






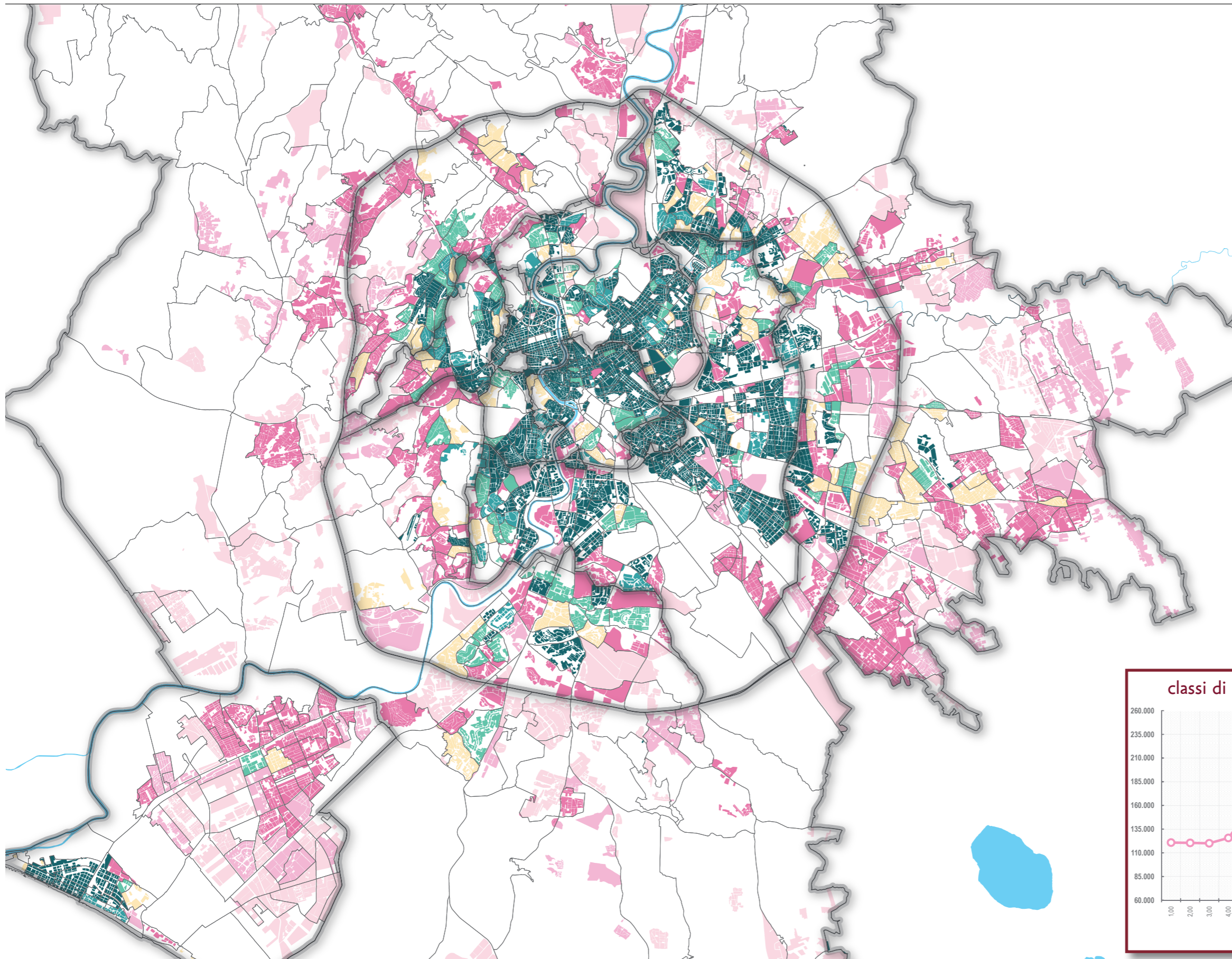
	densità insediativa	27
	popolazione	28
	addetti	29
	rete del trasporto pubblico	30
	rete del trasporto privato	31
	simulazioni trasporto privato-ora di punta della mattina	32
	simulazioni trasporto pubblico	33
	indicatori trasportistici-ora di punta della mattina	34





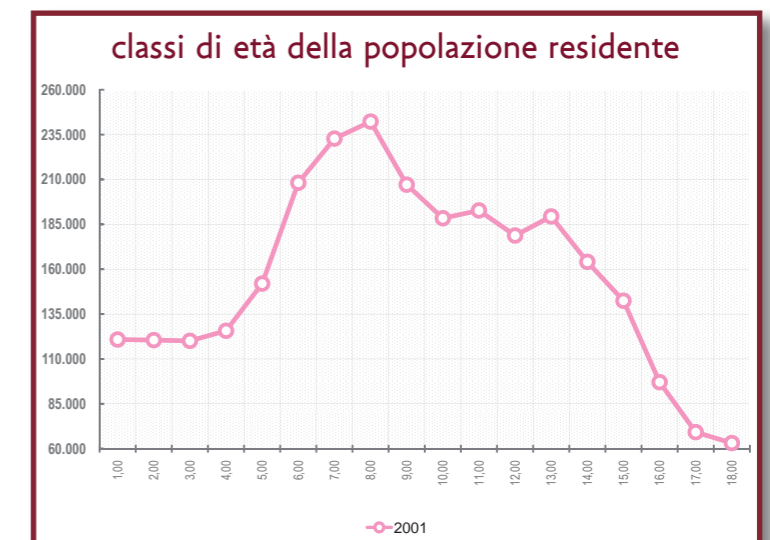
La costruzione dello scenario relativamente alla popolazione residente è stata condotta a partire dai dati del 14° censimento generale della popolazione e delle abitazioni, effettuati nell'anno 2001. Nel 2001 il 71% degli abitanti di Roma e Provincia era residente all'interno del territorio comunale di Roma, nel 2009 questa percentuale è scesa al 68.5%, nel 2014 si è arrivati al 66.5%.

Contestualmente molti comuni della cintura hanno, in questi quindici anni, quasi raddoppiato la propria popolazione, soprattutto quelli che si collocano lungo i corridoi di accesso alla città serviti dal sistema ferroviario.

Per quel che riguarda, invece, gli addetti, il dato è stato ottenuto dall'8° Censimento generale dell'industria e dei servizi, effettuato anch'esso nell'anno 2001.

densità del carico insediativo (popolazione+addetti/ha)

- meno di 25
- 25 - 50
- 50 - 150
- 150 - 200
- 200 - 250
- 250 - 300
- oltre 300

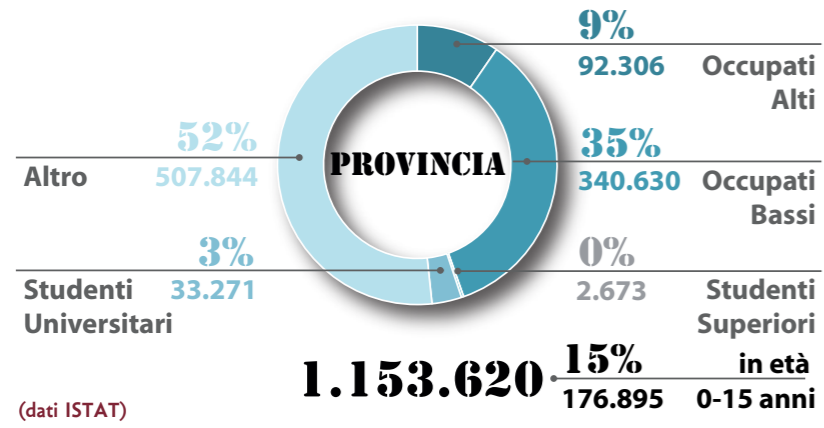
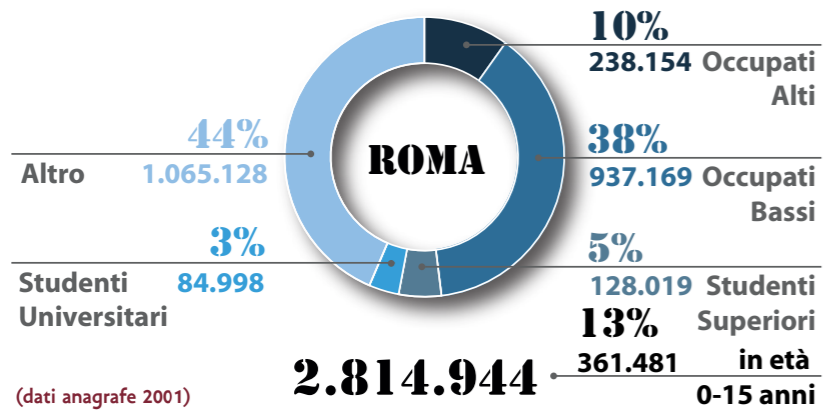


SE
0.1



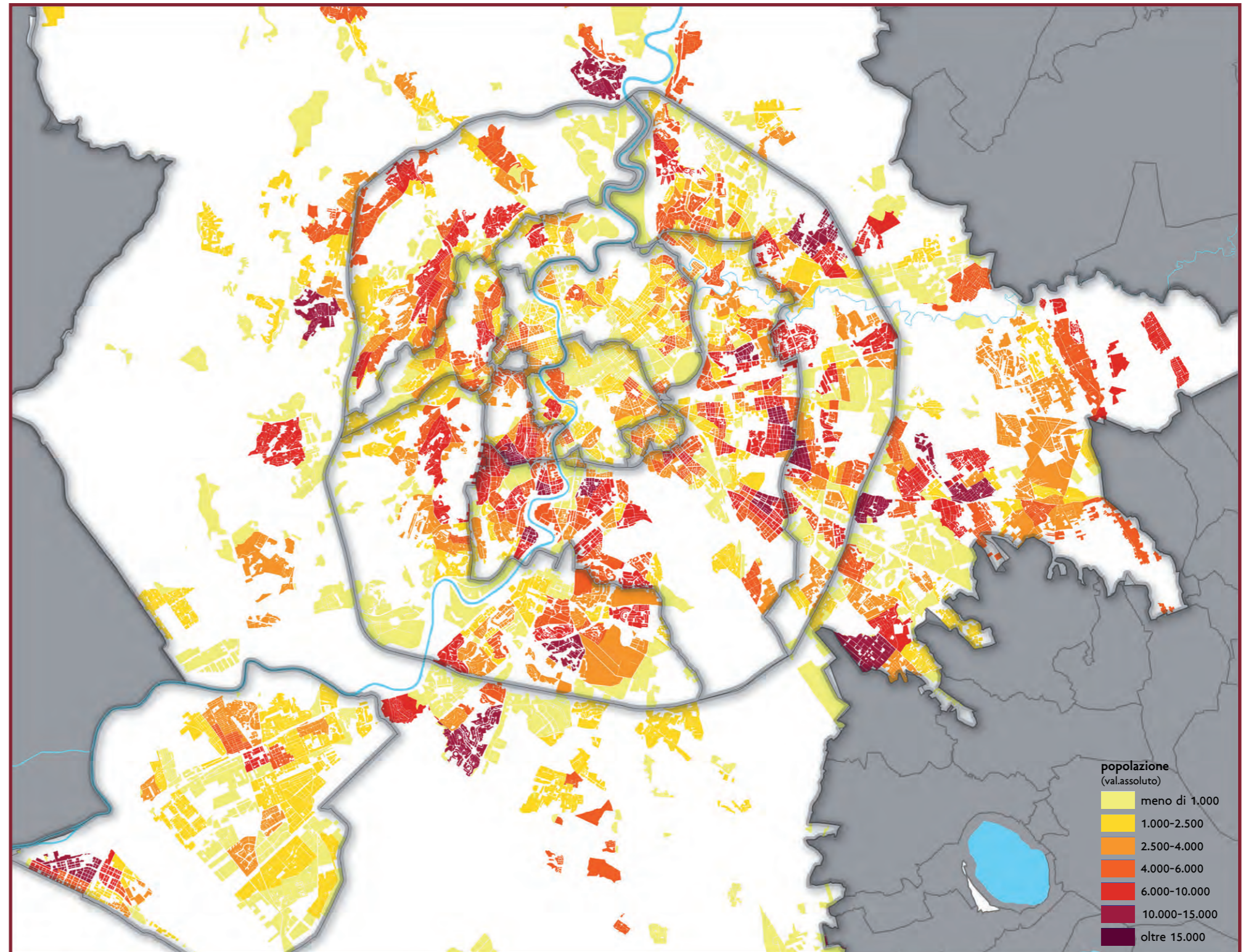
struttura della popolazione residente

rappresentazione zonale della popolazione residente



dati sintetici della popolazione per zona PGTU

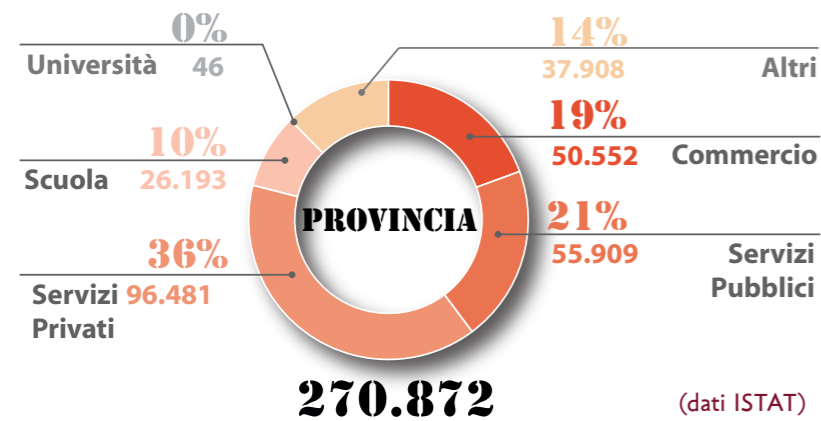
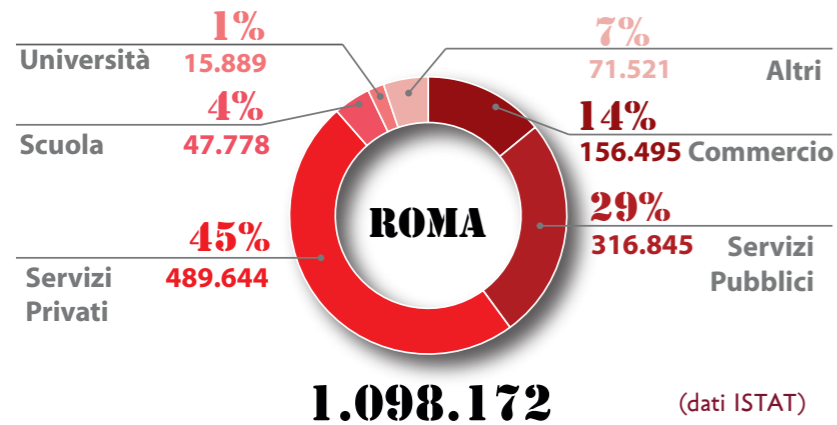
PGTU	Sup. Territoriale (Kmq)	Sup. Area Urbana (Kmq)	2001	
			Popolazione	Densità [Pop. / Sup. Urb.]
1	14	7	106.629	15.233
2	34	15	385.663	25.711
3	109	40	932.321	23.308
4	187	78	769.747	9.869
5	851	121	429.057	3.546
6	89	29	191.527	6.604
ROMA	1.284	290	2.814.944	9.707
PROV.	4.071	342	1.153.620	3.377
TOT.	5.355	632	3.968.564	6.283



SE
0.2



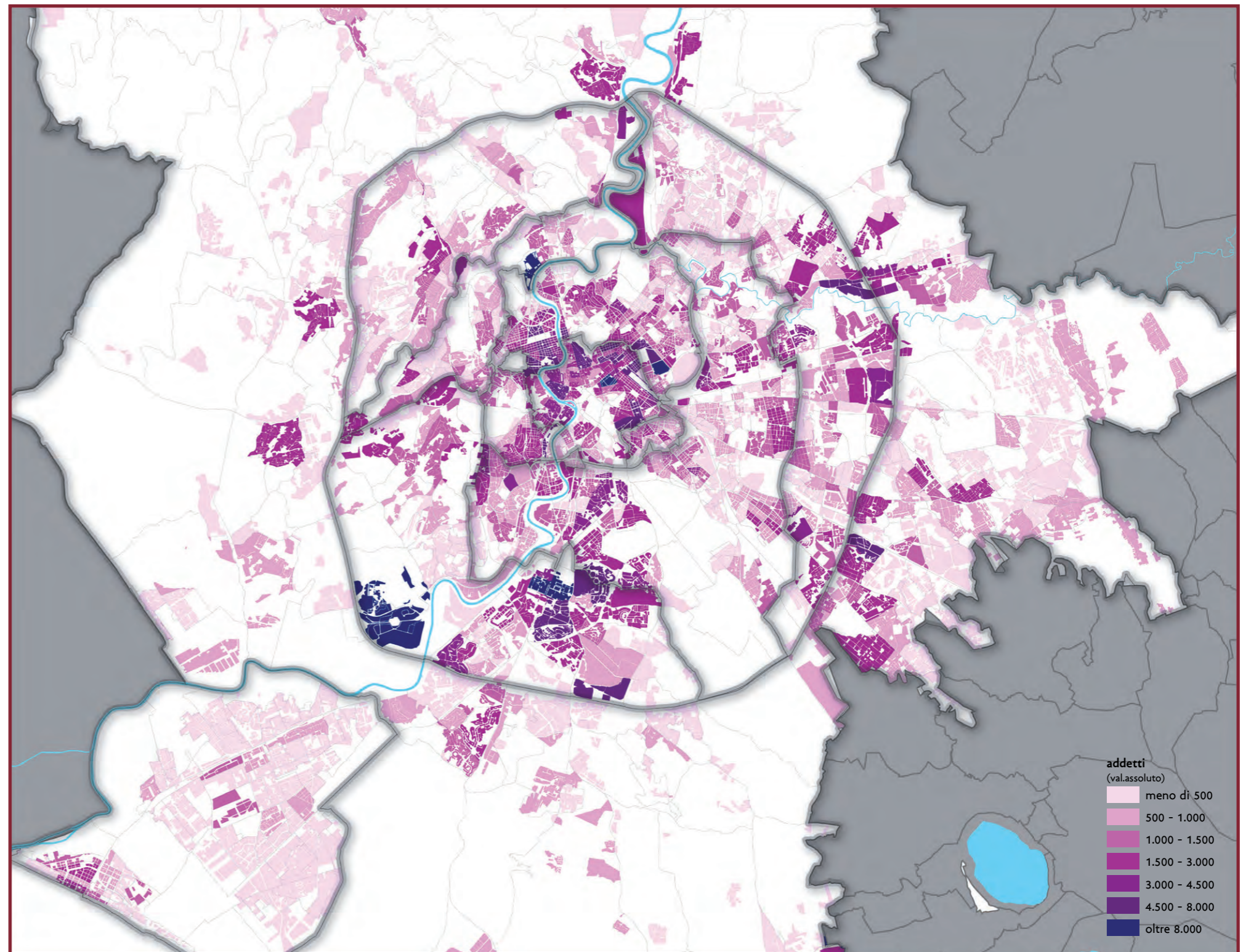
struttura degli addetti



dati sintetici degli addetti per zona PGTU

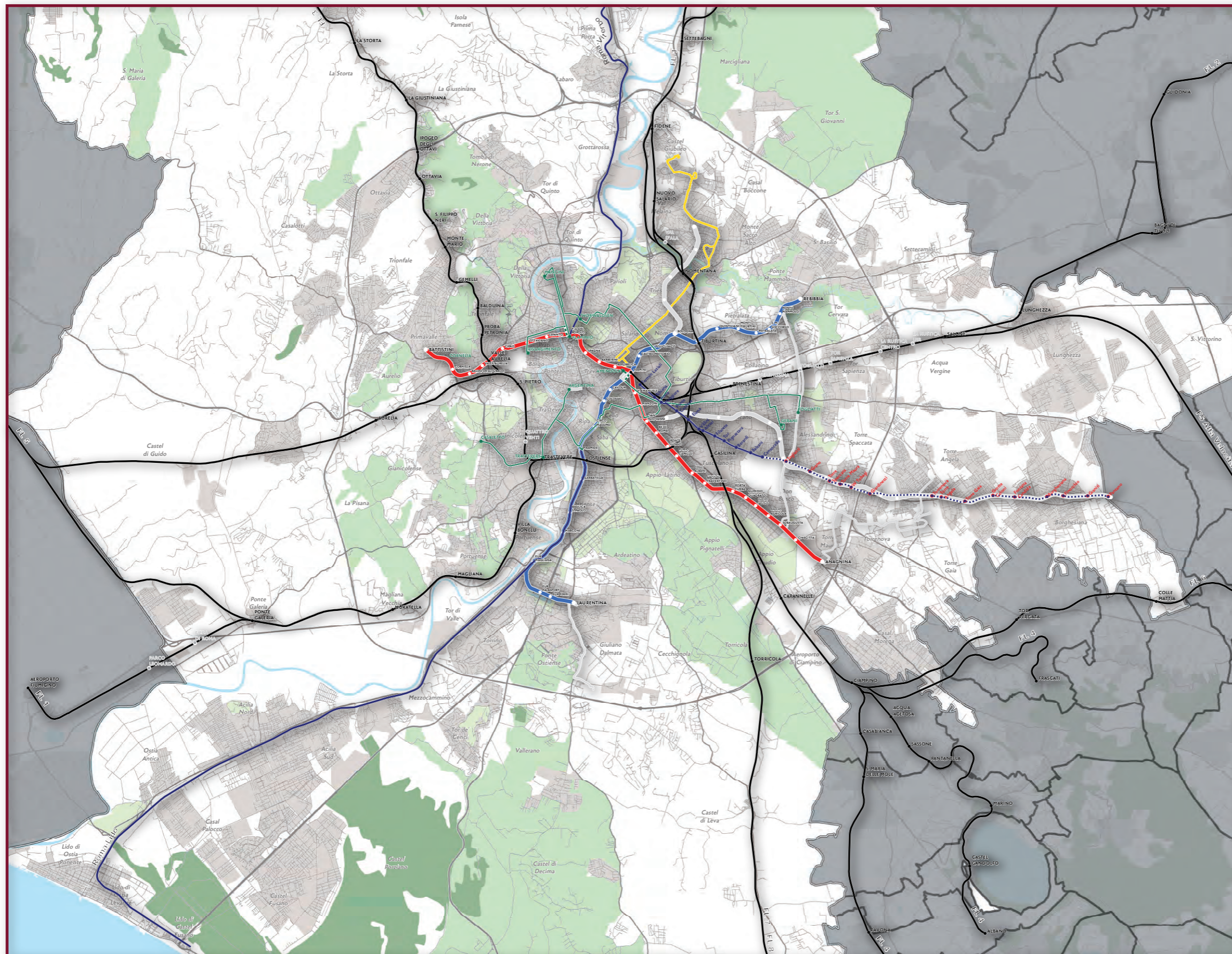
PGTU	Sup. Territoriale (Kmq)	Sup. Area Urbana (Kmq)	2001	
			Addetti	Densità [Add. / Sup. Urb.]
1	14	7	194.494	27.785
2	34	15	248.193	16.546
3	109	40	253.564	6.339
4	187	78	263.789	3.382
5	851	121	109.051	901
6	89	29	29.081	1.003
ROMA	1.284	290	1.098.172	3.787
PROV.	4.071	342	270.872	793
TOT.	5.355	632	1.369.044	2.167

rappresentazione zonale degli addetti



SE
0.3





LEGENDA

Rete metropolitana

 linea A

 linea B

interventi realizzati dopo il 2001

 linea B1
tratta Bologna-Jonio


 linea C
tratta Pantano-Lodi

Rete ferroviaria

 linee ferroviarie concesse

 linee ferroviarie laziali

interventi realizzati dopo il 2001

 stazioni realizzate
-Parco Leonardo, Nuova Fiera, La Rustica, La Rustica U.I.R, Tor Sapienza, Palmiro Togliatti, Serenissima, Quattro Venti, Val d'Ala.


 rete ferroviaria dismessa


-dismissione della Ferrovia concessa Roma Laziali-Pantano da Centocelle a Pantano.

Rete tramviaria

 linee tram

interventi realizzati dopo il 2001


 estensione rete tramviaria
-prolungamento della linea 8 da Largo Argentina a P.za Venezia.

 variazione rete tram
-spostamento del capolinea delle linee 5 e 14 da via Amendola a Piazza dei Cinquecento;
-variazione di tracciato per la linea 2, che, in direzione P.le Flaminio, transita su via Flaminia invece che su via Giovanni Battista

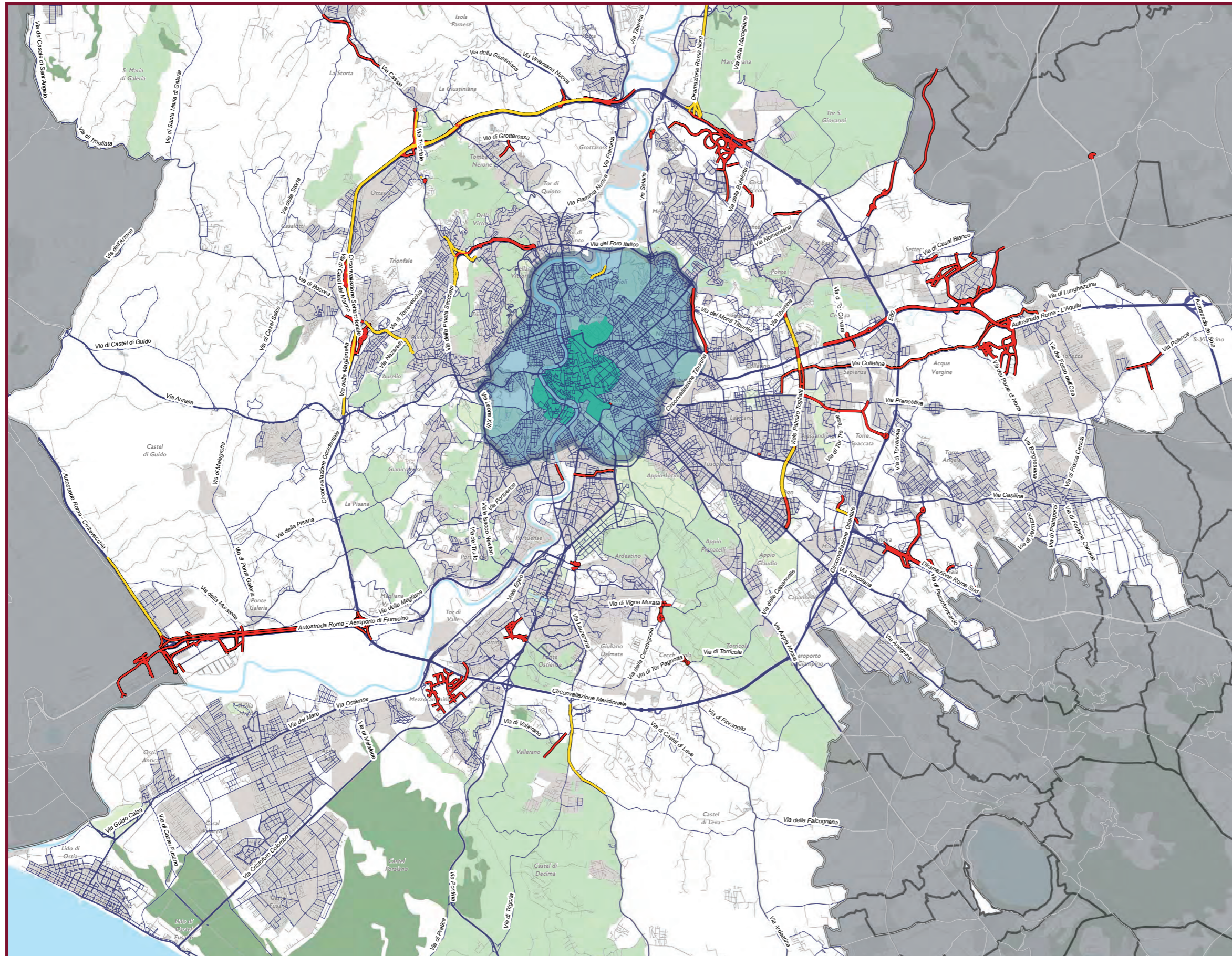
Corridoi della mobilità

 corridoi della mobilità

interventi realizzati dopo il 2001







 potenziamento corridoi della mobilità
- attivazione linea 451 da Cinecittà a Ponte Mammolo
- attivazione linea 20 da Anagnina a Cambellotti
- attivazione corridoio Laurentino da Laurentina a Tor Pagnotta







LEGENDA

Rete infrastrutturale del trasporto privato

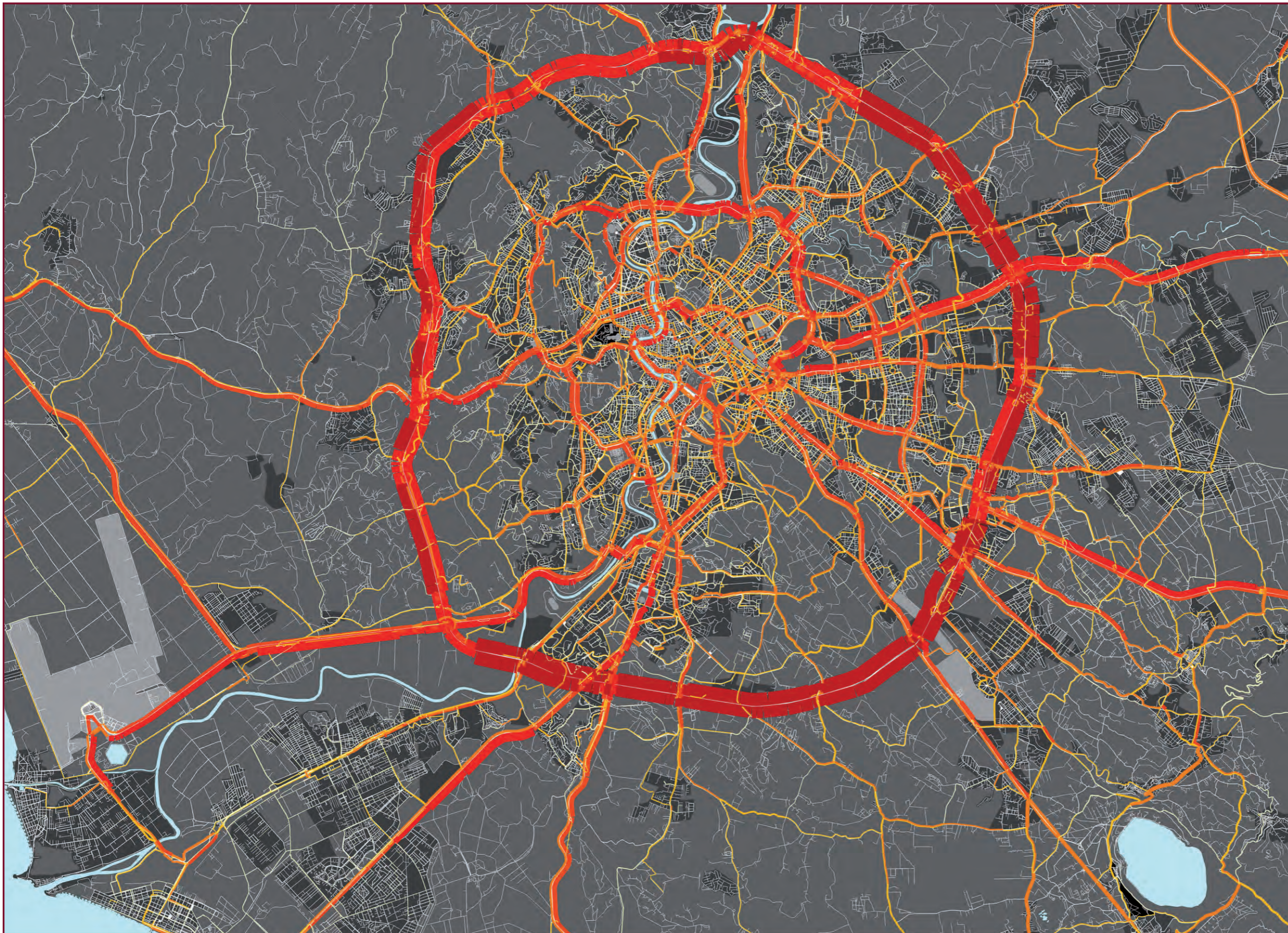
-  viabilità autostradale
-  viabilità principale
-  viabilità secondaria
-  viabilità locale
-  interventi realizzati dopo il 2001
-  nuovi interventi ed adeguamenti
-  modifiche di capacità

Politiche di gestione

-  zona a traffico limitato
-  Nuova disciplina della sosta

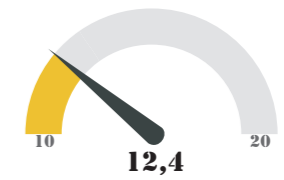
SI
0.5



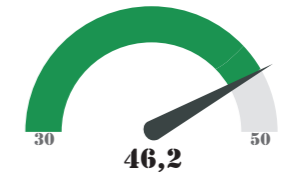


INDICATORI SINTETICI DI RETE
Comune di Roma Capitale

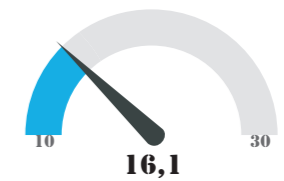
Distanza Media (Km)



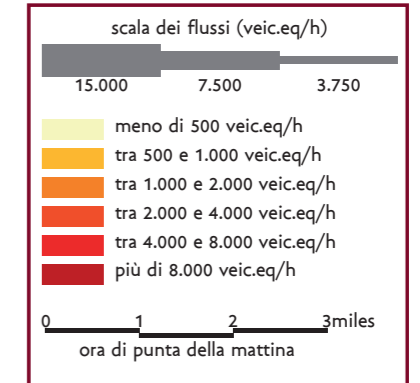
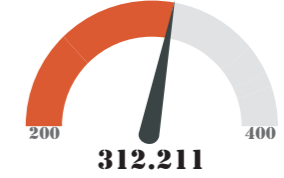
Tempo Medio (Min)



Velocità Media (Km/h)

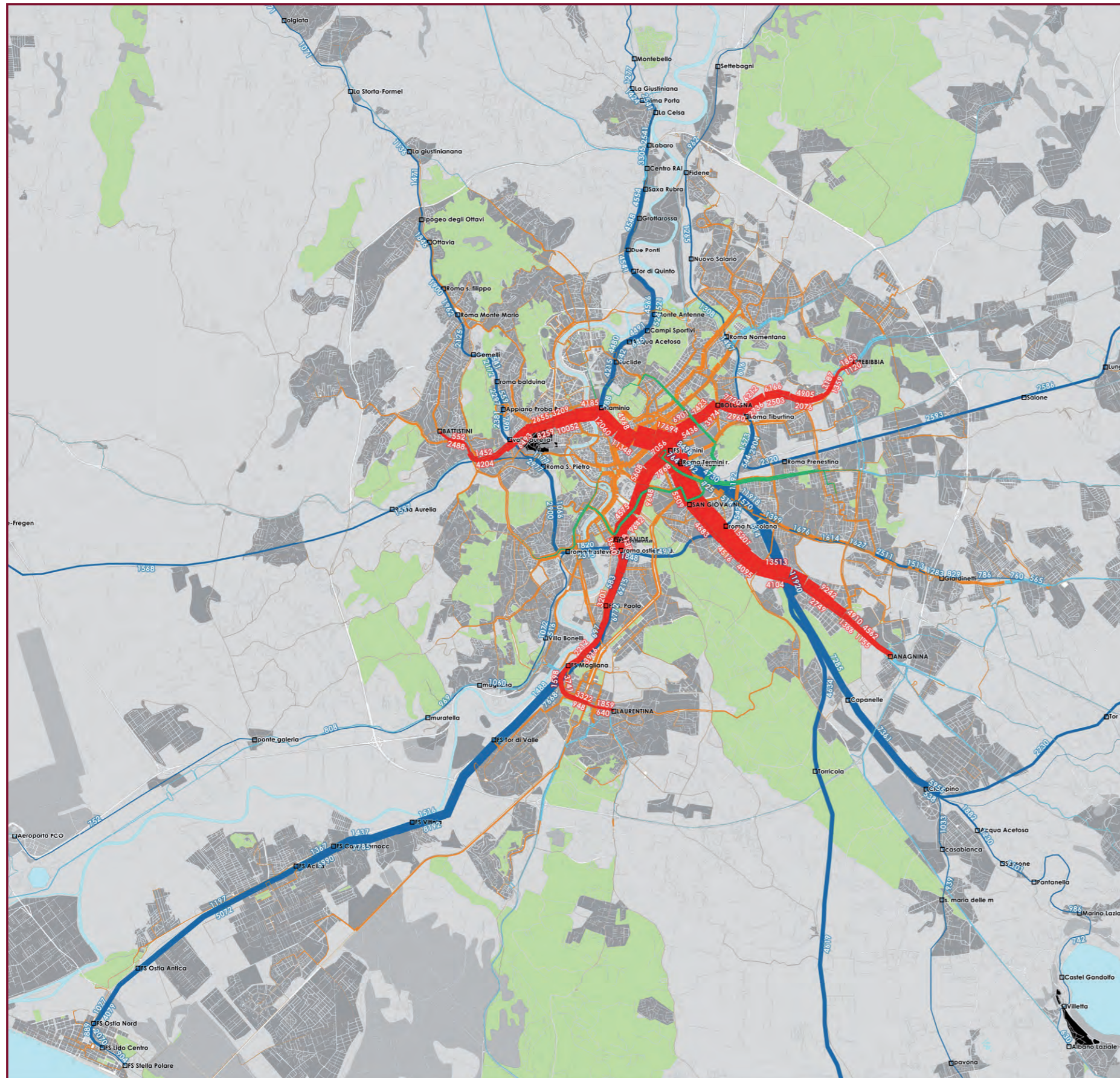


Numero di Spostamenti
(Auto + Moto)

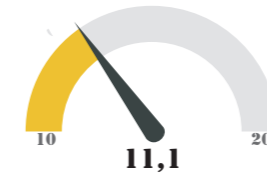


ST
0.6

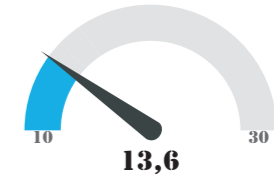




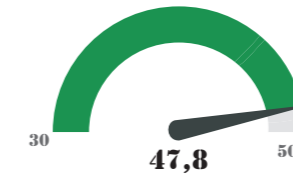
Distanza Media (Km)



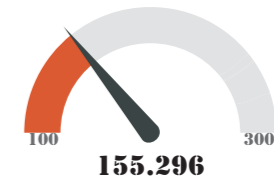
Velocità Media (Km/h)



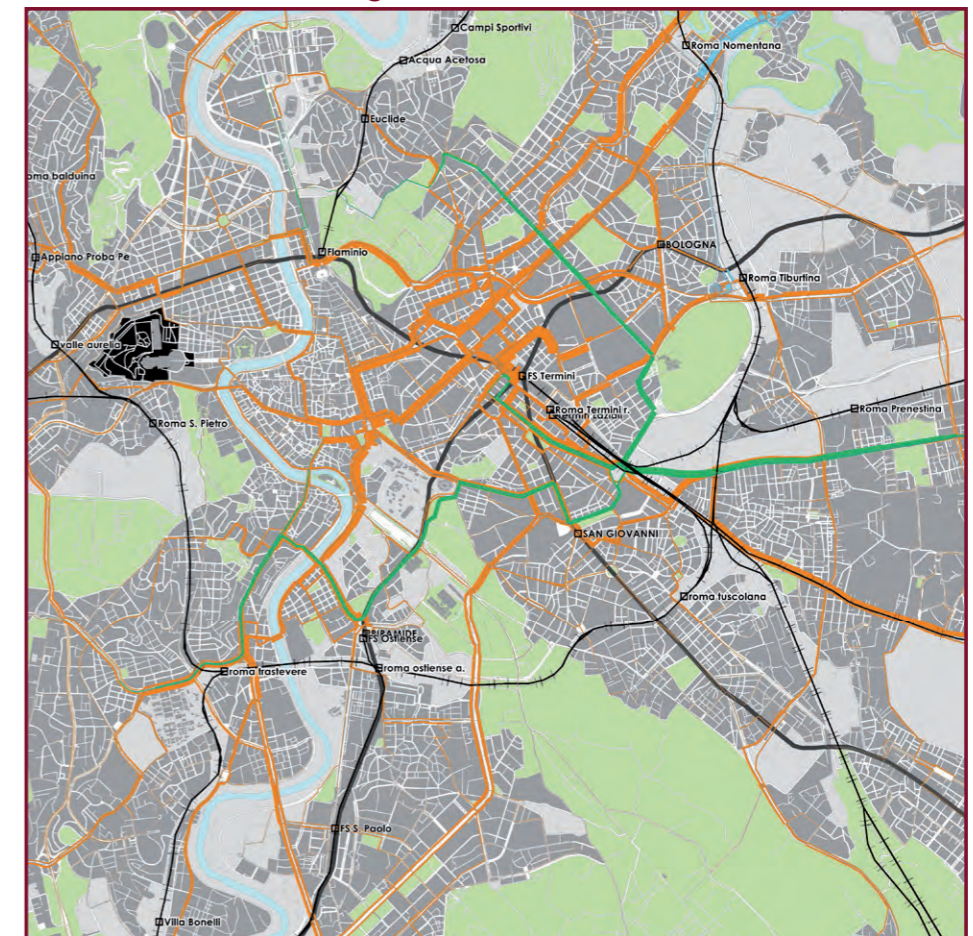
Tempo Medio (Min)



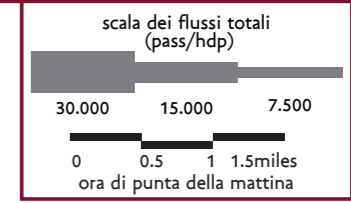
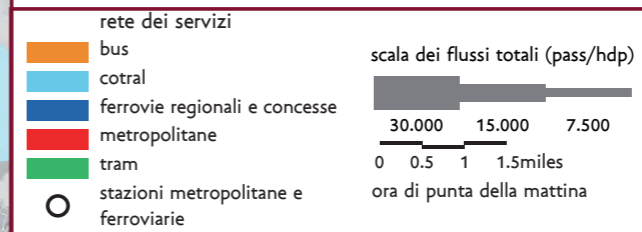
Numero di Spostamenti



dettaglio dell'area centrale



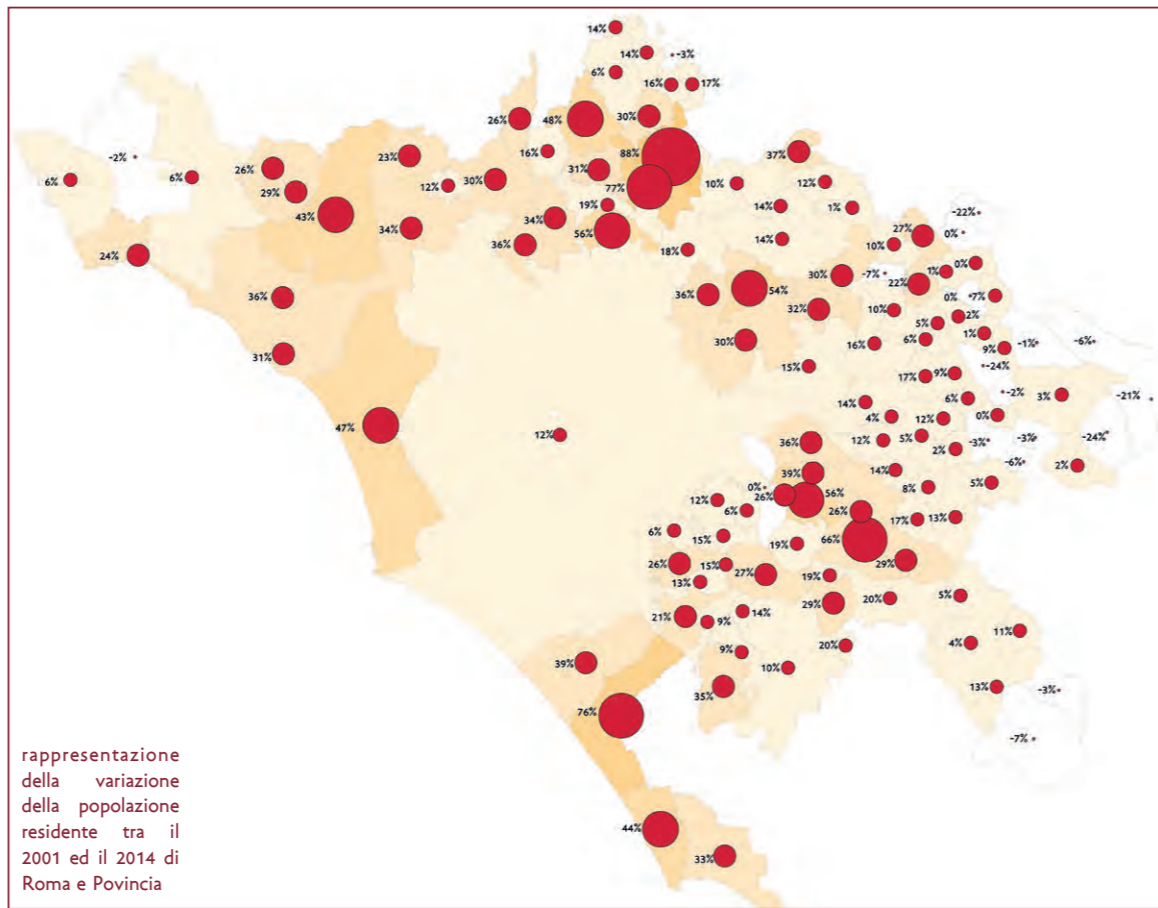
ST
0.7



LA DOMANDA DI MOBILITÀ

Nel presente documento l'analisi storica della mobilità a Roma ha il 2009 come anno di partenza. Tuttavia nella città è già da tempo in atto un processo di espansione verso l'esterno dei nuclei abitati, un processo diffusivo che richiama verso l'esterno per questioni legate alle convenienze localizzative, una massa di residenti non trascurabile che, però, conserva il proprio luogo di lavoro all'interno della città, o quanto meno nell'ambito territoriale delimitato dal GRA.

L'analisi dei dati di popolazione permette di affermare che nel 2001 il 71% degli abitanti di Roma e Provincia era residente all'interno del territorio comunale di Roma, nel 2009 questa percentuale è scesa al 68.5%, nel 2014 si arriva al 66.5%. Contestualmente molti comuni della cintura hanno, in questi quindici anni, quasi raddoppiato la propria popolazione, soprattutto quelli che si collocano lungo i corridoi di accesso alla città serviti dal sistema ferroviario.



rappresentazione della variazione della popolazione residente tra il 2001 ed il 2014 di Roma e Provincia

Per gli addetti, invece, questo trend è molto ridotto: nel 2001, l'80% lavorava nel comune di Roma, nel 2014 questo valore è ancora al 78.7%. Il risultato che ne consegue è una situazione di traffico sostanzialmente immutata nelle zone più centrali della città e il contestuale caricamento delle relazioni di traffico periferico che assicurano il collegamento tra la città e le zone periferiche della stessa, nonché i centri satelliti della capitale, con gravi conseguenze sulla sostenibilità dei sistemi di trasporto sub-urbani, una dilatazione delle distanze e dei tempi di percorrenza.

Le ultime indagini sulla mobilità condotte dall'agenzia RSM nel primo semestre del 2013 fotografano una conseguenza diretta del fenomeno insediativo descritto: una contrazione della propensione a muoversi, ed il contestuale processo di delocalizzazione della mobilità verso le zone più periferiche dell'area metropolitana. Nel 2013 il 17,8% della popolazione intervistata ha dichiarato di non aver effettuato spostamenti, nel 2004 erano il 14%. Il numero di spostamenti al giorno pro-capite, che oggi si attesta sui 2,2, raggiungeva quasi i 3 nei primi anni 2000. Come conseguenza a fronte dei 7 milioni di spostamenti ricostruiti nel 2004 (totale area metropolitana), nel 2013 la mobilità è scesa a 5.5 milioni di spostamenti con una riduzione di 1.5 milioni di spostamenti ossia il 21.4% in meno rispetto al 2004 (e di 0.3 milioni rispetto al 2011, -5,2%).

E' lecito ritenere che, a fronte del perdurare delle difficili condizioni economiche, questo processo di delocalizzazione della mobilità verso le zone più periferiche sia destinato ad inaspriarsi con le immaginabili conseguenze sulla sostenibilità dei sistemi di trasporto di rango metropolitano (le ferrovie sub-urbane in primo luogo).



Nelle intenzioni dell'Agenzia della Mobilità la ricostruzione di uno scenario di mobilità all'anno 2001 permette di valutare sul medio periodo gli effetti sulla domanda di mobilità e sull'uso dei diversi mezzi delle politiche urbanistiche e di mobilità, seppure debbano sempre tenersi presenti i livelli occupazionali e le reali disponibilità economiche della popolazione "attiva" - che genera cioè spostamenti.

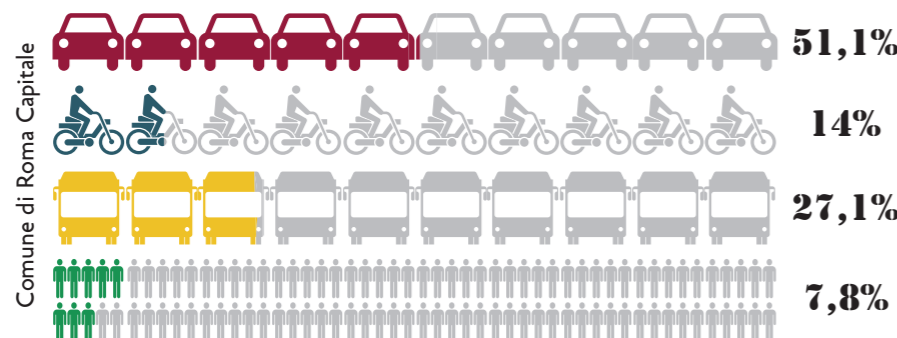
Da quanto detto in precedenza si può facilmente dedurre la distribuzione geografica delle variazioni delle quote di mobilità in accesso/uscita dalla città rispetto al 2013: gli spostamenti generati/attratti in seno ai comuni dell'hinterland dai residenti della provincia risultavano inferiori di più di 300.000 unità giornaliere, mentre si riscontravano oltre un milione in più di spostamenti generati all'interno del territorio comunale. In tale ambito deve essere letto l'aumento delle distanze medie di percorrenza che emergono tra il 2001 ed il 2014, sia per la mobilità privata (dai 12,4 km del 2001 ai 13 km del 2014 - +5%) che per quella di trasporto pubblico (+6,5% - dai 10,8 km del 2001 ai 11,5 km del 2014).

RIPARTIZIONE MODALE

degli originati e destinati per zona PGTU

PGTU	AUTO	MOTO	TPL	PIEDI
1	19,2%	23,1%	48,7%	9,0%
2	43,7%	17,6%	28,8%	9,9%
3	53,9%	11,8%	25,9%	8,5%
4	60,9%	12,3%	21,8%	4,9%
5	65,0%	10,6%	18,7%	5,6%
6	48,0%	12,0%	27,4%	12,6%
RM	51,1%	14,0%	27,1%	7,8%
PR	82,1%	0,9%	16,6%	0,4%
RG	39,6%	1,5%	59,0%	0,0%

Con specifico riferimento al Comune di Roma ed alla fascia oraria di punta della mattina, la ripartizione modale nello scenario 2001 evidenzia un maggior ricorso all'auto (48,8% nel 2014 e 51,1% nel 2001) ed invece un minor utilizzo delle moto (16,1% nel 2014 e 14,0% nel 2001), complice la crisi economica e la rimodulazione degli schemi di tariffazione della sosta su strada attuata nel corso del 2014. La quota di utenza che utilizzava il mezzo pubblico per compiere spostamenti abituali era del 28%. In ragione del minor sprawl urbano esistente al 2001 la quota di utenti che si muoveva a piedi era maggiore rispetto quella attuale (5,7% nel 2014 e 7,8% nel 2001).



Si riportano gli indicatori sintetici di rete sia per il trasporto pubblico che per il trasporto privato. In particolare, nella prima tabella si riportano i dati di sintesi del TPL con le quote di utilizzo dei diversi servizi e gli indicatori sintetici complessivi. La seconda tabella, invece, riporta gli indicatori sintetici del trasporto privato con distinzione alle diverse macrozone considerate.

TRASPORTO PUBBLICO PER MODO DI TRASPORTO

Dati sintetici dei servizi del TP						indicatori di rete complessivi		
	SALITI	DISCESI	Passeggeri per KM	Passeggeri per ora	Velocità media (km/h)	RETE COMPLETA	CONTRIBUTO SOLO ROMA	
Servizi	AUTOBUS	269.484	269.484	1.036.002	67.412	Distanza media (km)	16,9	10,8
	COTRAL	15.365	15.365	408.663	13.668			
	FERROVIE	45.825	45.825	1.143.959	27.874	Tempo medio (min)	62,0	47,8
	METROPOLITANE	73.720	73.720	429.128	15.220			
	TRAM	10.000	10.000	65.356	4.012			
TOTALE a bordo						Numero medio di trasbordi	1,2	1,1
Rete pedonale (*)			125.592	67.769				
TOTALE								

(*) Accesso alla rete pedonale, trasferimenti e tempi di attesa

TRASPORTO PRIVATO PER ZONA PGTU

Indicatori sintetici per zona PGTU		1	2	3	4	5	6	ROMA	PROV.	TOTALE PROV.	Indicatori di rete complessivi		
RETE COMPLETA	Veicoli*km	195.376	394.961	708.781	817.267	1.959.517	116.847	4.192.748	1.694.820	5.887.568	Distanza media (km)	18,8	12,4
	Veicoli*h	23.961	33.870	53.191	51.659	60.214	4.316	227.212	27.531	254.743			
CONTRIBUTO SOLO ROMA	Vel. media (km/h)	8,2	11,7	13,3	15,8	32,5	27,1	18,5	61,6	23,1	Tempo medio (min)	48,8	46,2
	Veicoli*km	183.867	360.958	632.425	654.102	986.459	84.033	2.901.844	44.343	2.946.186			
	Veicoli*h	22.709	31.203	48.314	42.272	35.131	2.708	182.336	807	183.143			
		Vel. media (km/h)	8,1	11,6	13,1	15,5	28,1	15,9	55,0	16,1	Velocità Media (Km/h)	23,1	16,1

(**) Rete Completa: relativa alla domanda dell'intera area di studio (Provincia di Roma)
 (***) Contributo solo Roma: relativo alla domanda con origine e destinazione interna al Comune di Roma