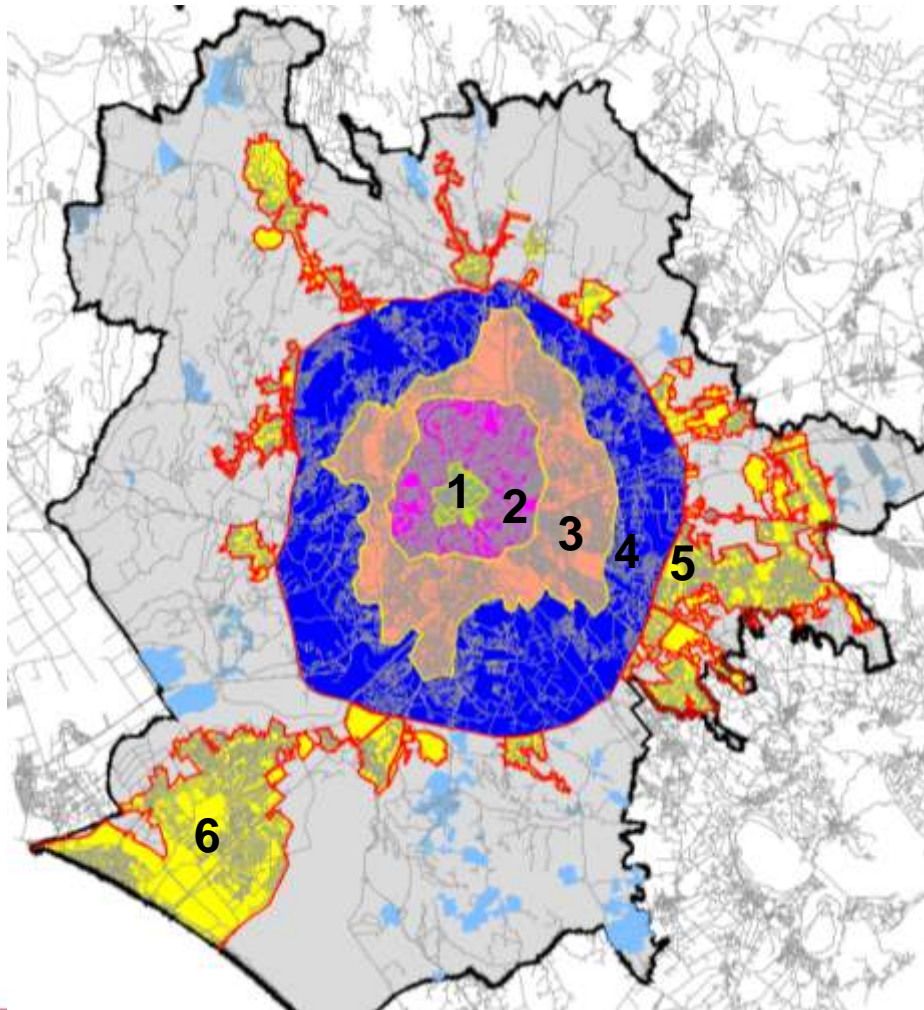
Sostanziale equilibrio tra autovettura e TPL

AZIONI

- Fluidificazione viabilità principale
- Riconnesione viabilità tangenziale
- Eliminazione parcheggi su viabilità principale
- Parcheggi sostitutivi sosta su strada
- Micro parcheggi di scambio
- Potenziamento servizio bus sugli assi di penetrazione
- Corsie riservate al TPL e sistemi di priorità alle intersezioni

IL MODELLO ORGANIZZATIVO: LE SEI ZONE PGTU

Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 4 GRA

PRESTAZIONI ATTUALI

- 62,9% Autovetture
- 18,8% TPL

OBIETTIVO

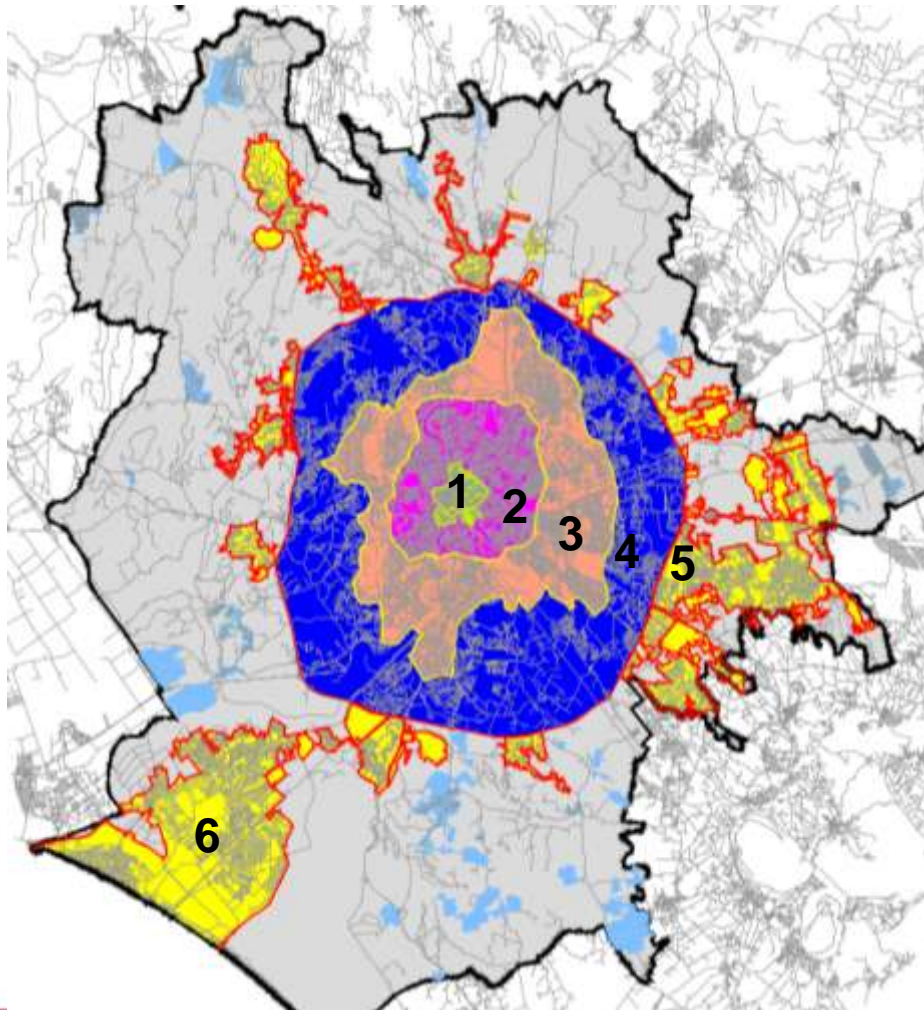
Sviluppo del servizio pubblico di trasporto attraverso politiche di incentivazione dell'intermodalità

AZIONI

- Incremento dei servizi di TPL funzionali al cambio di modalità con il metro-ferro
- Potenziamento bus su linee di penetrazione
- Messa in sicurezza di fermate e percorsi di accesso al trasporto pubblico
- Fluidificazione della viabilità portante e priorità semaforica al TPL
- Potenziamento parcheggi di scambio

IL MODELLO ORGANIZZATIVO: LE SEI ZONE PGTU

Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 5 *Extra GRA*

PRESTAZIONI ATTUALI

- 64% Autovetture
- 18,5% TPL

OBIETTIVO

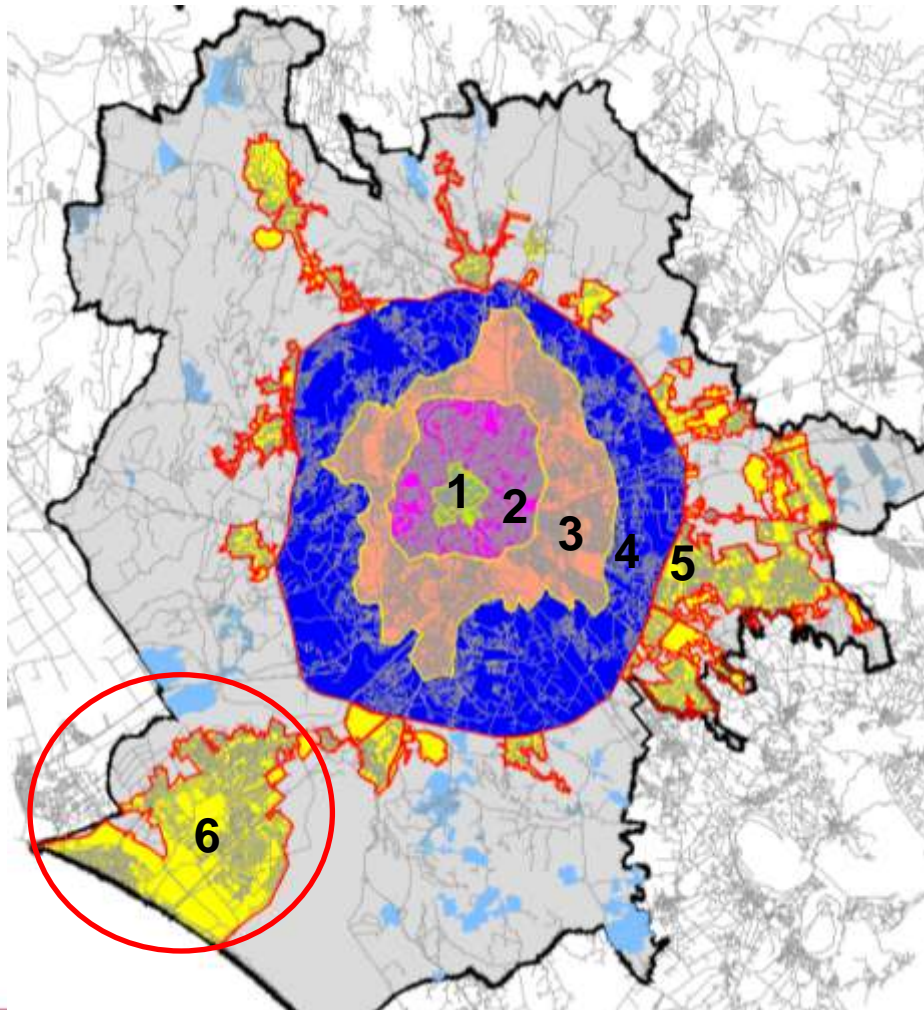
Miglioramento dell'accessibilità del TPL e razionalizzazione della rete stradale

AZIONI

- Sviluppo del servizio pubblico in aree a domanda debole
- Programmi di riammaglio della rete infrastrutturale minuta
- Creazione di un sistema di accessibilità al TPL per pedoni e ciclisti
- Realizzazione di isole ambientali

IL MODELLO ORGANIZZATIVO: LE SEI ZONE PGTU

Il modello a quattro zone del precedente PGTU ha portato a una positiva esperienza di gestione della mobilità. Il nuovo Piano propone un modello a sei zone più idoneo alla nuova articolazione insediativa e urbanistica



ZONA 6

La città verso il mare

PRESTAZIONI ATTUALI

- 56,9% autovetture
- 10% piedi o bicicletta

OBIETTIVO

Sviluppo di sistemi e servizi in grado di conciliare domanda di trasporto pendolare e stagionale

AZIONI

- Riqualficazione e efficientamento della Roma-Lido
- Provvedimenti per la regolazione degli accessi al centro storico di Ostia e all'itinerario Lungomare
- Riammaglio delle reti ciclabili locali esistenti
- Sviluppo di sistemi di mobilità alternativa sia a scopo turistico che per spostamenti sistematici
- Realizzazione di isole ambientali e di aree pedonali
- Piani di mobilità locale

LE AREE INTERVENTO



IL TRASPORTO PUBBLICO

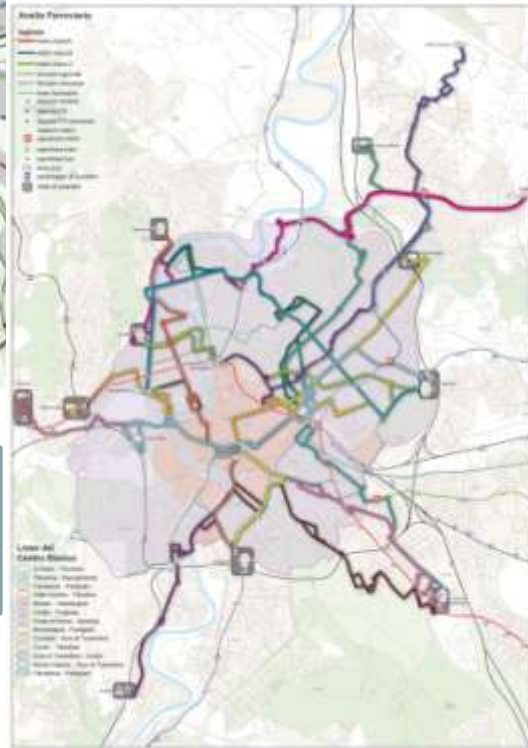
Miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferro; aumento della velocità commerciale; riorganizzazione della rete del trasporto pubblico



- rete portante caratterizzata da affidabilità, frequenze elevate e maggiori velocità commerciali con attestamenti sulla rete ferro
- velocizzazione dei servizi (eliminazione dei “colli di bottiglia”, riduzione del numero di fermate per le linee portanti, coordinamento semaforico e corsie preferenziali)
- rete locale costituita da linee di adduzione alla rete portante e da linee municipali che svolgono servizio di carattere locale
- Azioni specifiche per migliorare la riconoscibilità, l'accessibilità ed il decoro delle stazioni

ZTL ANELLO FERROVIARIO

Attuazione di un regime di rafforzamento crescente delle misure di regolamentazione per i veicoli più inquinanti nella seconda zona PGTU, fino a raggiungimento di un sistema di accesso attraverso bonus di mobilità

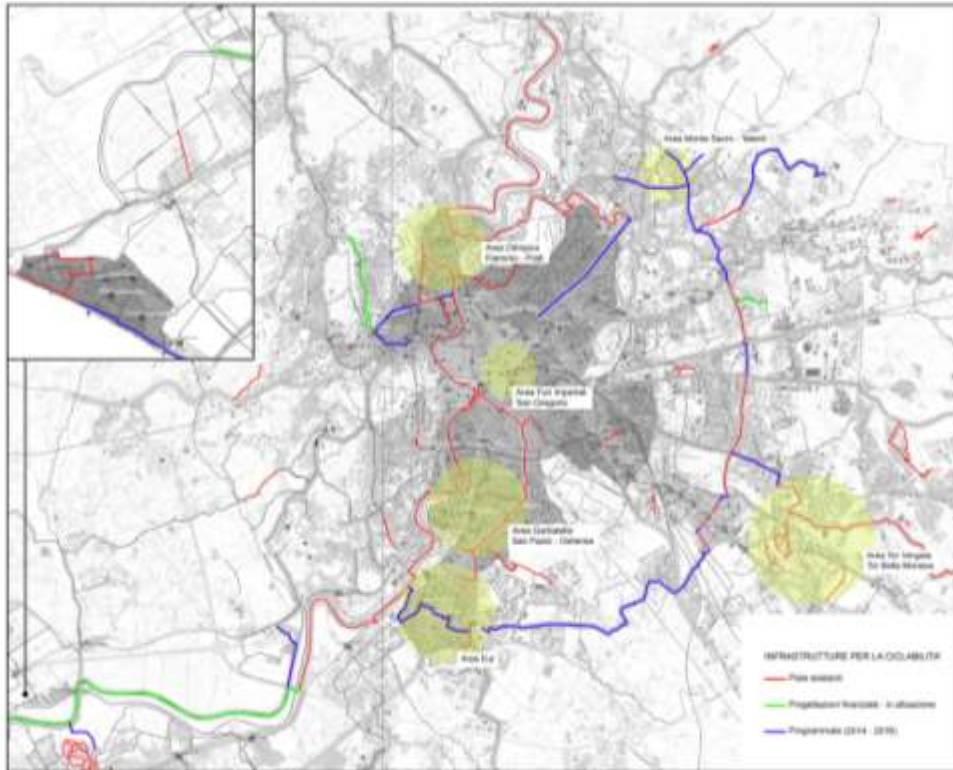


Le 13 linee appartenenti alla rete portante del trasporto pubblico

- Potenziamento del trasporto pubblico di superficie
- Potenziamento dei nodi di scambio in prossimità dei capolinea della nuova rete del TPL a servizio dell'area interna all'anello ferroviario
- Attuazione delle misure previste dal PGTU per i sistemi di mobilità alternativa e/o integrativa ai sistemi di trasporto pubblico come la ciclabilità, bike e car sharing, mobility management.
- Fluidificazione degli assi portanti del trasporto pubblico

CICLABILITA'

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

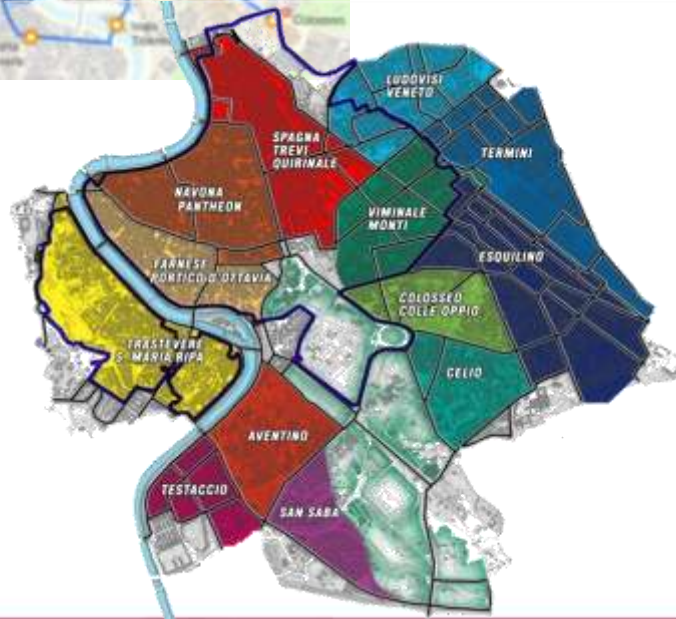


- Sviluppo dell'intermodalità combinando uso della bicicletta e TP (parcheggi per biciclette nei nodi di scambio; bike sharing; trasporto delle biciclette a bordo dei mezzi pubblici)
- Attività e campagne di formazione e sensibilizzazione all'uso della bicicletta rivolta in particolare ai giovani
- Sviluppo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

ISOLE AMBIENTALI E PEDONALITÀ

Le *Isole Ambientali* consistono in porzioni di territorio delimitate da maglie della rete viaria principale.

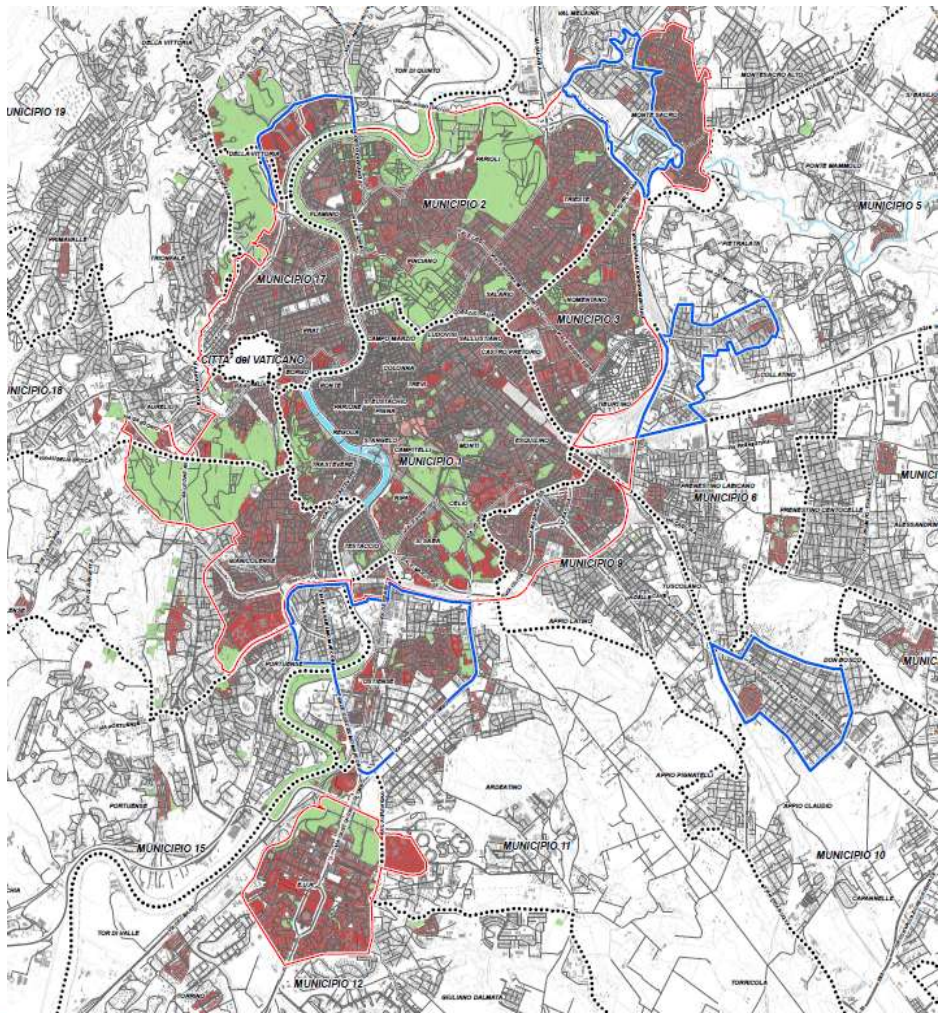
Devono essere ambiti qualificati a misura d'uomo per favorire i pedoni e in generale, le componenti vulnerabili e la mobilità lenta.



- Piani delle Isole Ambientali: impossibilità di attraversamento da parte dei veicoli, creazione di Zone 30 e traffic calming;
- sistematico abbattimento delle barriere architettoniche
- incentivazione alla pedonalità dei bambini
- condivisione degli spazi
- aumento della sicurezza stradale in particolare per le componenti più deboli
- realizzazione di nuovi centri di aggregazione
- Valorizzazione degli itinerari religiosi e di pellegrinaggio
- Riqualficazione percorsi pedonali storici e turistici

LA SOSTA TARIFFATA

Obiettivo della sosta tariffata è recuperare l'efficacia dello strumento per la gestione e regolazione della domanda di spostamento con il mezzo privato



- Eliminazione delle tariffe agevolate mensili e delle tariffe forfettarie giornaliere all'interno dell'anello ferroviario
- Sugli assi commerciali introduzione del limite massimo orario per tutti o in alternativa introduzione di tariffe "senza deroghe"
- Rivisitazione delle tariffe in funzione della disponibilità del trasporto pubblico e della disponibilità della sosta con massima uniformità degli orari della tariffazione
- Pagamento della sosta da parte dei residenti a partire dalla terza auto per nucleo familiare
- Per la prima zona PGTU è prevista l'eliminazione di tutti gli stalli "bianchi"

MOBILITA' ALTERNATIVA

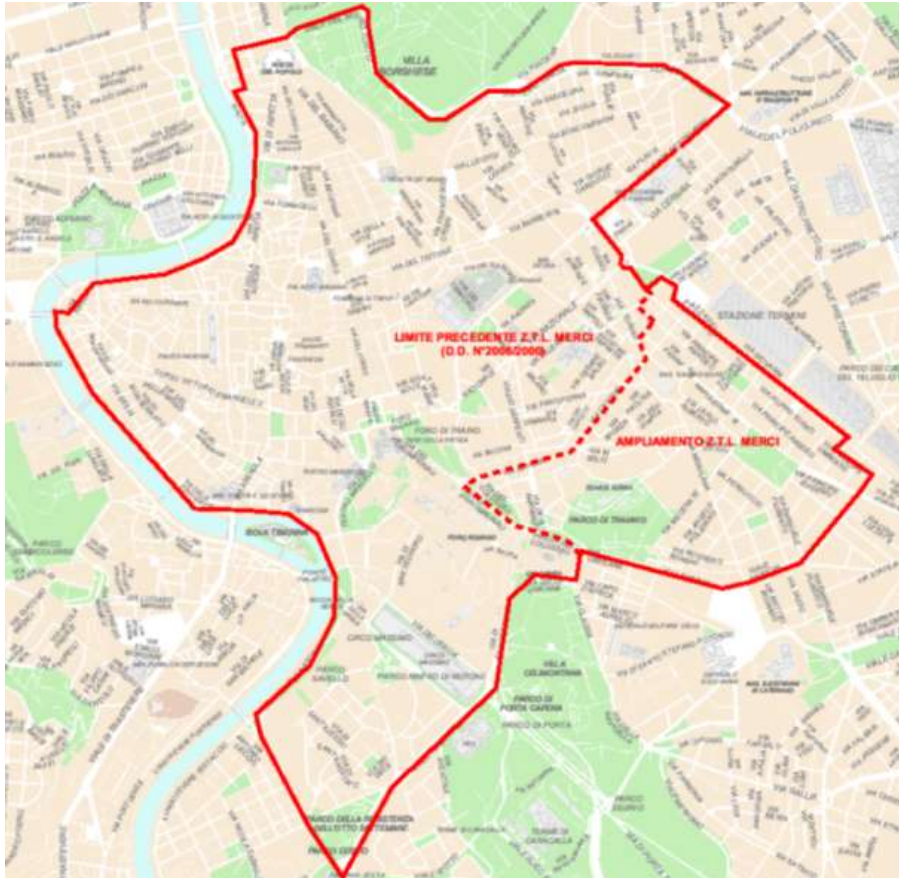
Questi sistemi dovranno essere parte integrante di una nuova politica di mobilità in grado di offrire estensivamente ulteriori alternative all'uso del mezzo individuale



- Aumento della mobilità elettrica attraverso l'implementazione delle infrastrutture disponibili
- espansione del servizio di car sharing classico in altri Municipi con la realizzazione ulteriori postazioni di sosta
- Introduzione del servizio di car sharing a “flusso libero”
- Aumento dell'offerta di ciclostazioni dedicate al Bike sharing
- Apertura a tutta la cittadinanza del portale dedicato al Carpooling

LE MERCI

La distribuzione delle merci a Roma richiede una serie di azioni di riorganizzazione ed efficientamento che garantiscano la salvaguardia delle esigenze delle attività artigianali e di servizio



- Realizzazione di controlli di accesso con varchi elettronici
- Estensione nella seconda zona PGTU della tariffazione degli stalli merci
- Introduzione di un sistema di prenotazione su parte degli stalli disponibili
- Aumento del coefficiente di riempimento dei veicoli e riduzione del numero dei viaggi a vuoto, attraverso la realizzazione di transit point. Per la ZTL i CDU saranno serviti con veicoli elettrici (zone a “emissioni zero”)

TECNOLOGIE PER LA MOBILITA'

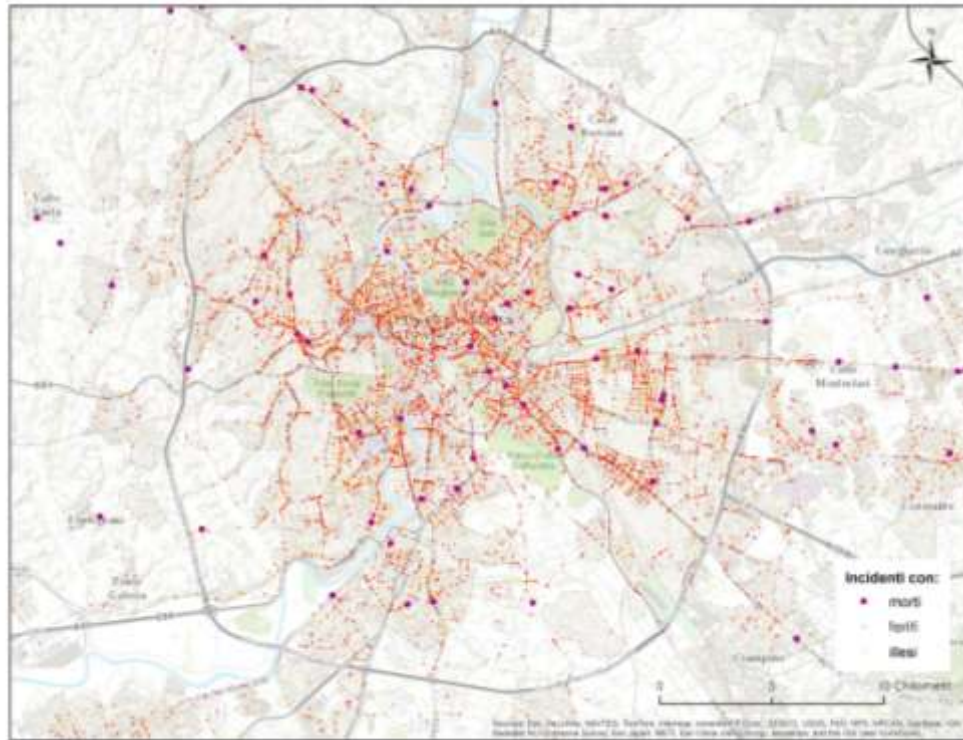
Diffusione delle tecnologie digitali con l'obiettivo di raggiungere un efficace servizio ai cittadini ed una razionalizzazione della spesa della Pubblica Amministrazione



- 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

LA SICUREZZA STRADALE

Elemento centrale all'interno del Piano, anche per la valenza "trasversale" che riveste come riferimento imprescindibile per tutte le azioni messe in campo



- Formazione e aggiornamento dei tecnici dell'amministrazione
- Coordinamento delle attività con la Polizia Municipale
- Sperimentazione di nuove tecnologie
- Azioni volte alla costruzione/diffusione di una nuova "cultura" della sicurezza stradale
- Incentivazione all'uso del TPL
- Ispezioni e verifica di sicurezza sulle strade esistenti e sui progetti
- Incidentalità nelle ore notturne
- Misure per gli utenti vulnerabili

PUP – PIANO URBANO PARCHEGGI

La situazione ereditata dal Piano Urbano Parcheggi andrà riesaminata in relazione alle reali esigenze della città di concerto con le indicazioni dei Municipi.

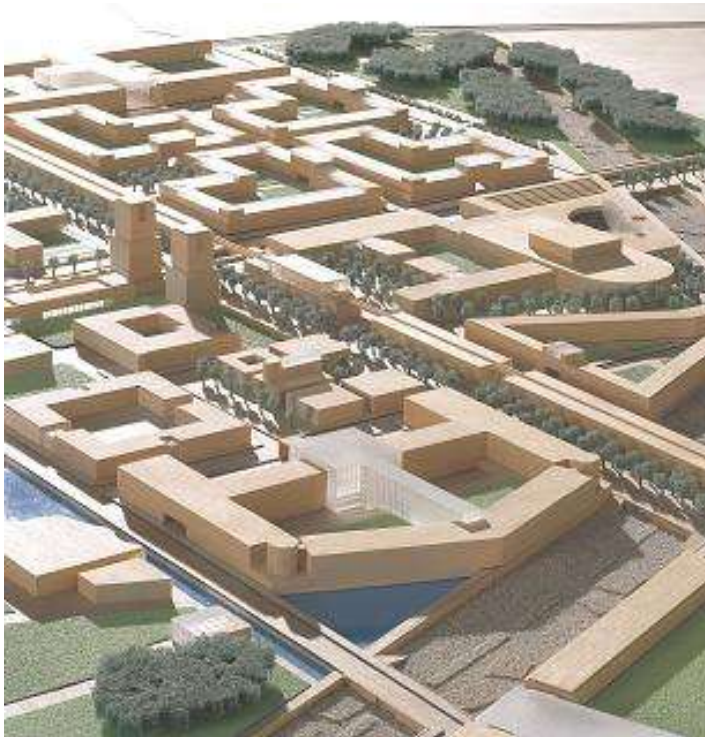


- Il PUP, nella sua formulazione del 1990, prevedeva 119.700 posti auto tra pertinenziali e sostitutivi, che successivamente nella revisione operata dal "Patto della Mobilità" stimava in circa 147.300 posti auto, di cui 17.500 sostitutivi e 129.800 pertinenziali.
- Il PUP ad oggi ha complessivamente sviluppato 17.146 posti auto pubblici e 22.096 posti auto privati.
- Analisi delle criticità procedurali, realizzative e gestionali, con indicazione delle possibili azioni correttive.

SOSTENIBILITA' DEGLI INTERVENTI URBANISTICI

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.

E' necessario definire una univoca metodologia per la valutazione degli impatti fatta attraverso gli studi di mobilità (SIM)



- Le valutazioni trasportistiche, saranno prerogativa dell'Amministrazione Capitolina (i dati per le necessarie simulazioni sono infatti disponibili solo presso l'Agenzia della mobilità)
- Ogni quota di edificabilità privata è subordinata alla preventiva o contestuale realizzazione delle infrastrutture di mobilità e dei servizi pubblici che ne assicurino l'accessibilità
- Deve essere specificata la classificazione funzionale delle strade come elemento di definizione prescrittivo e preliminare a qualsiasi azione progettuale

Il PGTU è uno strumento di programmazione di medio periodo finalizzato essenzialmente alla razionalizzazione dei sistemi/servizi di mobilità esistenti e alla regolazione della domanda di spostamento. Tuttavia è necessario impostare fin d'ora una riflessione sullo scenario che attende la città nei prossimi 10-15 anni alla luce dello stato di attuazione del Piano Regolatore Generale vigente.

Questo scenario dovrà essere affrontato prioritariamente nel Piano Urbano della Mobilità tenendo conto della pianificazione di area vasta risultante dal redigendo Piano Regionale dei Trasporti nonché delle politiche che la Regione Lazio sarà in grado di porre in essere al fine di incrementare l'offerta di servizi, soprattutto su ferro, a infrastrutture esistenti.