

Sommario

1. CONSIDERAZIONI SULLA MOBILITÀ A ROMA	2
2. PROGETTI.....	6
3. SINTESI ATAC: PROBLEMATICHE E SOLUZIONI	13
3.1. Problematiche.....	13
3.2. Soluzioni.....	16

1. CONSIDERAZIONI SULLA MOBILITÀ A ROMA

Roma manca ad oggi di una visione di insieme che comprenda sia gli interventi di ampio respiro strategico sia quelli di breve e medio periodo indispensabili per dare risposte concrete alle nuove esigenze di mobilità della Capitale e dell'area vasta che la circonda. Azioni necessarie a risolvere l'annoso problema del traffico e ad implementare la sicurezza sulle nostre strade e migliorare il trasporto pubblico con le relative infrastrutture.

Una scommessa che non comprende solo il rilancio delle grandi infrastrutture metropolitane e dei parcheggi di scambio, ma anche l'applicazione delle nuove tecnologie per la fluidificazione ed il controllo del traffico. Infrastrutture "immateriali" la cui applicazione, a un costo relativamente ridotto, consentirebbe alla Capitale un importante salto di qualità verso standard europei. Basti pensare al controllo satellitare applicato ai parcheggi e alla sosta, alla razionalizzazione nella distribuzione delle merci e nell'ingresso in città dei pullman turistici. Sfide concrete da vincere nel prossimo futuro.

Le cause della congestione del traffico a Roma hanno origine lontane e sono sempre più aumentate con il passare degli anni. Tre sono però gli elementi che hanno pesato in maniera significativa: **il raddoppio della popolazione, la disordinata espansione urbanistica e la conseguente crescita vertiginosa della densità delle autovetture in circolazione.**

Attualmente il flusso veicolare della capitale conta infatti quasi due milioni di mezzi privati, per poco meno di tre milioni di abitanti.

Una situazione sedimentatasi nel tempo, aggravata dalla mancanza di investimenti che, negli anni passati, sono stati veicolati verso altre emergenze della città, lasciandola sempre più ingessata nella morsa del traffico. Una condizione di stallo che non ha favorito una corretta cultura della mobilità cittadina, portando l'automobile ad essere il mezzo di trasporto privilegiato senza che fossero opportunamente considerate le conseguenze e valutati i provvedimenti da porre in essere.

Partendo dai presupposti delineati e nella consapevolezza che sia necessario avviare la città ad un progressivo trasferimento dalla mobilità del mezzo privato a sistemi di mobilità alternativi e grazie ad un lavoro in sinergia con tutti gli attori coinvolti, sono state formulate le linee di indirizzo atte a delineare le opportune modifiche del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile recentemente

adottato, al fine di correggerne le criticità e farlo rispondere meglio alle esigenze dell'utenza, pubblica e privata, nel suo complesso.

Un **PUMS concepito** come **forte integrazione tra i diversi sistemi di trasporto**, che individua i provvedimenti necessari all'interno di un'unica cornice di riferimento, contemplando sia la struttura esistente sia la realizzazione futura delle nuove grandi opere.

Accanto alla strategia di lungo periodo, l'analisi effettuata ha individuato anche una serie di **interventi di breve periodo, più puntuali**, che rispondono alle reali situazioni di criticità presenti attualmente nella nostra città. Una metodologia già applicata in molti paesi culturalmente avanzati e con la quale Roma lancia la sua **sfida alla modernizzazione del trasporto pubblico locale**.

La Roma attuale è abitata da oltre 2,7 milioni di persone ed è interessata nei giorni feriali (periodo pre-covid) da circa 7,1 milioni di spostamenti (di cui circa 6,15 milioni effettuati da residenti nel Comune di Roma). Mediamente ogni residente compie 2,4 (solo residenti maggiori di 14 anni) spostamenti giornalieri. 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%; il 67% effettua spostamenti con mezzi di trasporto individuali (autovettura 52% e motoveicoli/motocicli 15%) mentre il restante 6% sono spostamenti pedonali.

Il 78% della componente pendolare extracomunale, nell'ora di punta della mattina si muove all'interno del GRA. In termini di ripartizione modale risulta che il 48% degli spostamenti extracomunali è effettuato con l'autovettura privata, il 10% in moto ed il 42% con mezzi pubblici. Prendendo in considerazione il solo territorio del Comune di Roma suddiviso nelle cinque corone concentriche delimitate da ZTL, Anello Ferroviario, sistema tangenziale intermedio (Togliatti ad est e Colli Portuensi-Pineta Sacchetti ad ovest), GRA e confine comunale, risultano quantitativamente e qualitativamente evidenti quali siano le questioni di carattere generale che devono essere affrontate nel futuro della città.

All'esterno del GRA o al suo ridosso esistono una serie di concentrazioni di residenze ed attività di particolare rilevanza, spesso localizzate su assi stradali di capacità insufficiente e non adeguatamente servite da servizi di trasporto pubblico, in particolare da quelli su ferro. Esempi rilevanti sono realtà come Ponte di Nona, Porta di Roma, Acilia-Axa-Infernetto, Romanina, ecc.

La forte radialità degli spostamenti verso le aree centrali della città sia dalle zone periferiche che in generale dalle aree extracomunali (Fiumicino, Guidonia, l'asse della Pontina), unitamente alla scarsa dotazione di servizi di trasporto pubblico efficaci, sono la chiave di analisi delle problematiche di congestione delle consolari storiche e del GRA.

A conferma della criticità della situazione descritta, le analisi, effettuate attraverso **modelli di simulazione e dati di monitoraggio del traffico**, evidenziano che complessivamente all'interno del territorio comunale ben 570 Km di rete stradale nelle ore di punta è congestionata.

In base a valutazioni di confronto tra la rete attuale congestionata e la stessa libera dal traffico, risulta che, nei periodi preCovid, le ore perse nella congestione a Roma sono state circa 135 milioni all'anno, che equivalgono ad una perdita di 1,5 miliardi di euro, al netto dei costi ambientali.

In termini di uso dei diversi modi di trasporto, abbiamo una città in chiaro scuro con le aree centrali, in particolare all'interno dell'anello ferroviario, caratterizzate da un utilizzo del trasporto pubblico

decisamente più elevato (fino al 50% in destinazione), mentre al di fuori dell'anello le percentuali scendono fino al 15%.

In questo quadro le due ruote motorizzate assumono sempre più il ruolo di alternativa all'automobile soprattutto per accedere al centro storico dove circa uno spostamento su 4 in destinazione è effettuato con motocicli e ciclomotori. Ovvie le riflessioni sulla necessità ed **urgenza di regolare maggiormente e rendere più sicuro l'utilizzo dei mezzi a due ruote** ma anche di attuare politiche che favoriscano l'uso del trasporto pubblico e di sistemi di mobilità alternativi più "sostenibili" dal punto di vista ambientale e della sicurezza stradale.

Un tema di interesse al fine di un inquadramento generale della mobilità romana è anche quello dell'intermodalità, in particolare dei parcheggi di scambio.

Ancora oggi la mobilità nella città di Roma resta affidata per oltre il 65% al mezzo di trasporto individuale, con una significativa quota di spostamenti in motociclo, il cui parco è più che raddoppiato in 10 anni. Tutto questo ha aggravato l'intensità del traffico veicolare.

Occorre moltiplicare l'offerta di parcheggi di scambio nelle aree esterne della città in prossimità della rete del ferro al fine di favorire l'intermodalità a beneficio del trasporto pubblico

A questo proposito, una soluzione sostenibile e innovativa per il futuro della città è quella di attuare il progetto Metrovia che offre una risposta concreta in termini di intermodalità. Un progetto promosso da qualche anno da un team di professionisti coordinato dall'architetto Paolo Arsenà. (vedi paragrafo 2.1)

Ampi spazi riguardano il potenziamento e l'ottimizzazione dell'attuale sistema di mobilità attraverso:

- la riorganizzazione della rete di trasporto pubblico di superficie attraverso il ridisegno della rete portante e della rete periferica;
- l'individuazione di tracciati idonei per il potenziamento della rete tranviaria e per sistemi di trasporto innovativi di media capacità, avviando la fase progettuale/realizzativa di quegli interventi già valutati a livello di fattibilità tecnico-transportistica;
- il potenziamento dei servizi ferroviari metropolitani anche attraverso la rinegoziazione dei livelli di offerta erogati;
- il potenziamento dei parcheggi di scambio esistenti e la rapida realizzazione di quelli in fase di progettazione avanzata;
- l'attuazione di nuove politiche, anche innovative, per la regolazione della mobilità privata, incluse le due ruote;
- la diffusione delle tecnologie per l'informazione e l'accessibilità ai servizi, sia del trasporto pubblico che privato;
- la valorizzazione dei modi non motorizzati, non solo per gli spostamenti occasionali ma anche per l'accessibilità sistematica al trasporto pubblico;
- la promozione di modi di trasporto collettivo di "nicchia" (taxi collettivo, car sharing, car pooling, ecc.) mirati a soddisfare le particolari esigenze di parte della popolazione e di aree con caratteristiche tali da richiedere servizi su misura del territorio urbano.

I romani, oltre ad avere una mobilità di bassissima qualità, hanno anche gravissime restrizioni nella loro libertà di movimento: a Roma ogni cittadino effettua mediamente poco più di 2 spostamenti al giorno; nelle metropoli più dinamiche gli spostamenti sono nell'ordine di 4 al giorno. In definitiva **si è in presenza di una forte domanda di mobilità inespressa proprio a causa della inefficienza del sistema di trasporti.**

Il PUMS dovrà quindi assumere una serie di obiettivi quantitativi per:

- migliorare l'accessibilità delle persone e delle merci all'area romana ed al suo hinterland, prioritariamente incrementando la ripartizione modale a favore del trasporto pubblico;
- ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico dovuti al traffico ed alla congestione;
- garantire la tutela dei beni archeologici ed architettonici della città nonché del suo "patrimonio verde";
- migliorare la sicurezza e la qualità delle infrastrutture;
- aumentare la conoscenza ed il rispetto delle regole.

Il soddisfacimento di questi obiettivi si traduce in un'idea organizzativa della città che prevede:

- un'articolazione della mobilità tale per cui con l'avvicinarsi al centro sia sempre maggiore l'utilizzo del trasporto pubblico ed in periferia, nonché nelle centralità, sia comunque garantita l'accessibilità a sistemi forti su ferro di elevata qualità;
- l'allontanamento del traffico veicolare di attraversamento sia nella città consolidata che nelle periferie;
- il potenziamento della mobilità di connessione con porti e aeroporti;
- la valorizzazione delle vie d'acqua;
- la progressiva pedonalizzazione del Centro Storico cioè la creazione di una rete di percorsi pedonali protetti nel centro storico abbinata alla pedonalizzazione integrale di aree a forte valenza attrattiva, quindi l'estensione di tale rete di percorsi alle aree meno centrali;
- l'uso diffuso di tecnologie per il controllo e l'informazione del traffico privato e della mobilità pubblica;
- un processo educativo del cittadino e delle istituzioni addette ai controlli verso una maggiore consapevolezza su regole e sicurezza stradale.

2. PROGETTI

Metrovia: trasformare Roma con le metropolitane possibili

In tema di mobilità, Roma ha un deficit impressionante: 3 sole metropolitane per la seconda città più estesa d'Europa. Per questo sconta un insostenibile problema di traffico.

Il “progetto Metrovia 2021”, proposto dall'arch. Paolo Arsenà in collaborazione con un team di professionisti, offre una soluzione vantaggiosa che mette Roma al passo con l'Europa, diventando anche occasione per rigenerare lo spazio urbano.

Si tratta di sfruttare le infrastrutture ferroviarie esistenti per creare sei nuove linee di superficie con un servizio identico a quello delle metropolitane ipogee e a queste integrato: aggiungendo complessivamente 50 nuove fermate e triplicando i nodi di scambio (dagli attuali 7 a 26).

Il tutto è possibile implementando sul nodo di Roma la tecnologia ad Alta Densità, come previsto dai piani di FS.

Il risultato è un sistema di 11 linee complessive a servizio della città: le 4 metro ipogee (compresa quella prevista e non ancora realizzata), le 6 nuove metro di superficie, più una ferrovia urbana circolare. Il tutto affiancato al servizio dei treni regionali, che continuano a circolare, come e meglio di prima, offrendo nuovi benefici ai pendolari perché saltano alcune fermate e arrivano più in fretta alle principali destinazioni.

La convivenza avviene, a seconda delle linee, in due differenti modalità.

- 1) Su tracciati “paralleli” ricavati dai percorsi ferroviari esistenti, utilizzando una tratta scarica e un raddoppio già previsto.
- 2) Sullo stesso tracciato con l'inserimento, in alcune stazioni, dei binari di precedenza.

Il servizio urbano viene esercitato da treni allestiti come metropolitane, sulla falsariga di rotabili come le S-Bahn di Berlino, della London Overground o di alcune linee RER parigine.

Il servizio regionale invece, quando si svolge su linea separata, potrà continuare ad essere esercitato con gli attuali convogli previsti.

Scavi ridotti al minimo; riuso dell'esistente; pochi disagi per la circolazione urbana (si lavora sul sedime delle linee ferroviarie).

Una rivoluzione possibile e vantaggiosa sotto tutti gli aspetti, capace di rimettere in moto l'economia della città, con tanti cantieri diffusi di piccola entità e soprattutto con la prospettiva di una mobilità molto più efficiente, capace di richiamare gli investitori e le grandi aziende. Un sistema in grado di valorizzare il mercato immobiliare e di venire incontro alle esigenze di sostenibilità ambientale, favorendo il trasferimento degli spostamenti dalla gomma al ferro.

La realizzazione si può condurre per tappe, e nel primo quinquennio sono tecnicamente realizzabili 4 delle 6 linee metropolitane di superficie.

A fronte dei 300 milioni a km di una metro ipogea, il **costo unitario** stimato per Metrovia è di **30 milioni**, per un **totale di 5 miliardi** (3 miliardi è il costo speso fin qui per metro C).

Le **10 linee metropolitane** di Metrovia sono il primo passo, il necessario presupposto per dotare Roma in tempi rapidi di una rete su ferro efficiente.

Poi, per **estendere il livello di copertura all'intero tessuto urbano**, la rete delle metropolitane ha bisogno di essere integrato, in superficie, con una **rete di Metrotram di 12 linee** cioè con un servizio più capillare capace di colmare gli spazi non serviti, mantenendo lo **stesso livello di efficienza**.

L'obiettivo è quello di innescare un graduale ma imponente processo di **riduzione del mezzo privato** nel traffico urbano offrendo, contestualmente, l'alternativa di un servizio su ferro ben ramificato e funzionale che vada oltre il mero servizio tramviario come quello attuale a Roma (anche sulle linee recenti).

I Metrotram, anche se non sempre corrispondono, sotto il profilo tecnico, ai veicoli a cui siamo abituati a pensare, sono tram svincolati dal traffico e ad "alta efficienza" in grado di offrire un **servizio di superficie capiente, puntuale, rapido**, che interseca ed integra quello della Metrovia.



E perché i **Metrotram e non gli autobus**? Anzitutto per una questione di capienza, decisamente migliore su ferro. Basta osservare la tabella sotto indicata che mostra la capacità di trasporto dei vari mezzi pubblici, espressa in pphpd (passeggeri per ora per direzione):

Mezzo di trasporto	Capienza (passeggeri)	Frequenza (minuti)	Capacità di trasporto (persone per ora per direzione)
METROPOLITANA Hitachi driverless di Metro C – 6 carr.	1200	3 – 4 minuti	18.000 – 24.000
METROPOLITANA LEGGERA Hitachi driverless di Metro C – 4 carr.	800	3 – 4 minuti	12.000 – 16.000
TRENO REGIONALE tipo "Rock" o Taf di FS	660	7,5 minuti	5.300
METROTRAM* Tipo Hitachi Sirio	275	3-5 minuti	3.300 – 5.500
AUTOBUS* Irisbus Serie Roma	99	4 minuti	fino a 1.500

**In sede protetta*

Poi perché i tram (anche a idrogeno in alcune tratte come ad esempio T3, T4, T6, T8) non inquinano, non sporcano, non fanno rumore. Sono adatti alla città green che dobbiamo immaginare per il futuro.

Infine, ed è il motivo più importante, perché il percorso è concepito interamente in **autonomia dal traffico urbano**. E il Metrotram è il mezzo più indicato per **viaggiare in corsia protetta**, mentre l'autobus, più dinamico e flessibile, esprime meglio le sue potenzialità solo quando deve divincolarsi tra le auto e gli ostacoli delle corsie promiscue.

I costi

- 4,8 miliardi il **costo totale delle 11 metropolitane di Metrovia** (ma la cifra da stanziare è poco più di 3 miliardi) senza le future estensioni ipogee.

COSTO TOTALE RETE METROPOLITANA DI METROVIA*	4.771
INTERVENTI GIÀ FINANZIATI E IN VIA DI REALIZZAZIONE	1.684
INTERVENTI PREVISTI MA SENZA FINANZIAMENTO	443
NUOVI INTERVENTI PREVISTI DA METROVIA	2.644
COSTO TOTALE OPERE DA FINANZIARE	3.087

*escluse le estensioni ipogee delle linee

(omesso il calcolo dei costi delle estensioni in quanto i costi chilometrici delle metropolitane ipogee sono soggetti a molte variabili, dipendendo molto da tipologie dei terreni attraversati e dalla tecnologia di scavo)

Le principali voci di costo

Oltre al costo del materiale rotabile, evidenziato in tabella, nel computo, sotto la voce “altre spese” per ogni linea sono state calcolate le seguenti voci di costo: opere infrastrutturali connesse alla realizzazione del sistema, nuove stazioni, e interventi su quelle esistenti, adeguamento del segnalamento e blocco, opere civili connesse alla realizzazione delle linee, barriere antirumore e comunicazione visiva

Linea	Km	Frequenza	Tempo di giro	Capacità (pphpd)	Totale Convogli	Nuovi convogli	Tipo convogli	Costo a convoglio	Costo convogli	Totale altri costi	Costo totale linea	Costo già finanziato	Costo previsto non finanziato	Nuovi costi
M1	18,6	2'	78	36000	43	21	6 carrozze	9	190	-	190	18	-	172
M2 JONIO	17,5	4'	70	18000	19	4	6 carrozze	9	37	5	42	36	-	6
M2 REBIBBIA	18,1	4'	72	18000	20	5	6 carrozze	9	43	5	48	-	-	48
M3	21,3	3'	77	24000	28	14	6 carrozze	10	142	300	443	380	60	3
M4	40,4	5'	156	14400	34	34	6 carrozze	9	308	336	644	25	133	486
M5	24,9	4'	97	12000	27	27	4 carrozze	5	134	199	333	150	-	183
M6	28,4	5'	111	9600	24	24	4 carrozze	5	122	283	405	-	-	405
M7	13,8	3'	56	24000	20	20	6 carrozze	9	184	162	346	-	75	271
M8	12,6	3'	51	16000	19	16	4 carrozze	5	94	137	231	135	10	86
M9	28,5	3'	111	24000	41	20	6 carrozze	9	177	369	546	347	-	199
M9 EXPRESS	24,3	12	54	6000	5	5	6 carrozze	9	45	10	55	-	-	55
M10	30,0	10'	44	3900	5	-	Rock	-	-	828	828	593	-	235
NUOVI DEPOSITI	n° 4									660	660		165	495
TOTALE COSTI											4.771	1.684	443	2.644

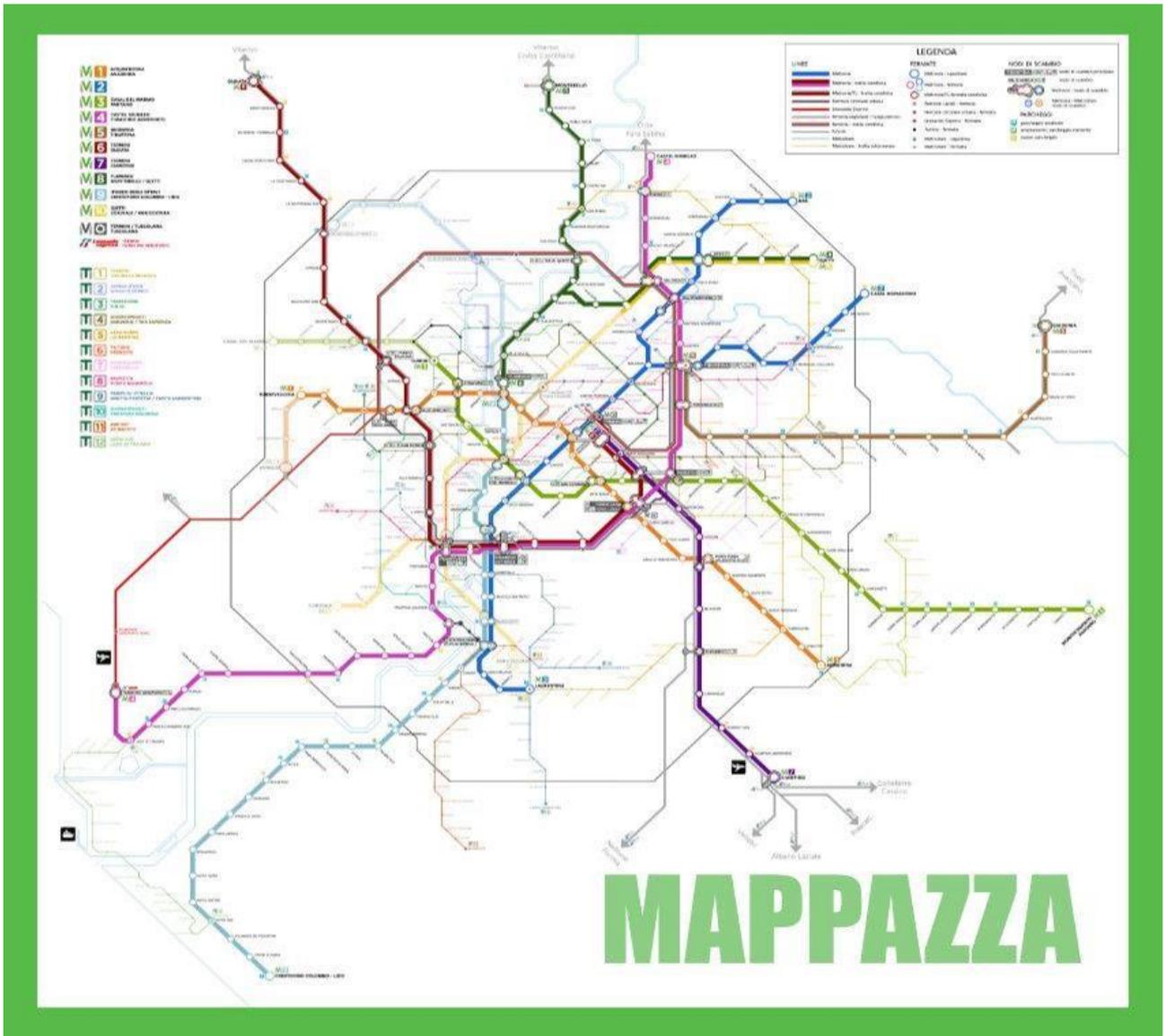
- 4,5 miliardi il **costo totale dei 12 metrotram** (con una cifra da stanziare pari a 4,230 miliardi).

COSTO TOTALE RETE METROTRANVIARIA DI METROVIA	4.482
INTERVENTI GIA' FINANZIATI E IN VIA DI REALIZZAZIONE	252
INTERVENTI PREVISTI MA SENZA FINANZIAMENTO	380
NUOVI INTERVENTI PREVISTI DA METROVIA	3850
COSTO TOTALE OPERE DA FINANZIARE	4.230

Le principali voci di costo

Oltre al costo dei convogli, evidenziato in tabella sotto ini, nel computo, sotto la voce “altre spese” per ogni linea sono state calcolate le seguenti voci di costo: nuovi tracciati, tratte sotterranee, tratte riqualificate, opere speciali e comunicazione visiva

Linea	Km	Frequenza	Tempo di giro	Capacità (pphd)	Totale Convogli	Nuovi convogli	Tipo convogli	Costo a convoglio	Costo convogli	Totale altri costi	Costo totale linea	Costo già finanziato	Costo previsto non finanziato	Nuovi costi
 1	23,3	4'	121	4140	33	9	tram 32m	2	18	447	465	44	380	41
 2	12,8	4'	68	4140	19	19	tram 32m	2	37	369	406	-	-	406
 3	19,1	4'	108	4140	30	30	tram 32m	2	59	215	274	-	-	274
 4	24,6	8'	122	2070	17	17	tram 32m	2	34	279	313	-	-	313
T. SAPIENZA  4 GARDENIE	20,2	8'	101	2070	14	8	tram 32m	2	16	12	28	-	-	28
 5	27,8	4'	128	4140	35	35	tram 32m	2	70	679	749	184	-	564
 6	7,6	4'	50	4140	14	14	tram 32m	2	27	194	221	-	-	221
 7	12,2	4'	63	4140	17	17	tram 32m	2	34	376	410	-	-	410
 8	15,3	4'	87	4140	24	0	tram 32m	2	0	204	204	24	-	181
 9	15,4	8'	78	2070	11	11	tram 32m	2	21	290	311	-	-	311
F. TE LAURENT.  9 GROTTA PERF.	12,0	8'	62	2070	8	8	tram 32m	2	17	38	55	-	-	55
 10	7,0	4'	38	4140	10	10	tram 32m	2	21	79	100	-	-	100
 11	11,6	4'	28	4140	9	9	tram 32m	2	18	189	207	-	-	207
 12	12,2	4'	29	4140	9	9	tram 32m	2	18	321	339	-	-	339
NUOVI DEPOSITI	n° 8										400	-	-	400
TOTALE COSTI											4.482	252	380	3.850



- M1** ACQUAFREDDA ANAGNINA
- M2** CASAL DEL MARMO FANTANO
- M3** CASTEL GIUBILEO FIUMICINO AEROPORTO
- M4** GUIDONIA TIBURTINA
- M5** TERMINI OLGIATA
- M6** TERMINI CIAMPINO
- M7** FLAMINIO MONTEBELLO / OJETTI
- M8** IPOGEO DEGLI OTTAVI CRISTOFORO COLOMBO - UDC
- M9** OJETTI CORVALE / AGRICOLTURA
- M10** TERMINI / TUSCOLANA TUSCOLANA
- M10** TERMINI FIUMICINO AEROPORTO

- T1** TERRACINA TORRE S. M. MARINO
- T2** ROMA S. PAVO S. GIOVANNI S. MARINO
- T3** TRASTEVERE PIAZZA
- T4** EUR FERROVIA S. GIOVANNI S. MARINO
- T5** ROMA EUR S. GIOVANNI S. MARINO
- T6** TRIVIONE PRINCESSE
- T7** ROMA EUR S. GIOVANNI S. MARINO
- T8** EUR FERROVIA S. GIOVANNI S. MARINO
- T9** EUR FERROVIA S. GIOVANNI S. MARINO
- T10** EUR FERROVIA S. GIOVANNI S. MARINO
- T11** EUR FERROVIA S. GIOVANNI S. MARINO
- T12** EUR FERROVIA S. GIOVANNI S. MARINO

MESSA A GARA OPERE ISTANZE MIT 2018-2019

- Tramvia Togliatti (Ponte Mammolo-Subaugusta);
- Tramvia Tiburtina (Verano- Tiburtina FS);
- Fornitura di 50 tram di nuova generazione;

PROGETTAZIONE E MESSA A GARA OPERE ISTANZE MIT 2020

- Stazione metro C di piazza Venezia (integrazione quadro economico);
- Nuovi treni per la linea C della metropolitana;
- Nuovi 6 treni per le metro A e B;
- Tramvia TVA Termini-Vaticano-Aurelio: solo tratta da Termini fino a largo di Torre Argentina, valutando la connessione con la linea 8 ed evitando così la sovrapposizione al prolungamento della linea C (il progetto presentato prevede 3 km in sostanziale ricalco del tracciato della metropolitana, da piazza Venezia a Ottaviano).

LE METROPOLITANE: TRATTE PRIORITARIE

- Linea A: prolungamento Battistini-Boccea GRA;
- Linea B: prolungamento Rebibbia - Casal Monastero;
- Linea C: prolungamento Venezia-Clodio;
- Linea D: progettazione definitiva dell'intera linea Agricoltura-Ojetti, a cominciare dalla tratta nord, collegabile da Val d'Ala con la ferrovia Roma Nord;
- Linea E: predisposizione in metropolitana dei 28 km della linea Roma-Lido
- Linea F: trasformazione in metropolitana dei 12,5 km della tratta urbana Flaminio Montebello (con la realizzazione della fermata Valle Giulia e la diramazione a Ojetti all'altezza di Campi Sportivi)

Roma-Civita Castellana-Viterbo e potenziamento della tratta extraurbana

- Chiusura dell'anello ferroviario (tratta Vigna Clara-Nomentana)

LE METROPOLITANE: ULTERIORI TRATTE

- Linea B1: prolungamento Jonio-Porta di Roma;
- Linea C: prolungamento Farnesina-La Giustiniana;
- Linea D1: diramazione Fermi-Corviale;

TRAMVIE: TRATTE ED AZIONI PRIORITARIE

Presentazione di nuove istanze di finanziamento MIT 2021-2026:

Trasformazione delle linee tranviarie in Metrotram, attraverso l'adeguamento delle tratte esistenti alla tecnologia UTC (Urban Traffic Control) con realizzazione di sede dedicata esclusiva lungo tutto il percorso e adozione del medesimo sistema per le nuove tratte/linee.

- Tramvia Tiburtina FS-Ponte Mammolo;
- Tramvia Tor Sapienza (prolungamento linea 14);

- Tramvia Silvestri (prolungamento linea 8);
- Tramvia Flaminia (prolungamento linea 2);
- Tramvia Borghese (tramviarizzazione linea bus 490);
- Tramvia Parioli (Piazza Ungheria-Auditorium-viale Angelico);
- Completa revisione del tracciato della linea G, secondo le linee guida del Metrotram T1 del progetto Metrovia (itinerario Termini – piazza Vittorio – Porta Maggiore – Prenestina – Pigneto – Casilina – Torre Spaccata – Anagnina)
- Metrotramvia H (Anagnina-Torre Angela) estesa fino a Tor Bella Monaca
- Integrazione e modifica del PUMS;

SUPPLEMENTO: POLITICHE PER LA MOBILITÀ

1. Ciclabilità:

- Ripristino del bike sharing comunale;
- Ampliamento della rete;
- Campagne di sensibilizzazione.

2. Sicurezza Stradale, con l’obiettivo di dimezzare i morti in strada entro il 2030

- Realizzazione delle “zone 30” e isole ambientali;
- Realizzazione di misure di sicurezza attiva e passiva.

3. Accessibilità della città per tutti:

- Adeguamento e installazione degli ascensori;
- Sostituzione della flotta autobus;
- Istituzione della Consulta Cittadina per l’Accessibilità.

4. Adeguamento del servizio autobus di superficie:

- Rinnovo della flotta Atac attraverso un piano pluriennale che preveda l’acquisto di almeno autobus;
- Fluidificazione del servizio;
- Adeguamento del contratto di servizio Comune-Atac;
- Nuovo bando di gara per il servizio periferico.

5. Completamento della maglia ferroviaria urbana:

- Accelerazione dei lavori della stazione Pigneto;
- Realizzazione dei nodi di scambio di Ponte Lungo-Tuscolana e Libia-Nomentana;
- Nuove fermate Zama, Quadraro (ex Selinunte), Statuario e Massimina.

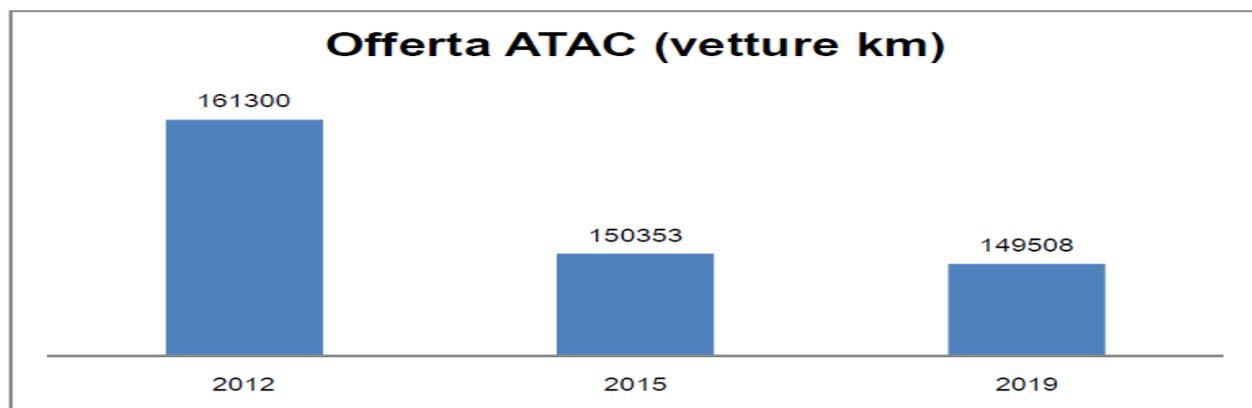
3. SINTESI ATAC: PROBLEMATICHE E SOLUZIONI

3.1. Problematiche

UN'OFFERTA SEMPRE PIÙ SCADENTE

Un'azienda ATAC, la società del Comune di Roma Capitale, che gestisce il servizio di trasporto pubblico non è in grado da anni di effettuare un servizio efficiente.

Nel corso dell'ultimo decennio, l'azienda ha perso oltre 10 milioni di vetture chilometro, nonostante l'entrata in servizio della metro C.

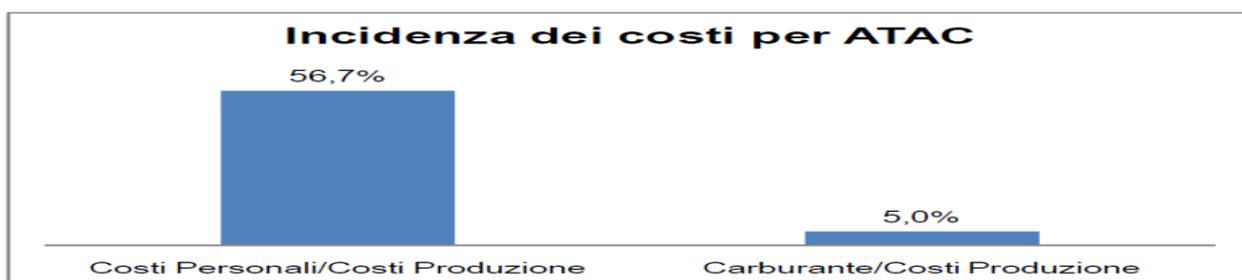


IL CONCORDATO NON RISOLVE I PROBLEMI

Il concordato non ha migliorato la situazione, che ha lasciato nell'incertezza sempre maggiore anche i fornitori dell'azienda. La situazione del concordato non aiuta inoltre a migliorare la situazione, perché i fornitori sono messi sotto pressione, oltre al fatto che i creditori (in buona parte i contribuenti romani) probabilmente non vedranno più rimborsati i soldi che gli spettano.

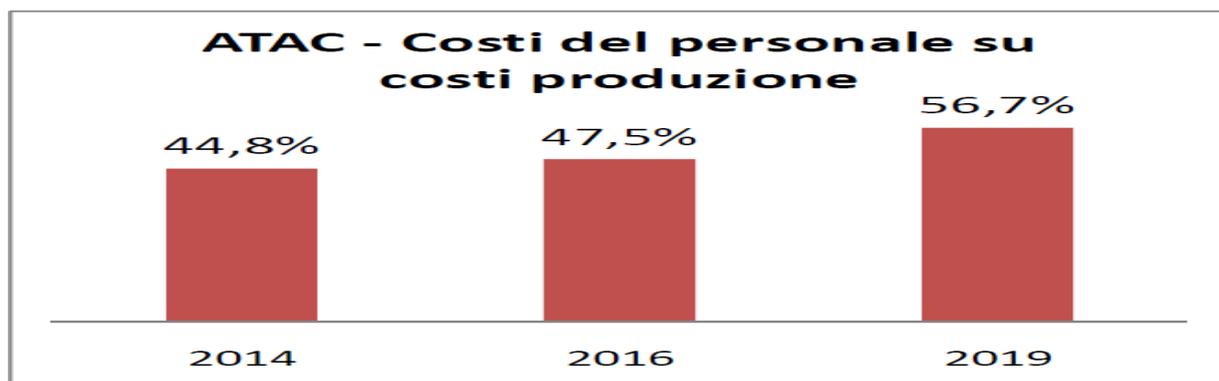
COSTI DEL PERSONALE FUORI CONTROLLO

ATAC non ha i soldi per un semplice motivo: spende troppo in costi per il personale che sono pari a oltre al 50 per cento dei costi totali aziendali. Solo per dare un paragone, per il carburante l'azienda spende circa il 5 per cento. Troppe spese correnti in personale, soprattutto per la parte relativa agli amministrativi, meno critica è invece la parte degli operativi. Un altro confronto è interessante: ATAC a Roma offre meno vetture chilometro di ATM a Milano.



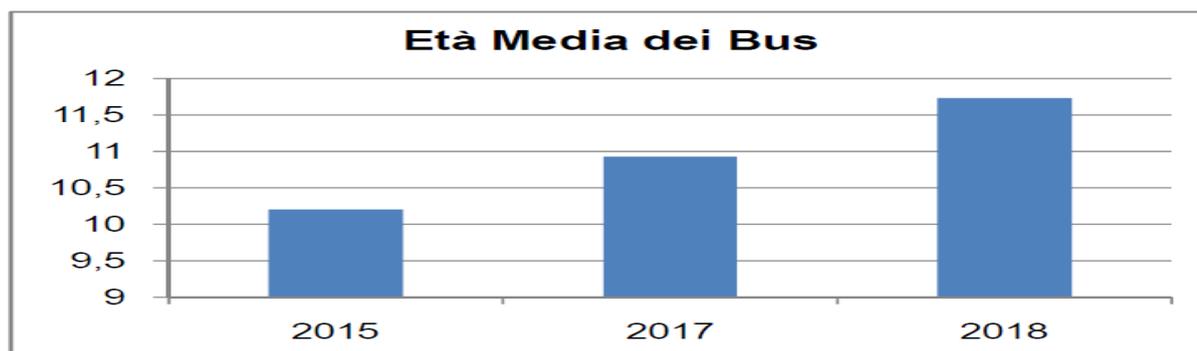
COSTI DEL PERSONALE E ASSENTEISMO

Tra il 2014 e il 2019 i costi del personale sono cresciuti da meno del 45 per cento del totale a quasi il 57 per cento. Un incremento delle spese correnti che tuttavia lasciano sempre meno spazio per gli investimenti. Al tempo stesso, un altro dei problemi si trova nel tasso di assenteismo. ATAC ha registrato un tasso del 12,5 per cento nel 2019, di molto superiore ad esempio rispetto ad ATM a Milano dove il tasso è stato inferiore all'8 per cento. Questo significa che in media quasi 1400 dipendenti al giorno hanno un motivo per non presentarsi al lavoro.



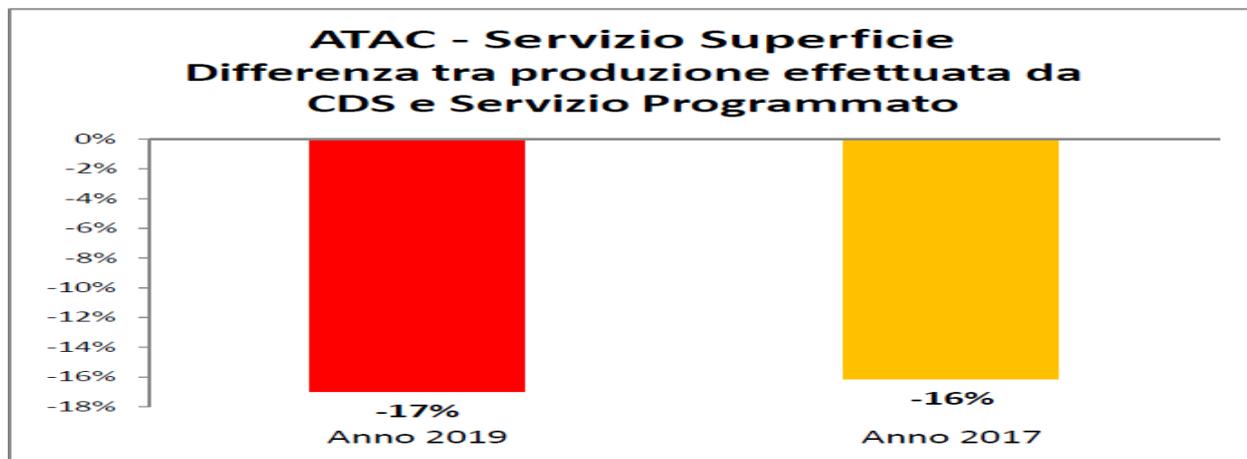
POCHI INVESTIMENTI E FLOTTA VETUSTA

Troppe spese correnti nel corso degli anni hanno portato a mancanza di investimenti. E la mancanza di investimenti porta ad avere una flotta di bus troppo vecchia che non riescono più ad uscire dai depositi. dall'età media della flotta degli autobus. Tra il 2015 e il 2018 è cresciuta da circa 10 anni ad oltre 11 anni e mezzo.



OFFERTA CARENTE, CONTRATTO NON RISPETTATO

Il risultato è molto evidente per chi prova ad aspettare un bus a Roma. Nel 2019 ATAC è stata inadempiente, offrendo 17% meno del servizio da contratto, per quanto riguarda il servizio di superficie, di gran lunga il più importante per l'azienda.



9 MILIARDI DI SOLDI PUBBLICI IN 11 ANNI

Tutte queste scelte lasciano l'azienda in forte difficoltà e i cittadini romani alle prese con un servizio di trasporto pubblico locale non soddisfacente a fronte del fatto che tra il 2009 e il 2019, ATAC ha ricevuto quasi 8 miliardi di euro di sussidi pubblici e nonostante questo ha accumulato perdite per quasi 1,4 miliardi di euro. Un buco di circa 9 miliardi di euro in 10 anni che i contribuenti romani pagano ogni anno tramite una delle tassazioni più elevate in Italia.

COSTI DEL SERVIZIO ELEVATI

Il fatto che nell'ultimo biennio l'azienda non ha perso soldi (come ultima riga di bilancio) deriva dal fatto che ammortamenti e deprezzamenti e interessi sono stati ridotti per centinaia di milioni di euro (a scapito di fornitori e contribuenti). Dal 2016 al 2019 i contributi pubblici sono aumentati di circa 40 milioni di euro, nonostante il servizio non sia aumentato come numero di vetture chilometro. I costi per vettura chilometro sono più che doppi rispetto alle migliori best practise europee.

SCADENZA DEL CONTRATTO

Il contratto di servizio tra il Comune di Roma Capitale e ATAC scade a dicembre del 2021.

3.2. Soluzioni

ASSEGNAZIONE DEL SERVIZIO

In generale non vi è una chiara tendenza a fare delle gare per l'assegnazione del servizio e spesso l'ente affidante si trova in un regime di contiguità con l'azienda incumbent che poi effettuerà il servizio stesso di trasporto pubblico locale. In teoria l'affidamento mediante gare è lo strumento principe per l'assegnazione del servizio indicato dal Regolamento Europeo 1370/2007 (art.5), ma possono essere permesse anche altre due modalità, quali la gestione diretta (la fornitura del servizio è fatta dalla stessa autorità competente) e l'affidamento diretto (in house).

Fare le gare non è semplice. L'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera 49 del 2015 ha indicato quali siano le misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relative alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri, ma queste misure sono state poi disattese dalla politica. Esiste dunque una delibera da parte dell'Autorità indipendente che "spiega" come fare le gare per l'assegnazione del servizio.

UTILIZZO EFFICIENTE DEGLI ASSET

È bene ricordare che il costo del personale può essere diminuito con un miglioramento dell'organizzazione e un aumento complessivo della produttività. L'utilizzo degli assets e il coordinamento tra la gestione del personale e l'utilizzo degli assets aziendali stessi (si pensi al caso limite di ATAC dove il personale operativo non ha autobus) possono portare ad un'efficienza dei servizi. La questione non si riduce dunque tanto al costo del personale, ma all'utilizzo efficiente dello stesso.

Se un'azienda non acquista nuovi mezzi, avrà un eccesso di personale con una riduzione anche dell'offerta.

AUTORITÀ INDIPENDENTI

Un sistema efficiente ha tuttavia bisogno anche di programmatori di servizio e di autorità indipendenti efficienti. Non è possibile avere un processo di gara, che porti all'efficienza del sistema, senza avere un sistema di Agenzie che sappiano fare queste gare.

A Roma, come nel resto d'Italia non esiste un'Agenzia in grado di fare le gare.

AGENZIE DI REGOLAZIONE E GARE

Le Agenzie dovrebbero essere totalmente indipendenti dalla politica, magari con un sistema di finanziamento simile a quello che già succede per l'Autorità di regolazione dei Trasporti. Solamente un'Agenzia forte ed indipendente può portare ad avere un settore del trasporto pubblico locale realmente in concorrenza.

Rispetto alle Agenzie è bene introdurre due tematiche importanti legate alla teoria economica: l'asimmetria informativa e il dimensionamento ottimale dei bacini.

BARRIERE ALL'INGRESSO

Vi è un ulteriore tema legato ai bacini e alle gare che la stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti ha sottolineato diverse volte, vale a dire quello legato agli investimenti. Spesso l'investimento in materiale rotabile o mezzi pubblici rischia di diventare un blocco alla concorrenza.

Di fatto, se il materiale rotabile è acquistato da una Regione e viene dato all'operatore di trasporto pubblico, c'è il serio rischio che nel momento della gara vi sia una asimmetria tra i diversi offerenti e l'incumbent sia di fatto avvantaggiato.

Partecipare a delle gare dove sono previsti investimenti per miliardi di euro, significa dover avere sempre una dimensione molto grande e ridurre la contendibilità delle gare stesse.

BENEFICI DELLA LIBERALIZZAZIONE

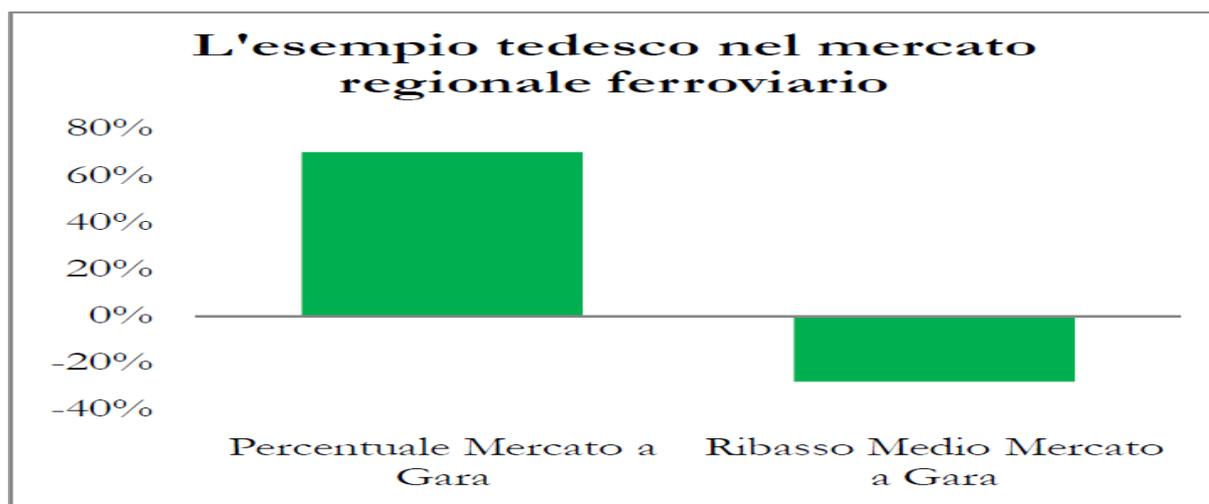
I benefici della liberalizzazione sono abbastanza chiari, laddove si svolgono delle gare effettuate in maniera corretta.

Una liberalizzazione completa che non può e non deve riguardare solamente alcuni bacini, lasciando intatto il potere monopolistico di alcuni attori locali rilevanti.

Un esempio interessante è stato sicuramente quello dell'apertura del mercato regionale su ferro in Germania.

Con una contribuzione in forte calo a parità di treni chilometro offerti, si sono liberate delle risorse da utilizzare anche nel settore dei trasporti.

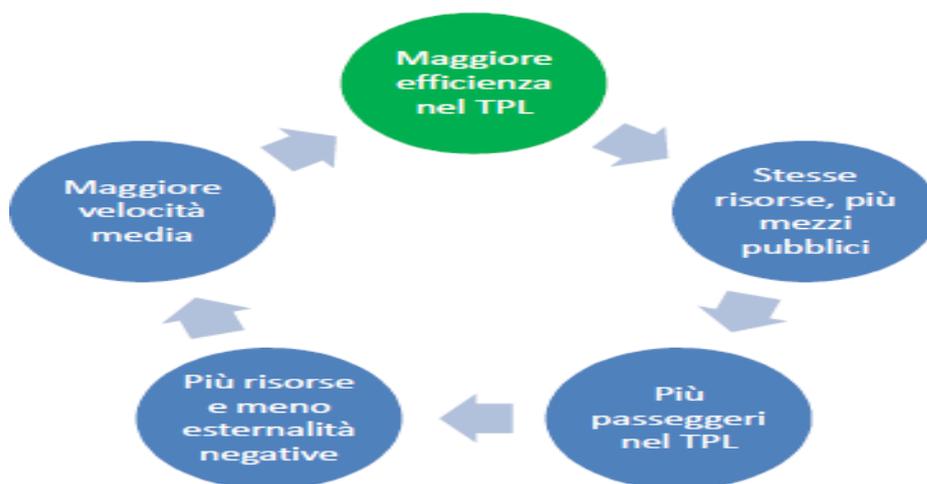
Questo può valere anche nel TPL a livello cittadino.



CIRCOLO VIRTUOSO DELL'UTILIZZO EFFICIENTE DI RISORSE PUBBLICHE

La figura seguente evidenzia quale sia il circolo virtuoso che è possibile attivare grazie ad un miglior utilizzo delle risorse pubbliche.

In figura il circolo virtuoso della liberalizzazione del TPL



INVESTIRE SUL FERRO.

Il trasporto su ferro nelle aree urbane è essenziale proprio per limitare il traffico ed è il mezzo più efficiente per trasportare un numero elevato di passeggeri in uno spazio limitato. Al tempo stesso, l'utilizzo in generale del trasporto pubblico locale, come abbiamo visto, permette di avere una minore congestione dovuta al traffico. Il traffico quindi è un'esternalità negativa, vale a dire che genera dei costi che non vengono contabilizzati direttamente nell'analisi economica. Investire su nuove linee metropolitane, porta ad avere grandi benefici ambientali e di mobilità cittadina.

TECNOLOGIA E INVESTIMENTI PRIVATI

L'arrivo di nuovi investitori esperti del settore, magari grazie a processi di gara efficienti, con obiettivi pubblici di innovazione e rinnovamento della flotta, possono portare il settore TPL verso una nuova rinascita. Il settore del trasporto pubblico locale si trova di fronte ad un cambiamento epocale. Buona parte della politica locale non sembra essersene accorta, ma di fatto il settore automotive in generale sarà quello che maggiormente subirà l'impatto della rivoluzione tecnologica.

EFFICIENZA ED IMPATTO SUL LAVORO

Un utilizzo efficiente di risorse potrebbe portare ad un incremento dell'offerta del 25 per cento nell'ambito cittadino romano, a parità di risorse pubbliche.

Questa efficienza porterebbe anche a creare diverse migliaia di posti di lavoro, grazie alla maggiore competitività dell'economia romana dovuta ad un sistema di trasporto pubblico più efficiente.