

RAPPORTO MOBILITÀ ROMA

2025



ROMA



mobilità
ROMA



**RAPPORTO
MOBILITÀ
ROMA**

2025

ROMA 

mobilità
ROMA 

mobilità

ROMA



Roma Servizi per la Mobilità Srl

Società con socio unico soggetta a direzione e coordinamento di Roma Capitale

Via Silvio D'Amico 40, 00145 Roma

www.romamobilita.it

Presidente e Amministratrice Delegata

Anna Donati

Direttore Generale

Luca Avarello

Responsabile Direzione Servizi e Trasporto Collettivo

Fabio Giacomo Schiavo

Progetto, redazione e coordinamento editoriale

Carlo Gentile

Cristina Severini

Roberto Gigli

Gruppo di lavoro a supporto per analisi ed elaborazioni statistiche

Gabriella Mancinelli

Domenico Ciavatta

Progetto grafico

Francesca Di Mambro

Si ringraziano per il loro contributo Marco Cianfano, Aniello Picardi, Marco Surace, la Direzione Servizi e Trasporto Collettivo, la Direzione Tecnica Mobilità e Ingegneria e l'Area Comunicazione, Relazioni Istituzionali e Informazione.



LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA | pag. 10

01.1 DEMOGRAFIA

- 14 Evoluzione della popolazione 2014 - 2024 dell'area romana
- 15 La densità territoriale della popolazione al 31/12/2024
- 16 Il pino della popolazione del comune di Roma al 31/12/2024
- 17 La distribuzione geografica della popolazione a Roma al 31/12/2024

01.2 ECONOMIA

- 18 Tasso di occupazione e imprese

01.3 TURISMO

- 19 Presenze turistiche a Roma e nel Lazio - 2024

-
- 20 Il confronto tra il 2023 e il 2024 dei principali indicatori



L'OFFERTA DI MOBILITÀ | pag. 22

02.1 IL PARCO CIRCOLANTE

- 29 I tassi di motorizzazione nella Capitale e nella sua area metropolitana al 31/12/2024
- 30 Un confronto con le altre città italiane - 2024

02.2 LA RETE STRADALE

- 31 La struttura della rete
- 32 La dotazione di strade dei Municipi

02.3 LA SOSTA

- 33 Il sistema dei parcheggi di interscambio con il TPL - 2024

02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

- 34 Lo sviluppo della rete TPL al 31/12/2024
- 35 Le linee TPL di superficie - 2024
- 36 Parco veicoli di superficie - 2024
- 37 Il parco veicoli di superficie e delle fermate della rete - 2024

02.5 LA RETE TPL DELLE METROPOLITANE

- 38 La rete delle metropolitane (linee e stazioni) - 2024

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

- 39 I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2024



02

L'OFFERTA DI MOBILITÀ | pag. 20



03

LE REGOLE | pag. 58

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

- 40 I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2024
Andamenti mensili produzione consuntiva
- 42 Un focus sulla metropolitana - 2024
- 43 Un focus sulle ferrovie concesse ATAC - 2024
- 44 Un focus sui servizi ferroviari regionali Trenitalia
- 45 Un focus sui servizi TPL extraurbani su gomma
(Cotral) - 2024

02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

- 46 La mobilità condivisa: lo Sharing Mobility su scala nazionale - 2023
- 48 La mobilità condivisa: il Car Sharing a Roma 2024
- 49 Le altre forme di Sharing Mobility a Roma e il servizio Taxi - 2024
- 50 Il Mobility Management, il servizio Chiama Taxi e la mobilità elettrica - 2024
- 51 La ciclabilità - Un confronto a scala nazionale - 2024 (Rapporto mobilitaria 2025)
- 52 La ciclabilità a Roma - I piani di sviluppo della rete ciclabile
- 53 La ciclabilità a Roma - La crescita della rete al 2024

02.8 IL TRASPORTO PER LA SCUOLA E I DISABILI

- 54 Trasporto scolastico ordinario, trasporto scolastico riservato e trasporto individuale persone con disabilità

-
- 55 Il confronto tra il 2023 e il 2024 dei principali indicatori

03.1 LA SOSTA

- 62 La sosta tariffata - 2024
- 64 La sosta per i veicoli merci - 2024

03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

- 65 La ZTL Centro Storico
- 66 La ZTL Trastevere
- 67 La ZTL San Lorenzo
- 68 La ZTL Testaccio
- 69 La ZTL AF1 - VAM
- 70 Le ZTL bus

03.3 LE STRADE/CORSIE RISERVATE

- 71 L'accesso alla tangenziale est e i varchi TPL

03.4 IL SISTEMA DEI PERMESSI

- 73 L'accesso alla ZTL - 2024
 - 74 L'accesso dei bus turistici - 2024
-
- 76 Il confronto tra il 2023 e il 2024 dei principali indicatori



04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024

- 87 La mobilità dei romani in un giorno feriale tipo: articolazione delle indagini
- 88 Gli usciti da casa in un giorno feriale tipo
- 89 I tassi di uscita da casa e lo smart working
- 90 Gli spostamenti effettuati in un giorno tipo
- 91 La ripartizione modale degli spostamenti in base al mezzo prevalente utilizzato
- 92 Le preferenze modali degli intervistati
- 93 La ripartizione degli spostamenti per motivo
- 94 Profili giornalieri degli orari di inizio dello spostamento
- 95 La durata degli spostamenti
- 96 L'accompagnamento di persone
- 97 L'incrocio tra motivo e frequenza degli spostamenti
- 98 Il possesso di mezzi in famiglia

04.2 FOCUS: LA MOBILITÀ DEI ROMANI PER GENERE

- 99 Gli usciti di casa per genere
- 100 Ripartizione modale per genere
- 101 Motivo dello spostamento per genere
- 102 Sistematicità degli spostamenti per genere
- 103 Spostamenti per età, fascia oraria e genere

04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

- 104 La domanda di accesso alle ZTL - 2024
- 105 La domanda di accesso alla ZTL Centro - 2024
- 106 La domanda di accesso alla ZTL Trastevere - 2024
- 107 La domanda di accesso alle ZTL San Lorenzo - 2024
- 108 I varchi di accesso alla Tangenziale est - 2024
- 109 I varchi del TPL (corsie preferenziali) in esercizio - 2024

04.4 ACCESSO ALLE PISTE CICLABILI

- 110 I transiti di biciclette rilevati su sezioni di piste - 2024

04.5 LA DOMANDA SU TPL

- 112 Le vendite dei titoli di viaggio - 2024
- 113 Le vendite dei titoli di viaggio - serie storiche delle vendite 2014-2024
- 114 Il confronto tra il 2021 e il 2024 dei principali indicatori delle scelte di mobilità*
- 115 Il confronto tra il 2023 e il 2024 dei principali indicatori



GLI EFFETTI DEL TRAFFICO | pag. 116

05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

- 122 La componente di trasporto pubblico - i carichi sulla rete di superficie - 2024
- 123 La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e ferrovie concesse
- 127 La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse per giorno della settimana
- 128 La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse per fascia oraria - 2024

05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

- 129 Un confronto tra le grandi città italiane - 2024
- 130 Numeri indice in serie storica degli indicatori di incidentalità
- 131 Ripartizione degli incidenti per tipo - 2024
(solo incidenti con morti e feriti)
- 132 Persone coinvolte negli incidenti - 2024
(a bordo di veicoli, pedoni)
- 133 Età delle persone coinvolte negli incidenti - 2024
(a bordo di veicoli, pedoni)
- 134 Genere delle persone coinvolte negli incidenti - 2024 (a bordo di veicoli)
- 135 Genere delle persone coinvolte negli incidenti - 2024 (pedoni)

05.3 L'AMBIENTE

- 136 Concentrazione agente inquinante PM2.5
 - 137 Concentrazione agente inquinante PM10
 - 138 Concentrazione agente inquinante NO₂
-
- 139 Il confronto tra il 2023 e il 2024 dei principali indicatori



IL CONFRONTO TRA I MUNICIPI | pag. 142

- 144 I Municipio
- 146 II Municipio
- 148 III Municipio
- 150 IV Municipio
- 152 V Municipio
- 154 VI Municipio
- 156 VII Municipio
- 158 VIII Municipio
- 160 IX Municipio
- 162 X Municipio
- 164 XI Municipio
- 166 XII Municipio
- 168 XIII Municipio
- 170 XIV Municipio
- 172 XV Municipio

174 APPENDICE A

Le fonti dati per tema trattato - Edizione 2025

176 APPENDICE B

Glossario

introduzione

Il Rapporto 2025 sulla mobilità di Roma è alla sua settima edizione e - come ormai ogni anno dal 2019 - offre a cittadini/e, city users, esperti e media - una “fotografia” della città, che racconta gli effetti sul sistema urbano delle politiche di mobilità intraprese dall’Amministrazione Capitolina, inserite nel contesto italiano ed europeo.

Resta confermata la scelta editoriale delle precedenti edizioni, di privilegiare immagini, tavole e grafici, con commenti testuali volutamente sintetici sebbene puntuali, finalizzati ad orientare nella consultazione di dati e tabelle e nella comprensione dei fenomeni che i “numeri” della mobilità romana raccontano di anno in anno

In questa edizione lo scatto fotografico è sul 2024, una annualità che di fatto conferma e amplifica l’andamento di positiva ripresa del post pandemia per il terzo anno consecutivo, sia per le attività socio-culturali che economiche della città, con un aumentato **tasso di mobilità dei/delle residenti romani/e** (+23,4% di usciti di casa in un giorno feriale tipo e +40% di spostamenti effettuati rispetto all’ultima indagine del 2021). Resta elevata la quota di lavoratori/lavoratrici in modalità ibrida (opera in smart working il **31,4%** circa dei residenti), unito al costante aumento dei **flussi turistici** (+4,5% rispetto al 2023, ma è +68% rispetto al 2022), che porta a **51,4 milioni** le **presenze 2024** nella Capitale, di cui il 55% di cittadinanza straniera, a conferma della sua vocazione di primario centro attrattivo per il turismo internazionale.

- Una città dunque ormai prossima ai livelli di mobilità e traffico pre-pandemici, nella quale continua a crescere il **tasso di motorizzazione auto** di un ulteriore **+2,3%** (**676,8** autovetture/1000 ab.): un dato non positivo, mitigato solo dal fatto che il **parco mezzi** è in costante **rinnovo**, con veicoli a più bassa emissione di inquinanti e **gas serra**, per cui le **vetture Euro 6** rappresentano oltre il **45%** del parco ed i **motocicli Euro5** aumentano del **+49%**.
- Il 2024 porta con sé alcune **inversioni di tendenza** e interessati **conferme** su cui vale fissare l’attenzione: torna in **saldo positivo** la **produzione** complessiva di **trasporto pubblico locale** (+1,8%), nonostante molti interventi di

manutenzione dei mezzi e delle reti effettuati nel 2024. Si confermano in crescita le vendite dei titoli di viaggio **Metrebus** (+5%); la **flotta di superfice** (bus e tram) per il **39%** è a **bassa emissione** di inquinanti (elettrici, ibridi e metano), anche grazie alla progressiva immissione in servizio, nell’anno, delle flotte dei **nuovi gestori** affidatari per i 2 lotti di **trasporto periferico** e **ultra periferico** di superficie (bus).

- Permane la spinta **espansiva nel settore della mobilità sostenibile** (mobility management aziendale **+15,2%**; colonnine di ricarica auto **+53,3%**; rete ciclabile **+2,2%**; abbonati al servizio car sharing station based **+37,9%**), anche supportata dalla scelte dell’Amministrazione Capitolina di riorganizzazione e regolazione del settore della **sharing mobility** - rispetto a **numerosità** e **localizzazione** dei veicoli sul territorio (car, bike e monopattini) - e all’attivazione di **incentivazioni all’uso** (convenzione Metrebus), che fanno registrare a circa **2 milioni** le **iscrizioni** ai servizi e a **13,6 milioni** i **nolegg**i complessivi nel 2024. Il 2024 è il primo anno dove si è attuato l’effetto del bando sharing per monopattini e biciclette, che ha cominciato ad estendere i servizi in aree più periferiche, come mezzo integrato con gli abbonati Metrebus, aumentando l’uso nei giorni feriali rispetto ai fine settimana.
- Una importante notizia per la città è di sicuro nell’ambito della **sicurezza stradale**, con la prima incoraggiante **inversione di tendenza** dopo anni: nel 2024 ISTAT rileva che a Roma il numero dei **decessi** per incidenti stradali scende del **-13%** (-10,9% per i pedoni) e il **tasso di gravità** degli incidenti flette del **-18,8%**. Un primo timido segnale che fa ben interpretare gli interventi messi in campo sia per la progressiva messa in sicurezza dei black point sulla rete viaria, sia per il lavoro svolto sui tavoli della partecipazione con le associazioni dei cittadini, sia per le campagne di informazione e formazione per la sicurezza stradale che Roma Capitale ha promosso negli ultimi anni. Tuttavia - purtroppo - in un confronto con altri grandi comuni italiani, **Roma è ancora ai**

primi posti per il tasso di mortalità e quello dei ferimenti, sebbene il tasso di mortalità romano sia sceso nel 2024 e resti al di sotto del tasso di mortalità nazionale. Per questo sono in atto numerose azioni da parte di Roma Capitale per aumentare la sicurezza stradale, come incremento degli autovelox per il controllo della velocità e per la rilevazione tecnologica ai semafori del passaggio con il rosso, nuovi interventi sui black point da mettere in sicurezza, incremento degli attraversamenti pedonali luminosi, campagne di educazione ed informazione al rispetto delle regole, nuove Zone 30 e strade a 30km in arrivo.

- Il Rapporto riporta, inoltre, i dati **dell'indagine modale 2024** condotta sull'Area Metropolitana, offrendo per la **prima volta** anche un focus di lettura delle **scelte di mobilità dei residenti a Roma** espresse **in base al genere**, rilevando sul totale degli spostamenti dei residenti romani (**6 milioni** di spostamenti in un giorno feriale tipo, + 40% rispetto all'indagine 2021) interessanti differenze fra la mobilità maschile e quella femminile, con gli **uomini** più orientati all'uso dell'**auto privata** come conducente (50% uomini contro il 46% donne), mentre le **donne** mostrano una **scelta modale più articolata** e varia, decisamente più orientata alla **sostenibilità** e alla **mobilità attiva** (il **59%** degli **abbonati Metrebus** e il **27,4%** degli **spostamenti pedonali** sono di genere femminile). Anche rispetto alla sicurezza stradale, le donne mostrano maggiore prudenza nella guida: sono uomini il 93% dei conducenti di auto deceduti in un incidente stradale e sempre uomini il 77% i pedoni morti, mentre le donne sono il 58% di quelli feriti. Il focus rappresenta la novità dell'edizione 2024 e mira a fornire un'analisi più raffinata della scelta modale dei romani e romane, in ottica di futuri eventuali approfondimenti di natura socio-demografica e comportamentali, sempre in ottica di genere, che possono orientare le scelte e le politiche in tema di mobilità, nonché indurre innovazioni di servizio.
- Anche nel 2024, infine, lo sguardo è rimasto puntato sull'importante appuntamento del

Giubileo 2025, con un impegno concreto e costante sul sistema di sistema di mobilità, nell'obiettivo di garantire la migliore fruibilità degli spazi urbani sia ai residenti che ai numerosi city users attesi. L'Amministrazione Capitolina ha continuato a condurre la città lungo questo percorso, con molti cantieri aperti, mantenendo fede all'impegno di lavorare per una mobilità integrata e sostenibile, una crescente sicurezza stradale, la tutela dell'ambiente e la riqualificazione degli spazi urbani, nel costante obiettivo di avvicinare Roma agli elevati standard europei cui siamo chiamati a confrontarci.

In chiusura, le 6 sezioni in cui è articolato il Rapporto sono rapidamente scorse a seguire, per fornire un orientamento di lettura nella ricerca all'interno del documento degli approfondimenti sulle principali evidenze del 2024 raccontate sin qui:

- la **sezione 1** descrive lo **scenario di riferimento**, la struttura socio-economica del territorio, la composizione demografica e la sua evoluzione, l'andamento della presenza turistica
- la **sezione 2** è incentrata sull'**offerta di mobilità** presente sul territorio, sia in termini di **tasso di motorizzazione** che di composizione del **parco veicolare**, di presenza di infrastrutture e servizi di **trasporto pubblico**, di soluzioni alternative di di mobilità sostenibile attiva e condivisa (**ciclabilità** e **sharing mobility**)
- la **sezione 3** è dedicata a sistemi, norme ed infrastrutture per la **regolazione del traffico urbano**, con dati sulla tariffazione della sosta e gli ambiti ZTL del Centro urbano, cui sono strettamente connesse le attività di rilascio permessi ZTL, sosta e disabili e l'attività per i permessi di accesso e sosta dei bus turistici
- la **sezione 4** attiene alla **domanda di mobilità**, in cui viene presentata un'analisi dettagliata dei risultati dell'indagine modale condotta nel 2024 sui residenti dell'Area metropolitana, con un focus di lettura anche **per genere** riferito ai soli residenti romani. Nella stessa sezione sono riportati i dati che descrivono la **domanda di accesso nelle ZTL del Centro** e gli effettivi

ingressi registrati nell'anno. Completa la trattazione l'analisi dei dati sui titoli di viaggio Metrebus, utili alla ricostruzione della domanda di mobilità pubblica di residenti e city users.

- la **sezione 5** pone l'accento sugli **effetti del traffico veicolare** e le sue esternalità negative, rispetto a **sicurezza stradale** (dati ISTAT 2024) e tutela ambientale (andamento degli inquinanti - fonte ARPA); è inserita nel capitolo la dimensione di **utilizzo del TPL** di superficie e su ferro, mediante i dati di carico sulle linee bus e tram e gli ingressi ai tornelli della metropolitana e delle ferrovie concesse
- la **sezione 6**, infine chiude la trattazione, con una **lettura comparata per Municipi** dei principali indicatori della mobilità urbana ed i relativi ranking.

A tutte e tutti il consueto augurio di una interessante ed utile lettura.



Anna Donati
Presidente
e Amministratrice Delegata
Roma Servizi per la Mobilità





01

01

LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

La sezione propone una lettura delle componenti socio-economiche di Roma e della sua Area metropolitana, secondo gli ambiti demografici e occupazionali-produttivi.

Per l'**area demografica** sono stati utilizzati i dati di fonte ISTAT (aggiornati al 31/12/2024). Con questi dati è stato tracciato il **quadro comparativo sintetico delle 8 principali aree metropolitane del Paese e dei relativi comuni capoluogo**, fra i quali rientra Roma e la sua area metropolitana.

Le serie annuali ISTAT, organizzate per sesso, età e comune, sono state utilizzate per la ricostruzione dei trend di variazione della popolazione dei tre grandi macro-aggregati (Comune di Roma, Cintura Metropolitana e Area metropolitana), e solo la città di Roma – come di consueto - viene confrontata con l'aggregato rappresentato dalle altre 7 città più popolate del Paese (nell'ordine, Milano, Napoli, Torino, Palermo, Genova Bologna e Firenze). Pur raggiungendo nel 2024 una **popolazione di 2,747 mln di abitanti**, pari alla metà della popolazione degli altri 7 comuni italiani più popolosi (con popolazione complessiva pari a 5,595 mln abitanti), Roma si estende su una **superficie di 1.287 km²**, ovvero il 20% in più della superficie complessiva dei suddetti 7 comuni. Conseguentemente la densità territoriale del solo comune di Roma (**21,34 abitanti/ha**) è pari a meno della metà della densità dell'aggregato degli altri 7 comuni (52,06 abitanti/ha).

In sostanza la **superficie territoriale** del comune di Roma è così estesa da **poter inglobare al suo interno i territori degli altri 7 grandi comuni del Paese** che – di contro - hanno complessivamente una popolazione pari a quasi il doppio di quella romana.

Soffermando l'attenzione sul rapporto demografico tra il comune capoluogo e la sua cintura metropolitana, si osserva che Roma conferma il suo ruolo **di polo demografico predominante della Regione**: a Roma risiedono quasi i due terzi della popolazione complessiva dell'area metropolitana (il 65%) e poco meno della metà (48,1%) della popolazione regionale.

In base alla ricostruzione delle serie storiche della popolazione (ISTAT) si osserva che nel periodo **2014-2024** il comune di Roma presenta un **tasso di decrescita della popolazione pari al -5‰**, rispetto ad area e cintura metropolitana, (corrispondente ad un ritmo annuale medio del -0,5‰), mentre l'area metropolitana nel suo complesso fa rilevare un tasso di crescita pari al 7‰ (lo 0,7‰ annuale). Anche nella cintura metropolitana si rileva un **tasso di crescita** nel periodo 2014-2024 pari al 30‰ (il 3‰ annuale).

Da osservare che, sulla base delle statistiche prodotte dall'ISTAT, si conferma anche nel 2023 l'**inversione di posizione dei profili** registrata nel 2020 che ha portato quello di Roma Capitale al di sotto del profilo della Cintura metropolitana, con il risultato che al 2024 il NI (Numero Indice) della popolazione della Cintura è di 3,5 punti superiore a quello di Roma Capitale.

Ovunque **crescono gli indicatori di vecchiaia (IV)** della popolazione, intesa come rapporto tra la quota di popolazione di età superiore/uguale ai 65 anni e quella di età inferiore/uguale ai 15 anni (rapporto poi moltiplicato per 100). Rispetto al 2023, nel 2024 la popolazione **tende ad invecchiare di più** nei comuni della **Cintura metropolitana** con un indice che si attesta su 176,6, valore superiore del 5,4% a quello del 2023. La popolazione di **Roma** città invecchia meno velocemente (**3,5%** rispetto al 2023), pur presentando un **valore assoluto dell'indice di vecchiaia** che risulta di **27 punti superiore** a quello della cintura metropolitana (203,7 contro i 176,6 della cintura).

MUNICIPIO VII PIÙ POPOLATO



La distribuzione **della popolazione** all'interno del territorio urbano conferma il **municipio VII** come il **più popolato**, con una popolazione di poco superiore ai 306mila abitanti (comparabile alla popolazione di una città come Catania), mentre quello **più densamente abitato** è il **municipio V** (87,5 abitanti/ha), **seguito dal II e dal I** con densità territoriali pari a 81,5 e 79 abitanti/ha rispettivamente (circa 4 volte il dato medio romano). Il **municipio più "anziano"** è il **municipio I** (il centro città, con indice IV di 304,8, pari a 1,5 volte il dato medio cittadino), mentre quello **più giovane** è il **municipio VI**, con un IV pari a 129,6 (0,6 volte il dato medio cittadino).



Per quel che riguarda il tessuto **occupazionale-produttivo**, i dati pubblicati – fonte ISTAT -si riferiscono all'area metropolitana, secondo la serie storica ricostruita sulla base delle nuove indicazioni del Regolamento Europeo in materia di rilevazione della forza lavoro in vigore dal 1° gennaio 2021. Al 2024 l'area metropolitana registra un **tasso medio di occupazione pari al 65,8%**, di poco inferiore a quello che caratterizza la macro-regione centrale del paese (66,8%). Inoltre, per l'area metropolitana di Roma è confermata la **dinamica meno vivace della crescita dell'indice occupazionale**: nel periodo **2014-2024 l'indice di occupazione medio romano è +7,5%** contro un **+9,7%** del **centro Italia**.

Altro comparto economico che stimola, soprattutto in alcuni periodi dell'anno, la mobilità di una città come Roma ad alta valenza storico-artistica, è il **turismo**. Dopo la chiusura della pandemia 2020 e la lenta ripresa a partire dal 2021, il 2024 si conferma un anno di ripresa dell'attività turistica a Roma e nella regione Lazio. I dati forniti in questa edizione del Rapporto riportano un **confronto 2023-2024** che mostra come il rialzo delle presenze turistiche nel 2023 venga confermato dalla crescita delle presenze registrato nel 2024, in cui a Roma gli **arrivi** e le **presenze turistiche** sono aumentati rispettivamente del **5,7%** e del **4,5%** rispetto al 2023. Il 2024 registra **51,4 milioni di presenze turistiche** nella Capitale (il **55,1%** stranieri) e **22,2 milioni di arrivi** complessivi (di cui **52,5%** stranieri). Il tempo di permanenza nella città in media è di **2,2** giorni per il turista italiano e sale a **2,4** giorni per il turista straniero.

Chiude questa sezione la **scheda di comparazione 2023-2024** dei principali indicatori proposti per i tre ambiti di analisi (demografico, occupazionale-produttivo e turistico), dalla quale si rileva una sostanziale **stabilità** dei **carichi demografici** (-0,2%), un **andamento crescente** degli indici di **vecchiaia** soprattutto a carico della Cintura metropolitana (+3,5% per Roma, +5,4% nella Cintura), un **incremento dell'indice occupazionale** dell'Area metropolitana (+0,8%), che appare **meno positivo** del dato registrato per il Centro Italia (+1,4%) e un **ulteriore incremento** delle **presenze turistiche** con un **+4,5%** rispetto al 2023, in particolare a vantaggio delle **presenze straniere**.

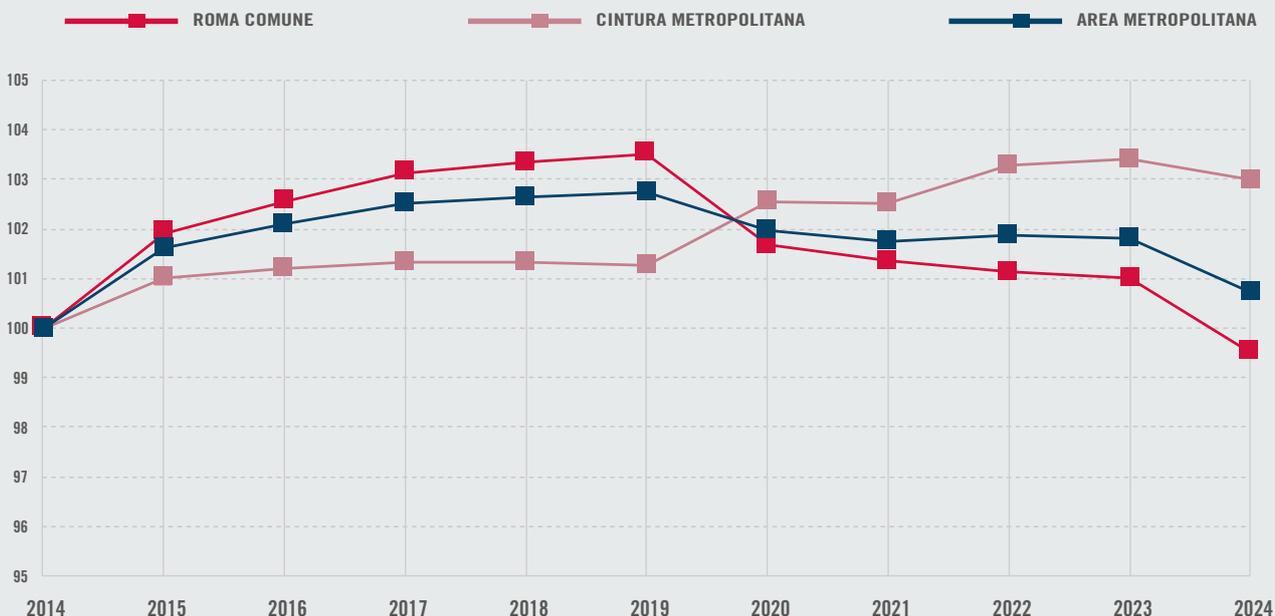


**A ROMA 55,1%
AFFLUSSO
DI TURISTI
STRANIERI**

01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

01.1 DEMOGRAFIA

Evoluzione della popolazione 2014-2024 dell'area romana (serie numeri indice 2014=100). Dato al 31/12/2024 - *stima*
Fonte dati: Istat



POPOLAZIONE ROMA COMUNE

AL 31/12/2024

 **2.746.984** ABITANTI

POPOLAZIONE ROMA CINTURA METROPOLITANA

AL 31/12/2024

 **1.476.901** ABITANTI

POPOLAZIONE ROMA AREA METROPOLITANA

AL 31/12/2024

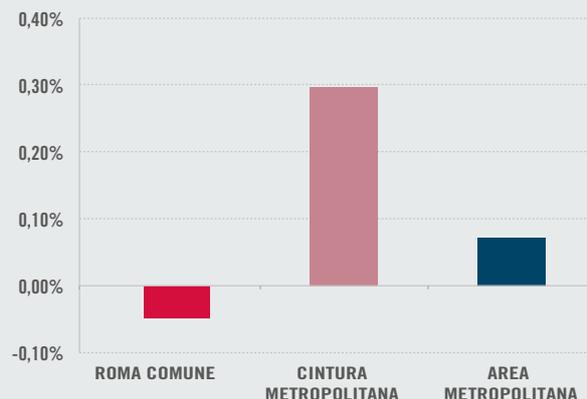
 **4.223.885** ABITANTI

TASSI MEDI DI CRESCITA ANNUALI

NEL PERIODO 2014-2024

La popolazione dell'area metropolitana nel periodo 2014-2024 ha un tasso medio di crescita del

+0,07%



RIPARTIZIONE DELLA POPOLAZIONE

AL 31/12/2024



Roma Comune assorbe quasi due terzi della popolazione dell'area metropolitana

(65%)



01.1 DEMOGRAFIA

La densità territoriale della popolazione al 31/12/2024 (in abitanti/km²)
Fonte dati: Istat



SUPERFICIE ROMA COMUNE



1.287,36 KM²

Il Comune di Roma ha una superficie che ingloba le aree delle altre sette città più popolate del Paese

DENSITÀ TERRITORIALE ROMA COMUNE



2.134 ABITANTI/KM²

1.287,36 KM²

CONTRO

1.074,77 KM²

DENSITÀ TERRITORIALE ROMA COMUNE IN RAPPORTO ALLA SUA AREA METROPOLITANA E ALLA REGIONE LAZIO



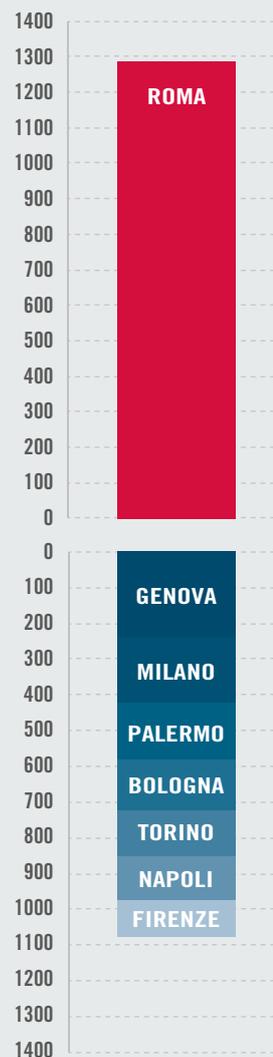
2,71 VOLTE L'AREA METROPOLITANA

Per contro la popolazione complessiva delle altre sette città più popolate del Paese è

2,04 volte la popolazione del Comune di Roma



6,45 VOLTE LA REGIONE LAZIO



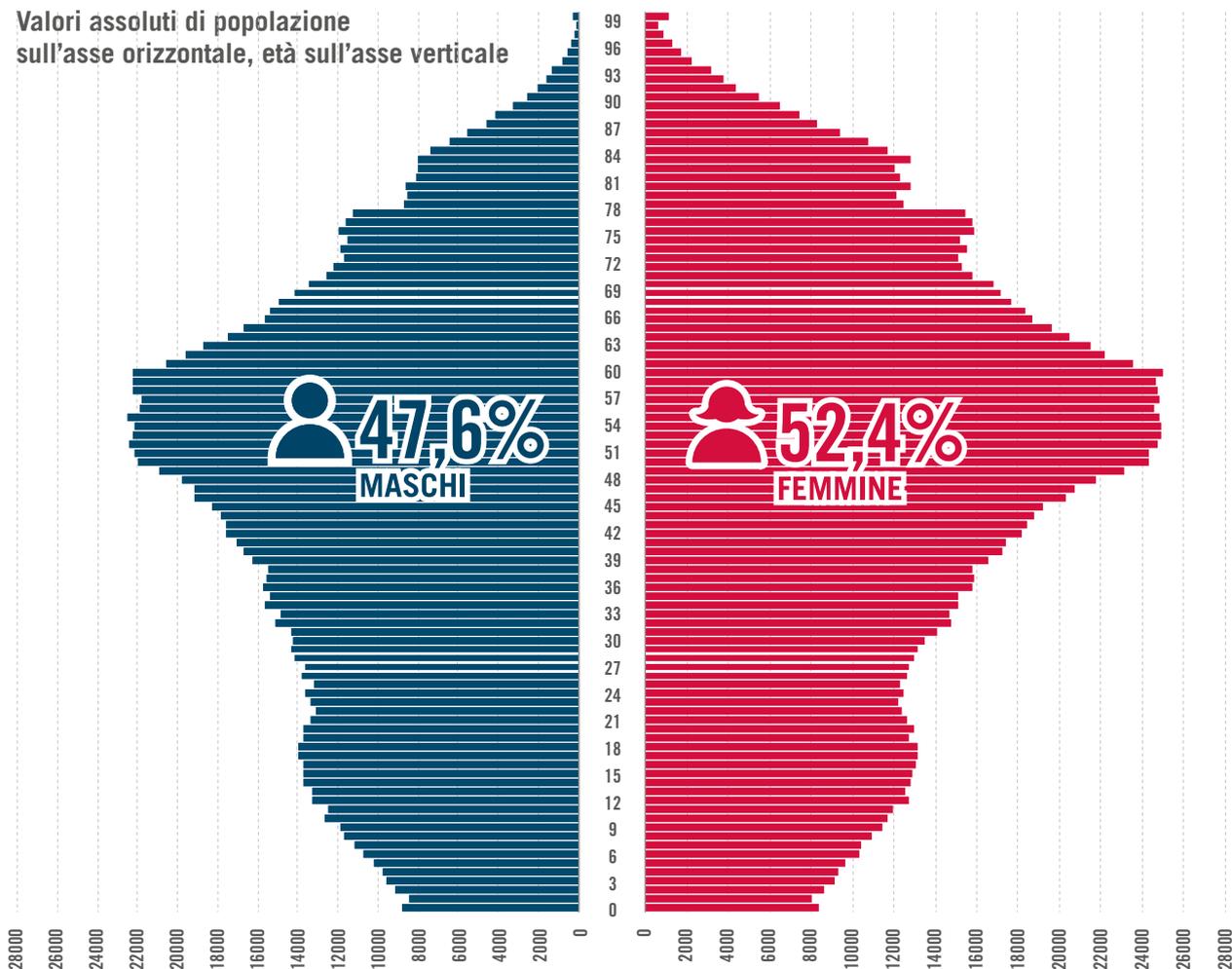
01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

01.1 DEMOGRAFIA

Il pino della popolazione del Comune di Roma al 31/12/2024
Fonte dati: Istat

LE PROPORZIONI DI GENERE PER IL COMUNE DI ROMA

Valori assoluti di popolazione
sull'asse orizzontale, età sull'asse verticale



L'INDICE DI VECCHIAIA IV

è il rapporto (moltiplicato per cento) tra la popolazione di età superiore ai 64 anni e la popolazione di età inferiore all'età di 15 anni



 **203,7** IV - 2024
ROMA COMUNE

 **176,6** IV - 2024
CINTURA METROPOLITANA

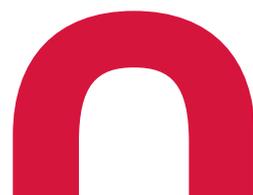
VARIAZIONE DELL'INDICE DI VECCHIAIA

NEL PERIODO 2014-2024

+27,6%
ROMA COMUNE

+46,7%
CINTURA METROPOLITANA

La popolazione è relativamente più anziana a Roma, ma la velocità d'invecchiamento è molto più alta nei 120 comuni della cintura metropolitana



01.1 DEMOGRAFIA

La distribuzione geografica della popolazione a Roma al 31/12/2024
Fonte: anagrafe

DENSITÀ MEDIA DI POPOLAZIONE A ROMA



21,3 ABITANTI/HA

MUNICIPIO PIÙ POPOLATO



(306.400 ABITANTI)

MUNICIPI PIÙ ESTESI



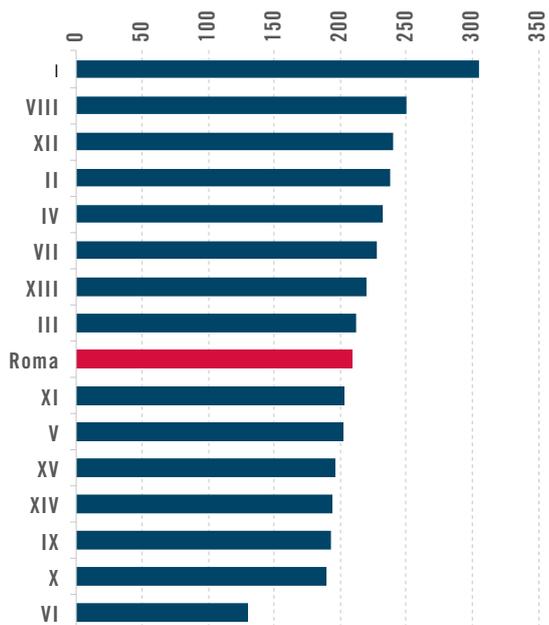
(PIÙ DI 180 KM² CIASCUNO)

MUNICIPI PIÙ DENSAMENTE POPOLATI



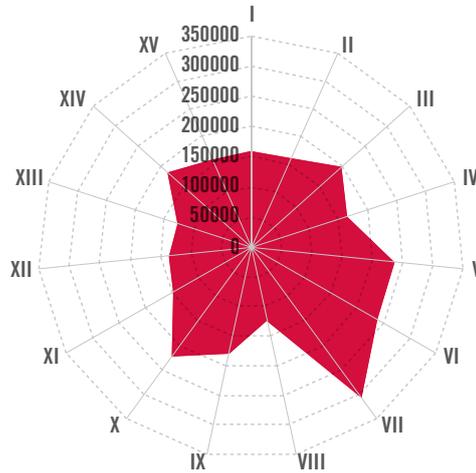
(D. > 80 AB./HA)

INDICE DI VECCHIAIA NEI MUNICIPI DI ROMA



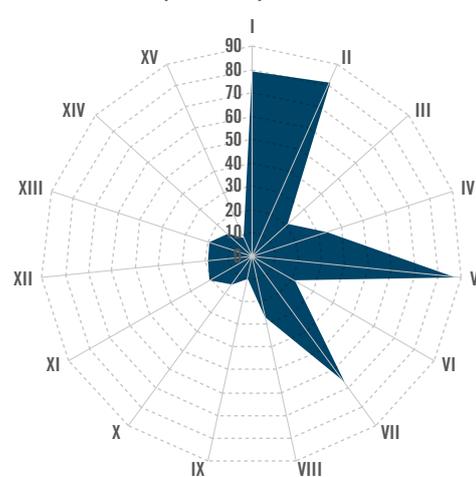
POPOLAZIONE RESIDENTE

AL 31/12/2024



DENSITÀ DI POPOLAZIONE RESIDENTE

AL 31/12/2024 (IN AB./HA)



MUNICIPIO "PIÙ ANZIANO"



GLI ANZIANI SONO 3 VOLTE I RAGAZZI FINO A 14 ANNI

MUNICIPIO "PIÙ GIOVANE"



GLI ANZIANI SONO 1,3 VOLTE I RAGAZZI FINO A 14 ANNI

01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

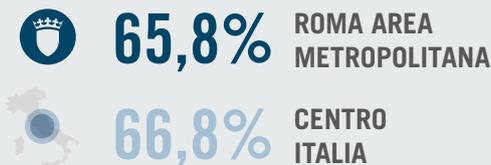
01.2 ECONOMIA

Tasso di occupazione e imprese

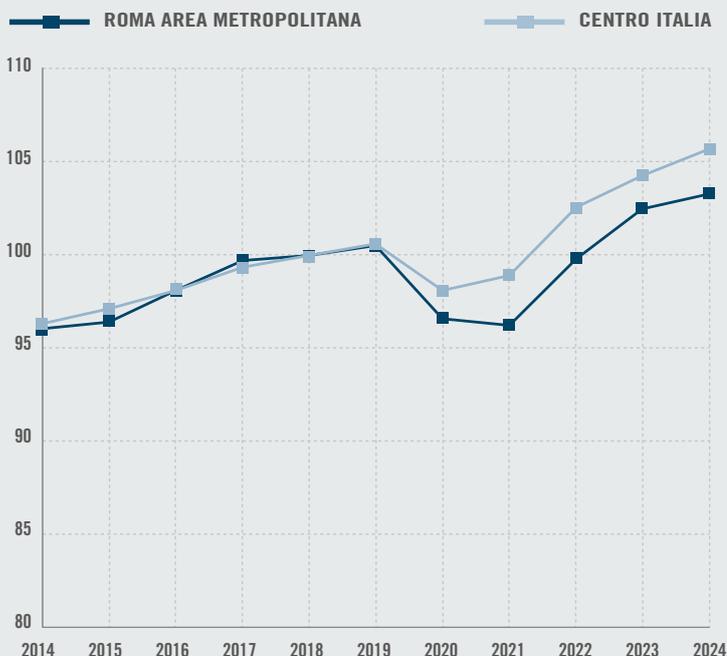
Fonte dati: Istat

EVOLUZIONE DEL TASSO DI OCCUPAZIONE AREA METROPOLITANA DI ROMA E CENTRO ITALIA

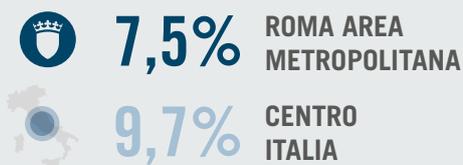
TASSO DI OCCUPAZIONE 2024*



* Serie storica ricostruita sulla base delle nuove indicazioni del Regolamento Europeo in materia di rilevazione della forza lavoro in vigore dal 1° gennaio 2021



VARIAZIONE OCCUPAZIONE PERIODO 2014-2024



L'occupazione cresce **MENO** velocemente nell'area metropolitana

Numeri indice tasso di occupazione (anno 2018 base=100)

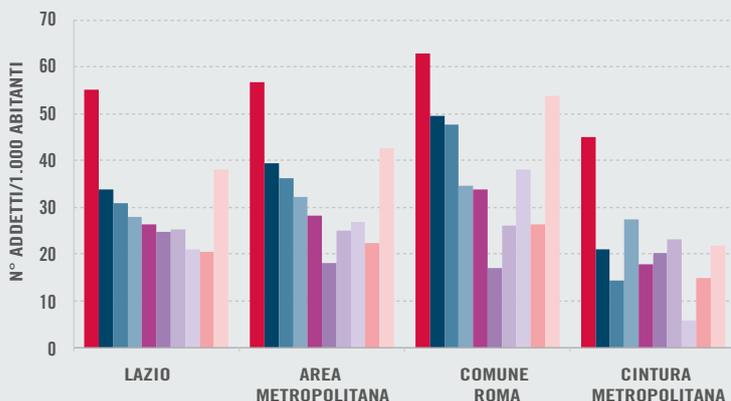
A Roma comune risiede il

55% degli addetti al commercio del Lazio

e l'**88%** degli addetti a servizi di informazione e comunicazione

Popolazione: fonte ISTAT 2024

Addetti: fonte ISTAT 2022



IMPRESE ATTIVE

AREA METROPOLITANA DI ROMA - 2024 (INFOCAMERE)



334.700

- ADDETTI AL COMMERCIO, RIPARAZIONE DI AUTOVEICOLI E MOTOCICLI
- ADDETTI ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE
- ADDETTI ATTIVITÀ DEI SERVIZI DI ALLOGGIO E DI RISTORAZIONE
- ADDETTI COSTRUZIONI
- ADDETTI SANITÀ E ASSISTENZA SOCIALE
- ADDETTI NOLEGGIO, AGENZIE DI VIAGGIO, SERVIZI DI SUPPORTO ALLE IMPRESE
- ADDETTI TRASPORTO E MAGAZZINAGGIO
- ADDETTI ATTIVITÀ MANIFATTURIERE
- ADDETTI SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE
- ALTRI



01.3 TURISMO

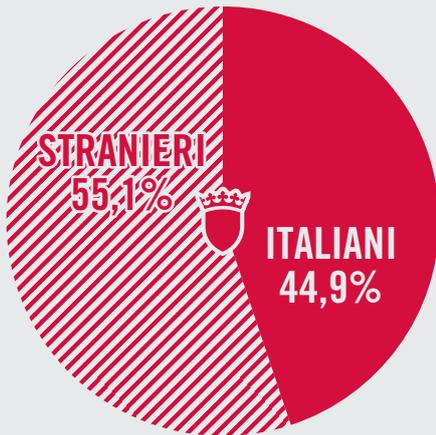
Presenze turistiche a Roma e nel Lazio - 2024

Fonte dati: Comune di Roma (su dati Ente Bilaterale Territoriale di Roma e Provincia)

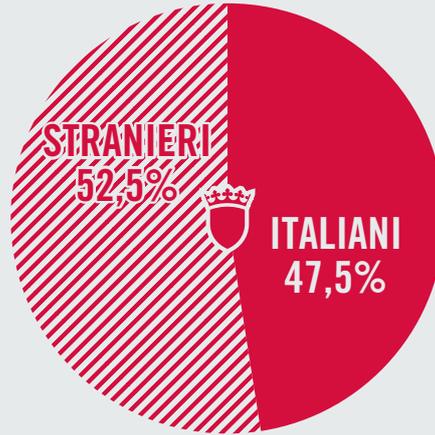
PRESENZE E ARRIVI NEL COMUNE DI ROMA

NEL 2024

PRESENZE TURISTICHE NEL COMUNE DI ROMA



ARRIVI NEL COMUNE DI ROMA



NEL COMUNE DI ROMA NEL 2024 SI SONO RILEVATE



51,4 MILIONI DI PRESENZE TURISTICHE

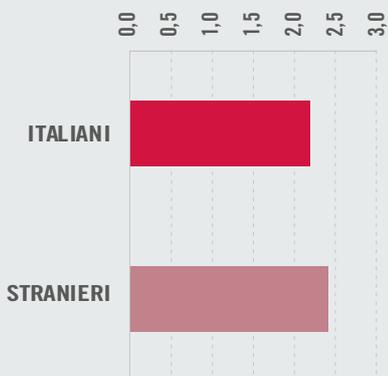
22,2 MILIONI DI ARRIVI TOTALI

A Roma nel 2024 si è rilevato un **aumento** di presenze pari a

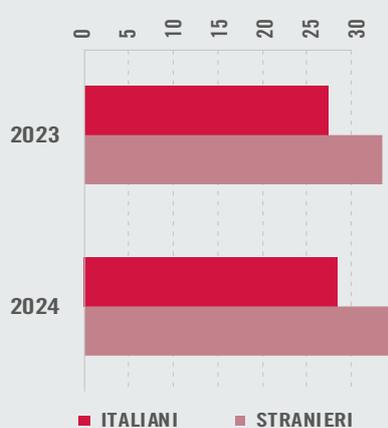


2,3 VOLTE IL NUMERO DEGLI ARRIVI

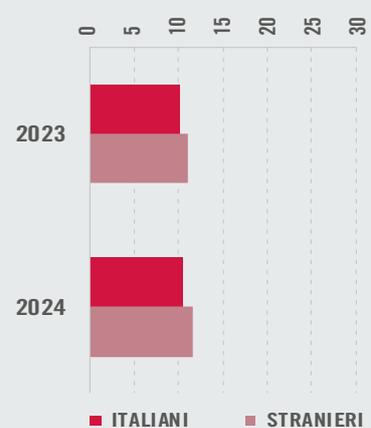
DURATA MEDIA DEI SOGGIORNI PER PROVENIENZA (IN GIORNI) – ANNO 2024



PRESENZE TURISTICHE NEL 2023 E NEL 2024 (IN MILIONI)



ARRIVI NEL 2023 E NEL 2024 (IN MILIONI)



IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2024	2023	Var.%
Popolazione Comune Roma (residenti)	2.746.984	2.754.719	-0,17%
Popolazione Cintura metropolitana (residenti)	1.476.901	1.475.573	0,2%
Popolazione Area metropolitana (residenti)	4.223.885	4.230.292	0,0%
Indice Vecchiaia Roma	203,7	196,8	3,5%
Indice Vecchiaia Cintura metropolitana	176,6	167,6	5,4%
Indice Vecchiaia Area metropolitana	193,9	186,2	4,1%
Tasso occ.ne Roma Area metropolitana (%)	65,8	65,3	0,8%
Tasso occupazione Centro Italia (%)	66,8	65,9	1,4%
Arrivi di turisti a Roma (mln)	22,2	21,0	5,7%
Presenze di turisti a Roma (mln)	51,4	49,2	4,5%





1



02

02

L'OFFERTA DI MOBILITÀ

La sezione offre un quadro dell'**offerta di trasporto collettivo** sia rispetto ai gestori del TPL che nel 2024 hanno operato in campo urbano (ATAC e 4 gestori terzi di nuova aggiudicazione), sia rispetto quelli che lo hanno fatto in ambito sub-urbano-metropolitano di scambio tra la città e il suo hinterland (Trenitalia e COTRAL).

Sono inclusi i temi e i dati relativi alla **mobilità sostenibile**, ovvero quelle forme di mobilità e/o strategie di azione in grado di ridurre gli impatti negativi di natura ambientale (emissioni inquinanti) e socio-economici (congestione veicolare).

La sezione si articola su **cinque temi**: consistenza e composizione del **parco circolante** (autovetture e motocicli), la **rete stradale** e il sistema dei parcheggi di interscambio con il TPL, il quadro infrastrutturale del **sistema del TPL**, la **produzione** dei servizi TPL (tutte le componenti) e, infine, la **mobilità sostenibile**, articolata nelle tre sotto-componenti, lo sharing mobility (auto, bici e monopattini), il mobility management e la ciclabilità.

Il **parco circolante a Roma** raggiunge, nel 2024, poco più di **1,85 mln di autovetture** (2,88 mln nell'area metropolitana) e circa **395mila motocicli** (540mila motocicli nell'area metropolitana). Il relativo tasso di motorizzazione, ovvero il rapporto tra consistenza del parco e popolazione si attesta sulle **677 auto ogni 1.000 abitanti e i 144 motocicli ogni 1.000 abitanti**, collocando Roma al **secondo posto** (seppur di poco rispetto a Torino) **per le auto** e al **penultimo per quello dei motocicli** (prima di Torino).

La somma di autovetture e motocicli porta il **tasso di motorizzazione complessivo** di Roma a **820 veicoli ogni 1.000 abitanti**, al terzo posto in graduatoria **dopo Palermo e Torino** che raggiungono rispettivamente gli 846 e 841 veicoli (auto + motocicli) ogni 1.000 abitanti. Se consideriamo la sola popolazione attiva (quindi escludendo i bambini di età inferiore ai 14 anni e i più anziani con età maggiore di 85 anni), il tasso di motorizzazione a Roma raggiunge i **979 veicoli ogni 1.000 abitanti**, in pratica un veicolo per ciascun residente.



**3° IN ITALIA
PER TASSO DI
MOTORIZZAZIONE**

Prosegue il rinnovo del parco circolante con il risultato che tutte le categorie Euro, fino alla quinta, risultano in progressiva riduzione nel biennio 2023-2024, a fronte di un concomitante incremento del 13,4% di veicoli EURO 6 nel periodo. Oramai le autovetture di classe EURO6 rappresentano il 45,4% del parco circolante totale. Anche per i motocicli si è registrato, nel biennio, un rinnovo del parco: a fronte di un incremento dell'1,5% della consistenza del parco (rispetto al 2023) è diminuita la numerosità delle classi Euro meno virtuose (fino alla 4°) e, nel contempo, si è registrato l'aumento dei motocicli EURO5 che, nel 2024, sono aumentati del +49% rispetto al 2023. I motocicli EURO4 ed EURO5 rappresentano rispettivamente il 13% e il 17% del parco motocicli circolante a Roma. Considerando poi che la rete stradale all'interno del territorio comunale ha un'estesa di 8mila km (dei quali 1.280 km di rete principale) la densità veicolare che insiste su questa rete è di circa 282 veicoli/km di rete, per uno sviluppo lineare (veicoli accodati in fila indiana) di poco più di 1 km.

Passando al tema della sosta dei veicoli, l'elemento centrale nella connessione tra la componente infrastrutturale del trasporto privato e la rete dei servizi di TPL è il sistema dei parcheggi di interscambio: Roma conta su un sistema di sosta di scambio costituito da 37 grandi impianti (gestiti da ATAC) per una capacità complessiva di 15.373 posti auto - di cui 342 riservati ai diversamente abili - situati in massima parte in prossimità dei grandi nodi di interscambio con il TPL. Il 66% dei posti auto ricade negli impianti collocati presso i nodi delle due principali linee metro: A e B. I primi cinque nodi di interscambio (nell'ordine Anagnina, Ponte Mammolo, Laurentina, Arco di Travertino e Magliana) raggiungono una capacità complessiva di circa 6.000 posti, pari al 39% della capacità totale del sistema d'interscambio.

**9.369 KM
DI RETE
E 388 LINEE**



Per quel che riguarda la componente di Offerta del Trasporto Pubblico, si può subito evidenziare la dimensione della rete di superficie: 9.369 km di linee di TPL (la somma delle lunghezze di tutte le linee TPL) che insistono su una porzione di rete stradale cittadina di 2.370 km. In totale il TPL di superficie è articolato su 388 linee di servizio cui si associano una densità di rete di 4 km di linea x km di rete e un indice di dotazione di 3,41 km di linea ogni 1.000 abitanti. La flotta bus è composta da 3.078 veicoli comprensivi dei 134 convogli tranviari e della flotta di Roma TPL, in graduale dismissione



nel corso del 2024, in virtù del progressivo ingresso in servizio dei **nuovi gestori aggiudicatari** dei Lotto 1 (la RTI Troiani -Società Autolinee Pubbliche) e Lotto 2 (la RTI Bus International Service -Tuscia). Considerando il numero totale dei posti, seduti e in piedi, dei vari tipi di veicoli componenti la flotta, la capacità complessiva della **flotta di superficie** raggiunge i **362mila posti**, con oltre il 70% dei veicoli che ha una dimensione pari a 12 metri. **L'età media dei mezzi** è leggermente **umentata**, passando dai 7,7 anni del 2023 agli 8,8 del 2024 mentre, per quel che riguarda l'alimentazione, il **39% della flotta** (compresi i tram) sono veicoli **elettrici**, a **metano** oppure **ibridi**.

La **rete portante su ferro** è costituita da un sistema a tre componenti: Metropolitana, Ferrovie Concesse e Ferrovie Regionali (Trenitalia). Le Ferrovie Regionali, insieme al sistema delle **autolinee extraurbane su gomma** (COTRAL), svolgono un servizio con caratteristiche più squisitamente di tipo sub-urbano, con relazioni più ampie di collegamento tra la città e i comuni ricadenti nella cintura metropolitana e nelle quattro province della Regione.

Il sistema delle **metropolitane** è costituito da **quattro linee**: la linea A, la linea B e la sua diramazione B1 - che dalla stazione di Piazza Bologna consente di raggiungere la zona Nomentana-Africano e sale sino a Viale Jonio - la linea C (a guida automatica) per il collegamento con il quadrante est della città. Nel complesso la rete metro si sviluppa su un'estesa di **59,1 km**.

Le **tre linee di ferrovie concesse** sono: la Roma-Lido (collegamento con Ostia), la Roma-Viterbo e la Roma-Pantano, per uno sviluppo **in area urbana** di **55 km**. Le prime due linee sono attualmente gestite da *Cotral/Astral*, la terza è rimasta in carico ad ATAC. Completano il quadro infrastrutturale su ferro **i servizi ferroviari regionali di Trenitalia**, un sistema di **8 linee**, che garantisce il collegamento con la cintura metropolitana, per un totale di **72 servizi differenti** (impostati su altrettante relazioni di traffico che insistono anche sulla stessa linea).

Sul fronte **dei servizi TPL** (bus, tram e metropolitana) la **produzione totale 2024** ha raggiunto i **158 mln di vett x km** (a consuntivo) in **aumento**, rispetto all'anno precedente, del **+1,8%**. In termini di posti offerti la produzione ha raggiunto i **21,8 mld di posti x km**. Va considerato che il sistema **TPL di superficie** assorbe il

71,5% della produzione complessiva, mentre le **4 linee di metropolitana** hanno sviluppato una produzione di **7,2 milioni di convogli x km** (corrispondenti a poco più di **43,4 mln** di vetture x km), con una produzione giornaliera che, in un giorno feriale tipo, raggiunge le **1.332 corse/giorno**.

Ai 158 milioni di vetture x km prodotte in ambito urbano da linee di superficie (bus e tram) e metropolitana, si devono aggiungere i **2,89 milioni di convogli x km** prodotti dalle **ferrovie concesse** (556 corse giornaliere medie), i **75,4 milioni di vetture x km** espresse dalle **linee extraurbane** COTRAL e la quota parte di competenza di Trenitalia per quel che attiene ai **servizi ferroviari regionali** che insistono sul territorio di Roma Capitale.

Completa il quadro dell'offerta l'insieme delle **misure** che concorrono ad articolare il sistema della **mobilità sostenibile**, con la **ciclabilità** in forte espansione dal 2019 e le altre misure di mobilità dolce e di **sharing mobility**, nonché gli interventi di **Mobility Management** per la razionalizzazione degli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola/università. Infine l'incentivo alla **mobilità elettrica** con la disponibilità su territorio di **1.689 punti di ricarica** per auto (di cui 448 fast, a ricarica veloce) e 12 per moto e scooter.

L'emergenza sanitaria del 2020 ha innescato processi di potenziamento delle misure di **mobilità dolce**, in particolare sul sistema delle **piste ciclabili**, anche in conseguenza dei vincoli imposti in un primo momento per l'utilizzo del TPL (misure anti-COVID per il distanziamento sociale) e degli **incentivi all'acquisto di veicoli compatibili con il modello di mobilità sostenibile** (bonus mobilità), tale stimolo si è mantenuto forte nel tempo – anche una volta chiusa l'emergenza COVID - ed ha reso **strutturale lo shift modale** verso la modalità pedonale, ciclabile e l'uso dei **monopattini elettrici**.



**81,1 KM
DI NUOVE PISTE
CICLABILI
REALIZZATE NEL
2017-2024**

La risposta dell'Amministrazione Capitolina è stata quella di **accelerare** l'importante programma di **potenziamento della rete ciclabile contenuto nel PUMS**, che prevede la realizzazione di 240 km di nuove piste, con il "rammaglio" della rete esistente e la realizzazione del GRAB, 45 km di pista ciclo-turistica che si sviluppa come un anello per il raccordo e il collegamento con il resto della rete ciclabile. Allo stato attuale, nel periodo **2017-2024** sono stati **realizzati 85,1 km di nuove piste** che si vanno ad aggiungere ai 243 km di rete esistenti al 2016 e che determinano al **2024 un'estesa complessiva di 328,1 km di rete ciclabile**.



Nella classifica nazionale Roma è in **2° posizione** (dietro Milano) per quel che riguarda **l'estesa di rete**, ma ha una posizione medio-bassa in classifica rispetto agli indici di dotazione. In particolare, facendo riferimento ai dati estratti dal Rapporto Mobilitaria Ed. 2025, fra i 14 grandi comuni del Paese Roma si colloca in **9° posizione** per il rapporto **rete ciclabile/popolazione** (119,1 metri di ciclabile ogni 1.000 abitanti, contro i 201,4 della media dei 14 grandi comuni) e in **10° posizione** in riferimento al **rapporto tra l'estesa della rete ciclabile e il suo territorio** (25,5 km/100km² contro i 52,6 dei 14 grandi comuni).

In riferimento alla **sharing mobility** e, in particolare al **car sharing**, il servizio è offerto su Roma da **4 operatori**, di cui 3 privati, che operano secondo un modello cosiddetto "*free floating*", mentre 1 a capitale pubblico (affidato da Roma Capitale a RSM) che utilizza anche il modello "*station based*" con una flotta di **201 unità, 344 stalli distribuiti in 161 postazioni di presa/rilascio dei veicoli** suddivise su 13 dei 15 municipi della città e circa 5.100 iscritti. A Roma è infine attivo il sistema **Taxi** che conta 7.700 licenze e i servizi **NCC** per 980 licenze.

Per le **altre forme** di sharing mobility – **scooter, bike e monopattino** – sono stati attivi a Roma nel corso del 2024, **6 operatori** con una flotta complessiva di quasi 21mila veicoli (dei quali 13.500 monopattini, 6.000 biciclette e 1.400 scooter).

Le azioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile fanno inoltre leva su strategie di incentivazione all'utilizzo di soluzioni di trasporto condiviso negli spostamenti sistematici, attraverso iniziative di **Mobility Management** rivolte alle imprese con oltre 300 dipendenti e agli istituti scolastici (abbonamenti al TPL a tariffa ridotta, servizi di navetta, car pooling, ciclabilità, etc.). Nel 2024 sono stati coinvolti nel sistema di Mobility Management **494 aziende** (per più di 446mila dipendenti) e **6 istituti scolastici** (per 73mila studenti).

Un cenno va ai **Servizi Scolastici di Linea** per i quali l'offerta ATAC di corse bus che servono i plessi scolastici (circa 47 linee del TPL hanno corse scolastiche dedicate), ha raggiunto nel 2024 le 441mila vetture x km, cui si deve aggiungere il **Servizio Scolastico Riservato** - affidato con contratto di servizio ad operatori privati - che serve quasi **6.400 iscritti** fra bambini e ragazzi sia normodotati che diversamente abili, con **376 linee dedicate** al servizio.

Infine, è attivo un servizio di **Trasporto Individuale Grandi Disabili**, riservato a cittadini con limitazioni che rendono per loro impossibile l'utilizzo del TPL urbano, con cui vengono assicurati a quasi **2.200** iscritti gli spostamenti per studio, lavoro e tempo libero.

La sezione si chiude con una **scheda di sintesi** dei principali indicatori del sistema dell'offerta, con una **comparazione** dei valori nel **biennio 2023-2024**. Il 2024 vede un **incremento del tasso di motorizzazione auto** del **+2,3%**, inoltre **migliora la composizione del parco circolante** con **+8,5%** di **autovetture Euro 5 e Euro 6** (di contro si riducono del **-7,8%** le vetture ad alte emissioni Euro 0, 1, 2, 3 e 4) e **+49,0%** di **motocicli Euro5** (scendono del **-4,9%** quelli Euro 0, 1, 2, 3).

Le misurazioni a consuntivo dell'**offerta** del trasporto pubblico hanno registrato nella **produzione totale 2023-2024** un **aumento** del **+1,8%**, più di quanto programmato ma **con andamento difforme** fra i diversi servizi. Per **bus, filobus ed elettrico** il consuntivo aumenta rispetto al 2023 di **+0,9%**, mentre si registra un **calo della produzione tram** nel consuntivo (**-28,9%**), in ragione della lunga sospensione del servizio per i lavori di manutenzione della rete tranviaria nelle tratte di maggiore ammaloramento. In **aumento** anche la **metropolitana** con un **+6%**, anche in ragione della ripresa del normale orario di servizio dopo il periodo di chiusura anticipata del servizio per gli interventi di manutenzione straordinaria sulla linea A. La produzione programmata sulle **ferrovie concesse** invece registra una **diminuzione del -6,5%** rispetto al 2023.

Il confronto 2023-2024, infine, conferma il permanere della **spinta espansiva nel settore della mobilità sostenibile** degli ultimi anni: il **mobility management** rileva una forte crescita con **+15,2%** delle aziende e **+4,2%** di studenti e personale scolastico interessati, ma c'è un **-5,1%** di scuole con mobility manager nominato; la **promozione dell'elettrico** si conferma in crescita con **+53,3%** di **colonnine di ricarica auto** e cresce anche la **rete ciclabile (+2,2%)**. Il servizio di **car sharing "station based"** dopo il **+6,4%** di iscrizioni del 2023 acquisisce un **+37,9%** nel 2024. **Stabili** le offerte di **monopattini sharing** (con una flotta di **13.500 mezzi** disponibili sul territorio e 3 operatori) e **bike sharing** (con un parco di **6.000 biciclette** disponibili nel 2024).



+53,3%
COLONNINE
DI RICARICA
ELETTRICA
PER AUTO



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.1 IL PARCO CIRCOLANTE

I tassi di motorizzazione nella Capitale e nella sua area metropolitana - 2024

NEL 2024



677

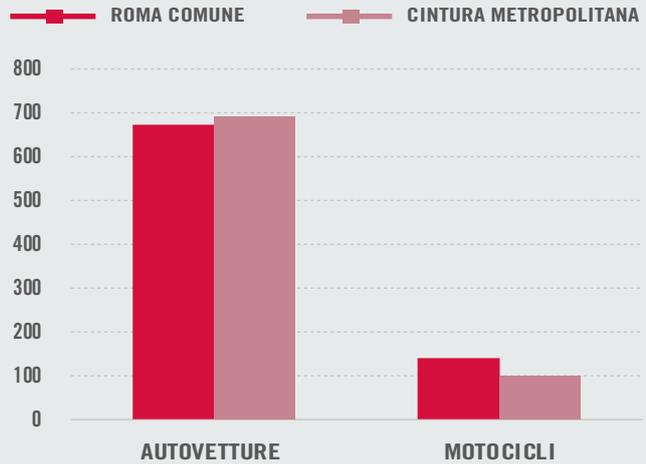
AUTOVETTURE
OGNI 1000 ABITANTI A ROMA



144

MOTOCICLI (>50CC)
OGNI 1000 ABITANTI A ROMA

TASSO MOTORIZZAZIONE (VEIC./1000 ABITANTI)



NUMERO AUTOVETTURE

A ROMA - 2024



1.859.222

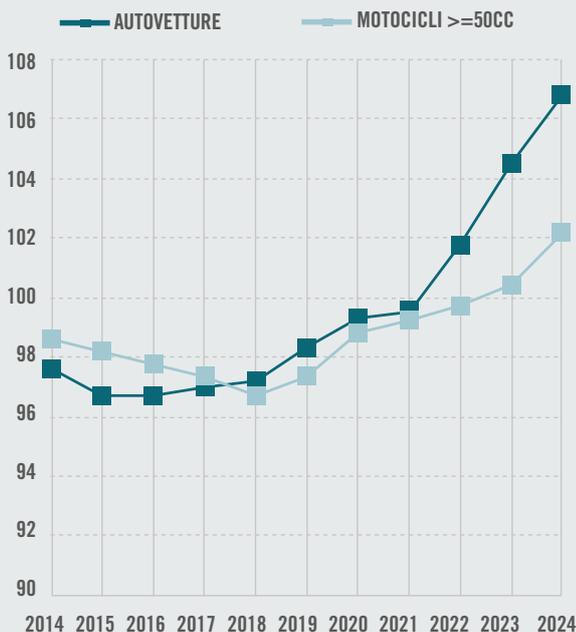
NUMERO MOTOCICLI (>50CC)

A ROMA - 2024



394.802

NUMERI INDICE



EVOLUZIONE DEI TASSI DI MOTORIZZAZIONE A ROMA

AUTOVETTURE
E MOTOCICLI

Dopo un trend in diminuzione, netta ripresa a partire dal 2018, più accentuata a partire dal 2022

AUTOVETTURE

Il tasso di motorizzazione, in crescita dal 2016, aumenta del

+2,3% rispetto al 2023

MOTOCICLI

Dopo una decrescita costante fino al 2018, in decisa ripresa anche nel 2024

(+1,7%)

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.1 IL PARCO CIRCOLANTE Un confronto con le altre città italiane - 2024

Roma è



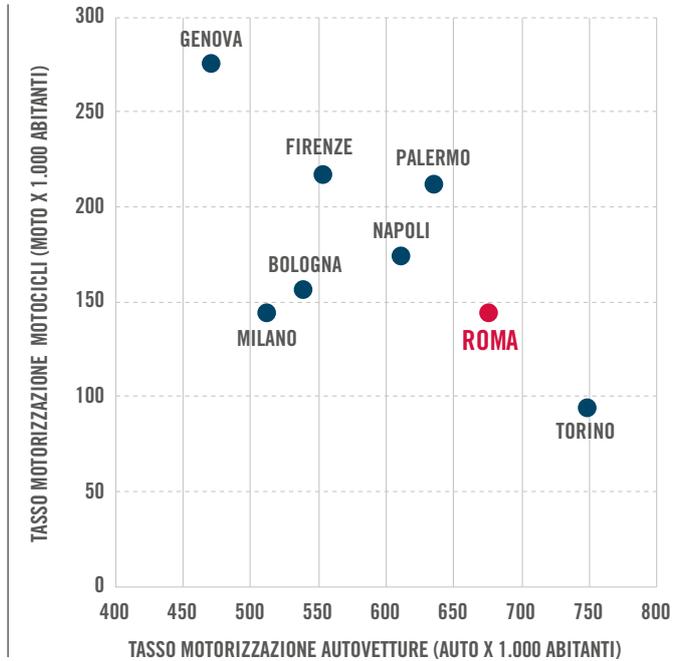
In graduatoria per il tasso di motorizzazione **autovetture** penultima per i **motocicli**



GENOVA ha il **minor numero di auto** ma **più motocicli** in rapporto agli abitanti



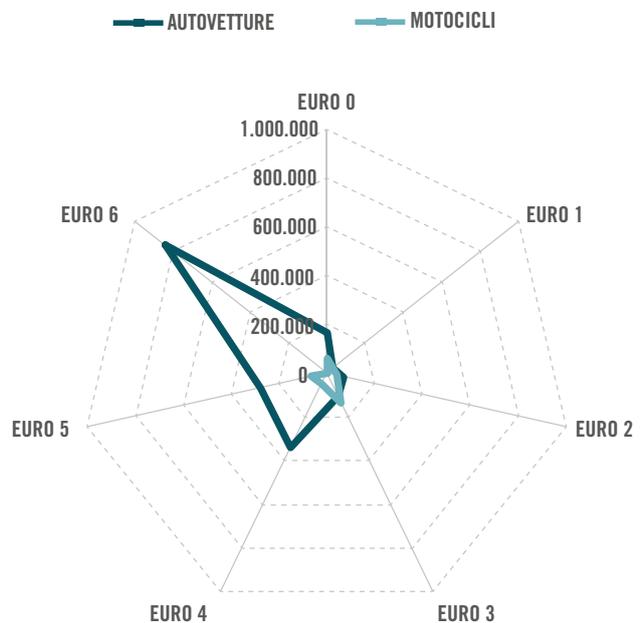
TORINO è la città con il **minor numero di motocicli** in rapporto agli abitanti e il **maggior tasso di motorizzazione autovetture**



IL PARCO AUTO E MOTOCICLI DI ROMA PER CLASSE EURO

AUTOVETTURE EURO 6
45,4% DEL PARCO

MOTOCICLI EURO 3
34,5% DEL PARCO



Ma il parco si rinnova

Nel 2024
sul 2023



+ 13,4% AUTO EURO 6



+ 49% MOTOCICLI EURO 5



02.2 LA RETE STRADALE La struttura della rete

ESTESA TOTALE DELLA RETE

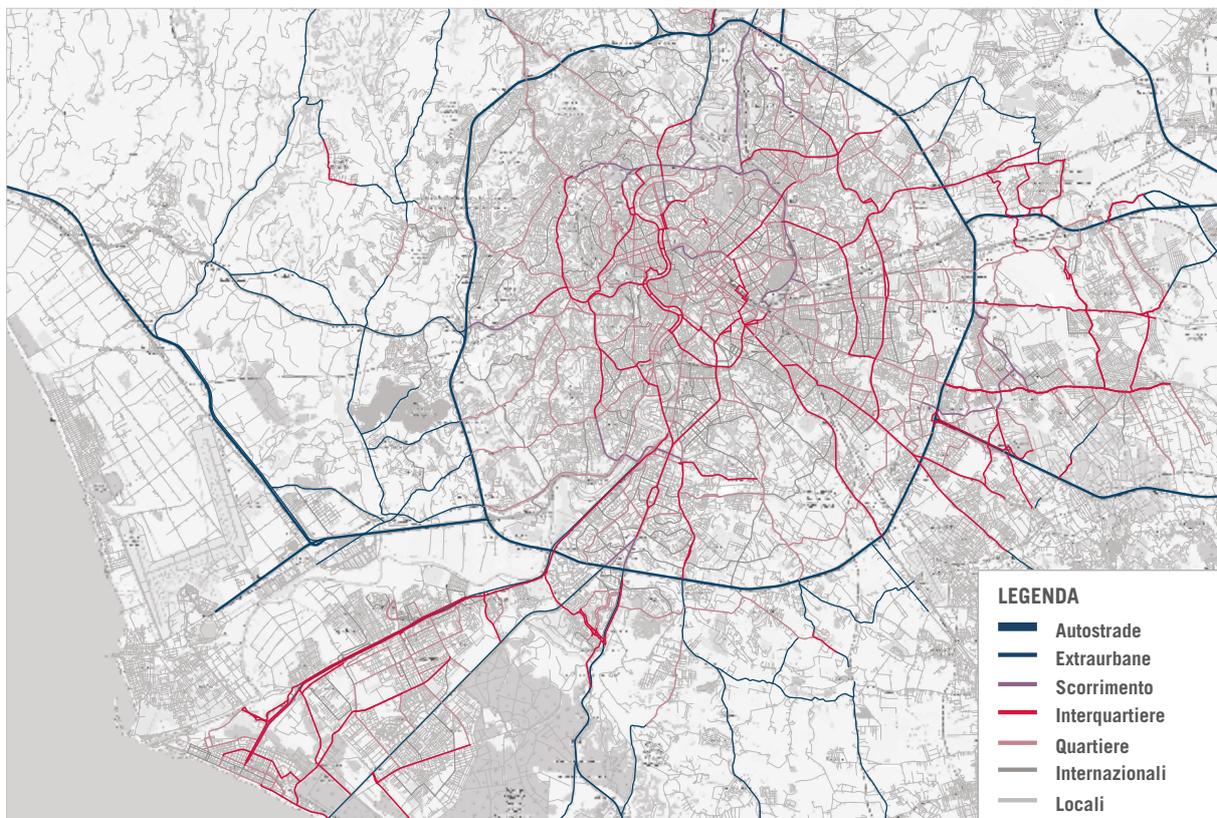


8.000 KM

RETE PRINCIPALE



1.280 KM



RETE PRINCIPALE PORTANTE

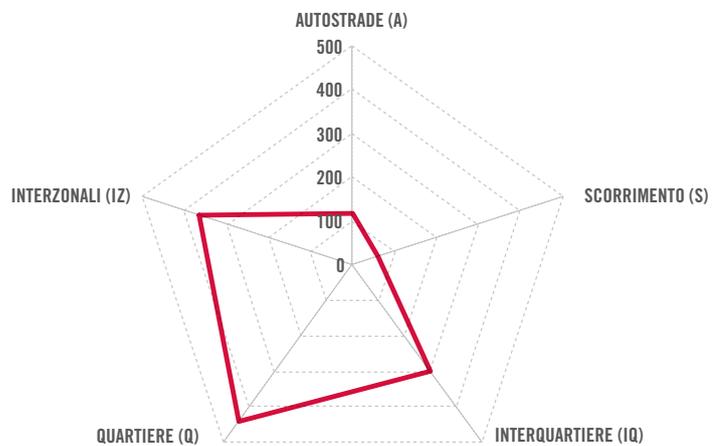


400 KM

STRADE LOCALI



84%
DEL TOTALE DELLA RETE



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

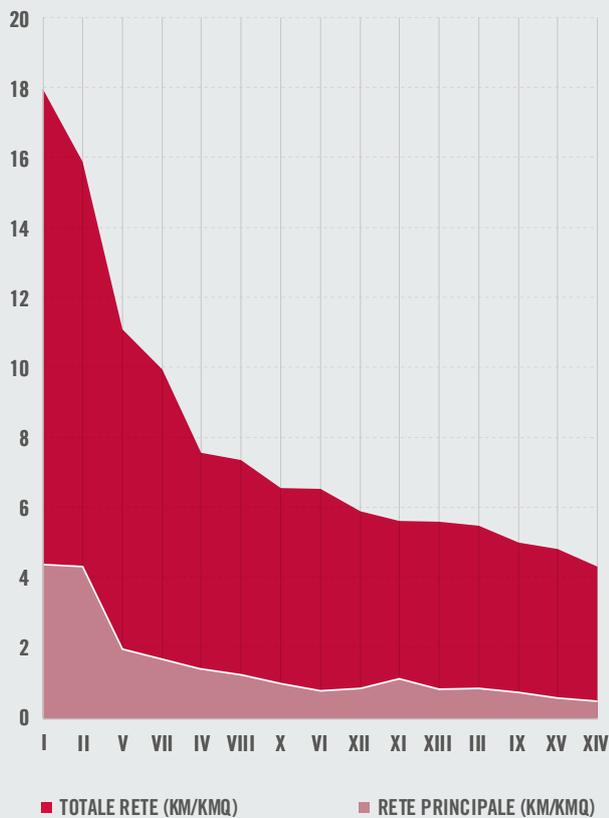
02.2 LA RETE STRADALE

Le dotazioni di strade dei Municipi

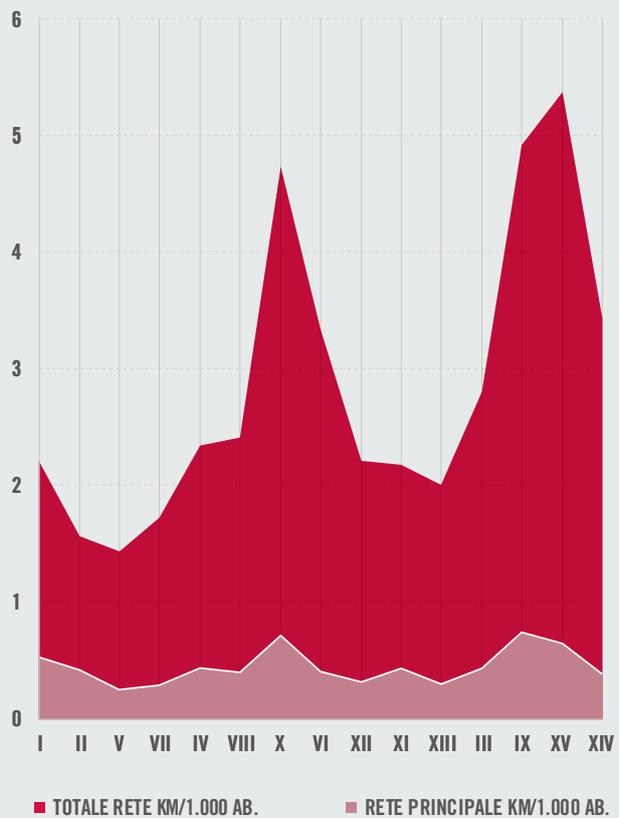
DOTAZIONI DI STRADE DEI MUNICIPI (TOTALE RETE E RETE PRINCIPALE IN KM/KM²)

serie ordinate in senso decrescente in base al rapporto "estesa totale rete/superficie Municipi"

ESTESA RETE/SUPERFICIE (KM/KM²)



ESTESA RETE/POPOLAZIONE (KM/1.000 AB.)



ESTESA TOTALE RETE / SUPERFICIE COMUNE DI ROMA



6,2 KM/KM²

ESTESA TOTALE RETE / POPOLAZIONE COMUNE DI ROMA



2,8 KM/1.000 ABITANTI

02.3 LA SOSTA

Il sistema dei parcheggi di interscambio con il TPL - 2024
Esercizio ATAC

CAPACITÀ DEL SISTEMA DELLA SOSTA D'INTERSCAMBIO



15.373

POSTI AUTO, DI CUI IL 2,2% DEDICATO AI DISABILI

NUMERO DI IMPIANTI



37

I cinque impianti più grandi hanno una capacità superiore ai



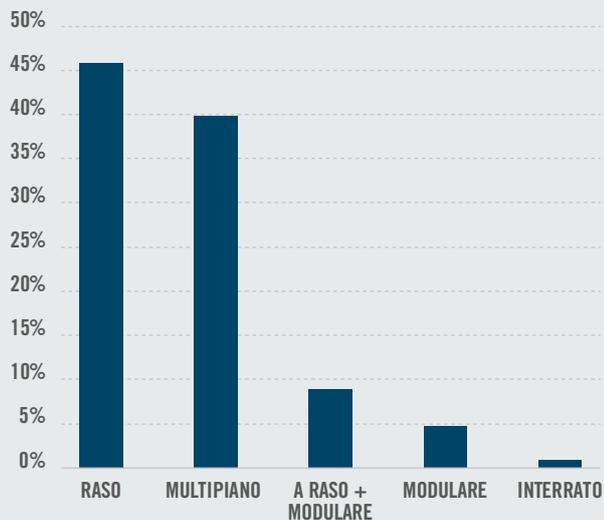
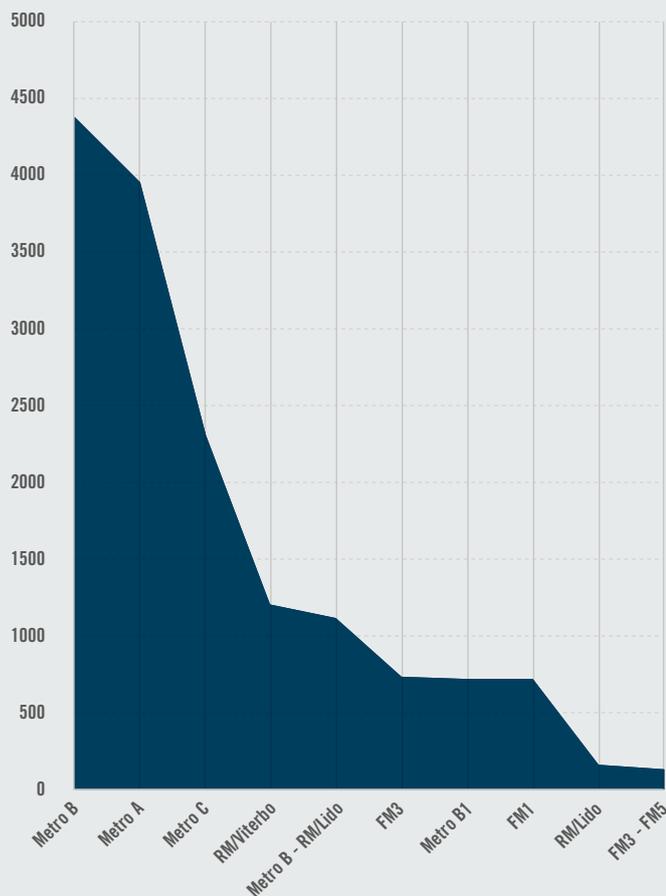
960 POSTI AUTO CIASCUNO

e offrono, in totale, una disponibilità di sosta pari al



39% DEL TOTALE

CAPACITÀ DI SOSTA DEGLI IMPIANTI IN BASE AL TIPO DI NODO SERVITO



I parcheggi a raso rappresentano circa il



46%

DEL TOTALE DEI POSTI OFFERTI

La capacità di interscambio con le linee A e B rappresenta il



66%

DEL TOTALE DEI POSTI OFFERTI

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

Lo sviluppo della rete TPL al 31/12/2024

ESTENSIONE DELLA RETE



RETE TPL / SUPERFICIE

COMUNE DI ROMA



1,84 KM/KM²

RETE TPL / POPOLAZIONE

COMUNE DI ROMA



0,86 KM
 PER 1000 ABITANTI

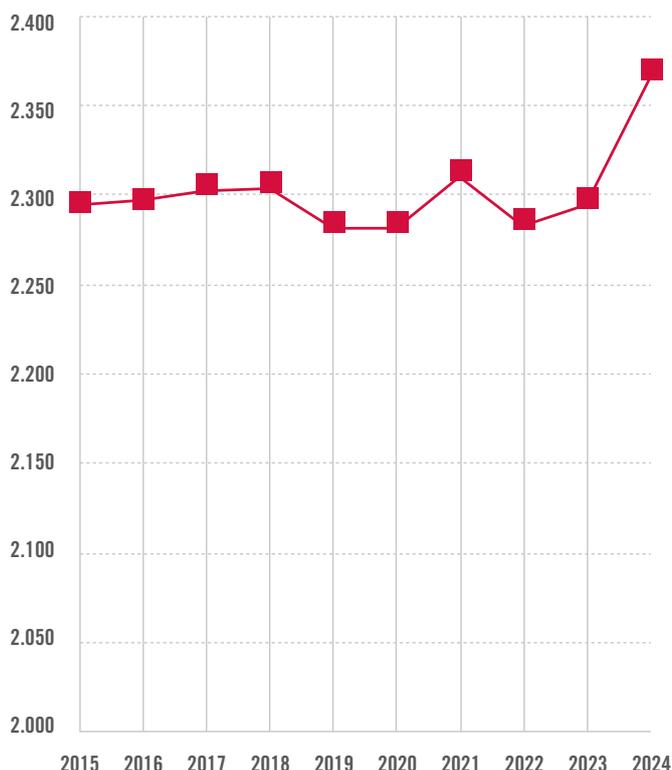
NUMERO TOTALE DI LINEE

(COMPRESIVO DI SOSTITUTIVI PROGRAMMATI)

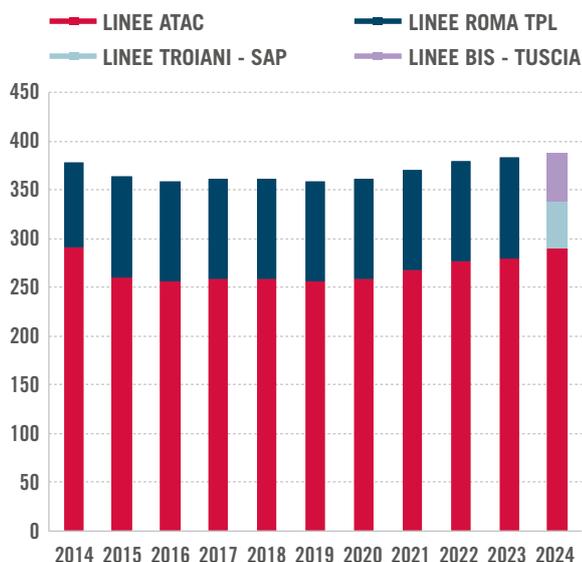
388 DI CUI **290** GESTITE DA ATAC
 (COMPRESSE LE 6 LINEE TRAM)

L'ESTENSIONE DELLA RETE TPL

(IN KM)



LE LINEE DI SUPERFICIE DEL TPL



ATAC GESTISCE IL

74,7% DELLE LINEE

LUNGHEZZA TOTALE DELLO SVILUPPO DELLE LINEE

9.369 KM
 DI CUI ATAC **6.649** KM (71%)
 DI CUI TROIANI-SAP **1.269** KM (14%)
 DI CUI BIS-TUSCIA **1.451** KM (15%)

LUNGHEZZA TOTALE LINEE / ESTESA RETE TPL

3,95 KM LINEE/KM RETE



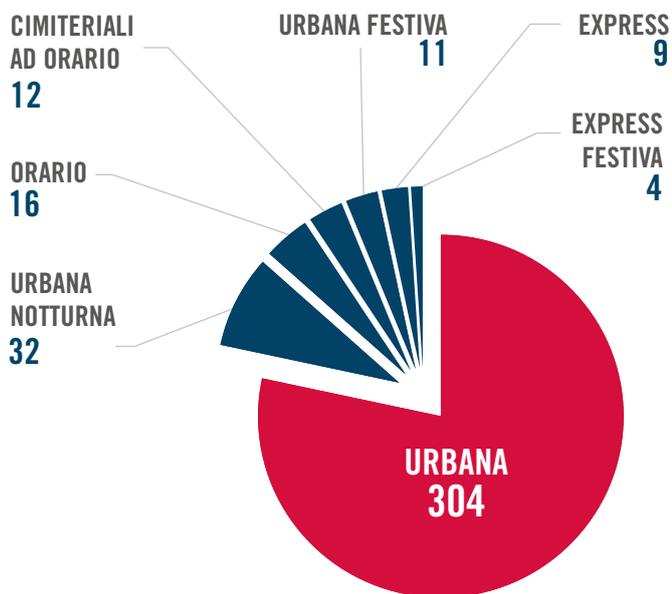
02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

Le linee TPL di superficie - 2024

Le linee urbane a frequenza sono le più numerose.

78,4%
DEL TOTALE
DELLE LINEE

71%
DELLO SVILUPPO
KILOMETRICO
COMPLESSIVO



Lunghezza media di una linea TPL di superficie

11,7 KM

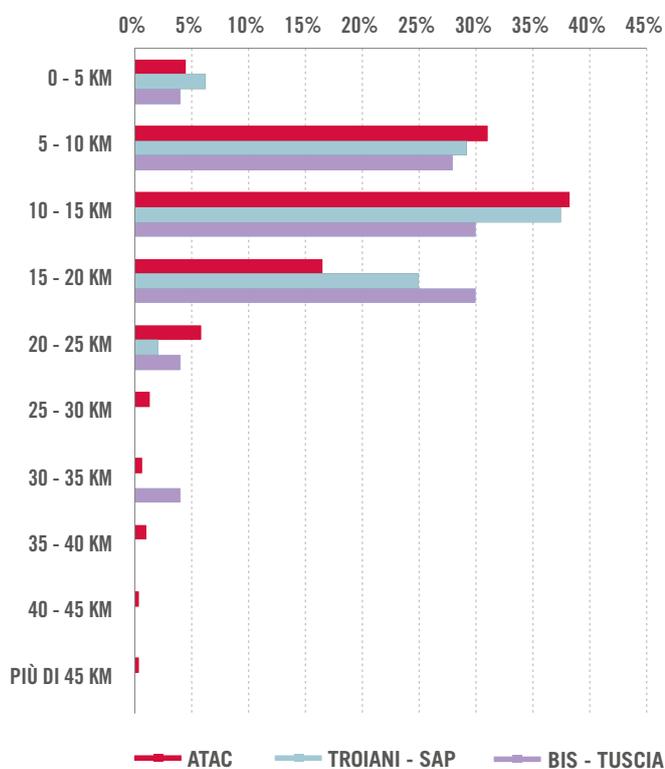
Le linee di lunghezza dai **10** ai **20** km costituiscono il

56,4% DEL TOTALE

Ci sono **9** linee lunghe più di

30 KM
(ANDATA + RITORNO)

RIPARTIZIONE % DELLE LUNGHEZZE DELLE LINEE PER CLASSI DI ESTESA DI AMPIEZZA DI 5 KM



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

Il parco veicoli di superficie - 2024

LA FLOTTA



3.078 VEICOLI
COMPRESI **134** CONVOGLI TRANVIARI

DI CUI

2.174 ATAC

515 ROMA TPL
(FINO A OTTOBRE 2024)

161 TROIANI-SAP

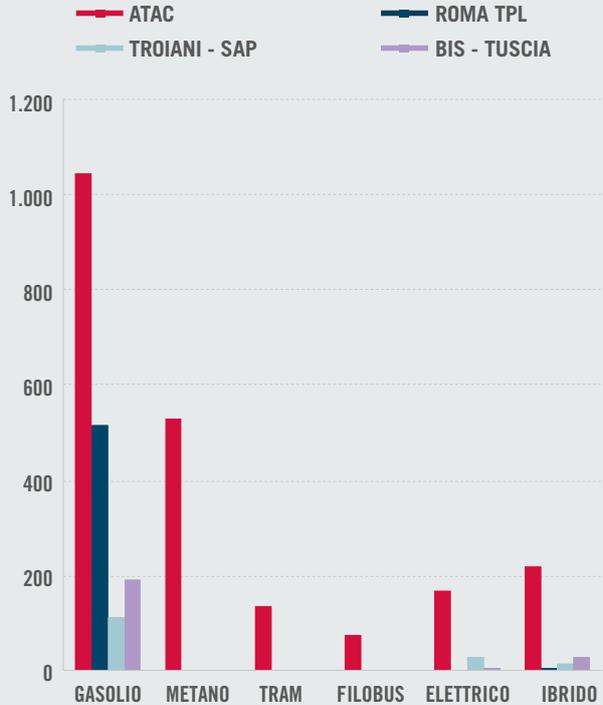
228 BIS-TUSCIA

VEICOLI ELETTRICI, IBRIDI E A METANO

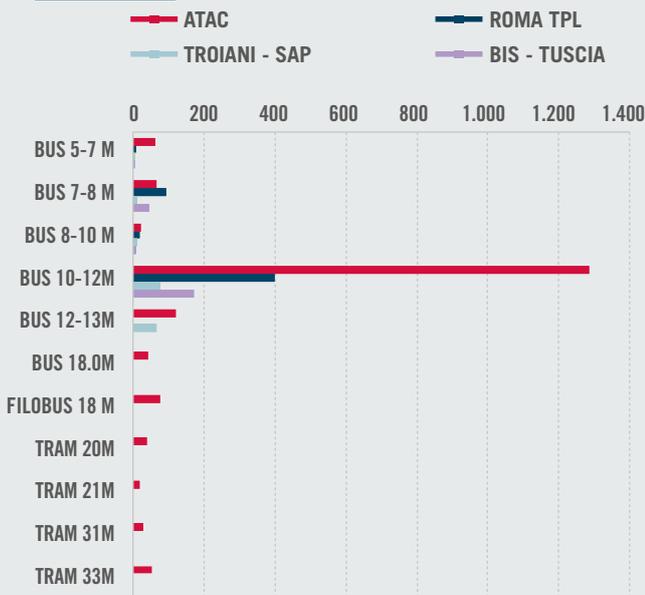


39% DELLA FLOTTA
1.211 VEICOLI COMPRESI
I TRAM E I FILOBUS

RIPARTIZIONE FLOTTA BUS PER ALIMENTAZIONE



RIPARTIZIONE FLOTTA BUS PER LUGHEZZA DEL MEZZO



L'ETÀ MEDIA DEI BUS

8,8 ANNI

BUS DA 12 METRI

71%
DELLA FLOTTA (1.929 VEICOLI)

CAPACITÀ COMPLESSIVA DELLA FLOTTA DI SUPERFICIE - AUTOBUS + TRAM (POSTI A SEDERE + IN PIEDI)

362.000 POSTI



02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

Il parco veicoli di superficie e le fermate della rete - 2024

86% della flotta bus è di classe

EURO 5 E EURO 6

Gli Euro 4 sono

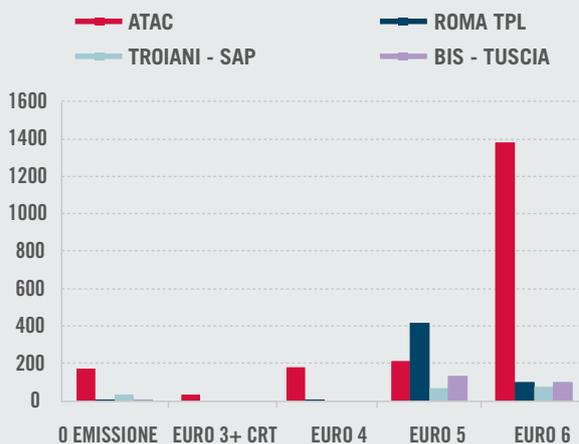
4% DELLA FLOTTA

In un giorno feriale medio del 2024 sono usciti

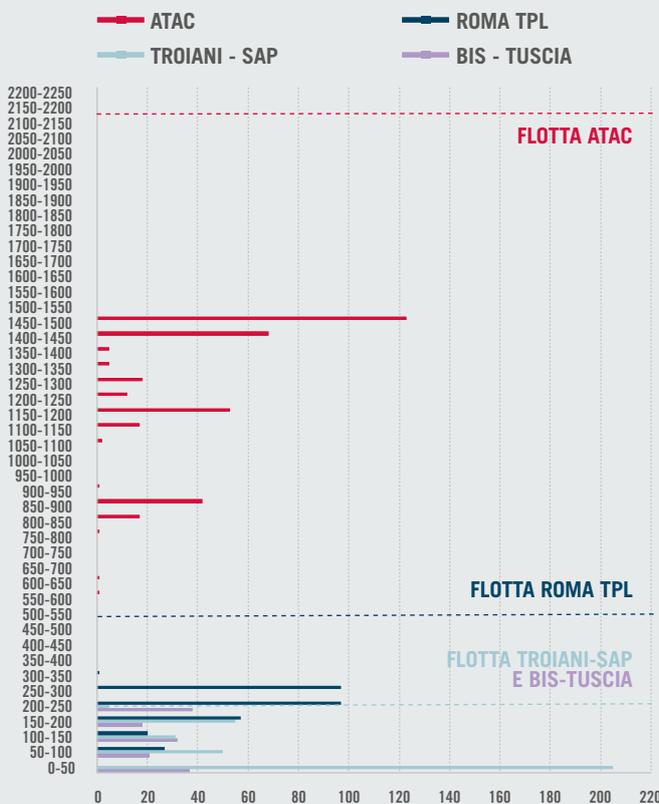
1.845 BUS/TRAM

60% DELLA FLOTTA

COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA DI SUPERFICIE PER CLASSE EURO (SOLO AUTOBUS)



DISTRIBUZIONE DI FREQUENZA DELLE GIORNATE DEL 2024 IN CUI SONO USCITI DAI DEPOSITI IL NUMERO DI VEICOLI INDICATO SULLA SCALA VERTICALE



MEDIA DEI BUS USCITI NEL CORSO DEL 2024 PER TIPO GIORNATA

(IN CORSIVO L'INCIDENZA SULLE RISPETTIVE FLOTTE)

	ATAC	ROMA TPL	TROIANI-SAP	BIS-TUSCIA
FERIALE	1.402,0	221,8	83,8	137,5
	<i>64,5%</i>	<i>43,1%</i>	<i>52,0%</i>	<i>60,3%</i>
SABATO	1.161,8	215,2	62,5	112,5
	<i>53,4%</i>	<i>41,8%</i>	<i>38,8%</i>	<i>49,3%</i>
FESTIVO	901,5	180,8	52,2	91,5
	<i>41,5%</i>	<i>35,1%</i>	<i>32,4%</i>	<i>40,1%</i>

NUMERO FERMATE TPL DI SUPERFICIE



8.148

6,3 FERMATE/KM²

3 FERMATE/1000 ABITANTI

In ordinata la numerosità dei veicoli usciti nella giornata per classi di ampiezza di 500 veicoli. Le linee tratteggiate indicano la consistenza nominale delle flotte.

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.5 LA RETE TPL DELLE METROPOLITANE

La rete della metropolitana (linee e stazioni) - 2024

NUMERO LINEE METRO



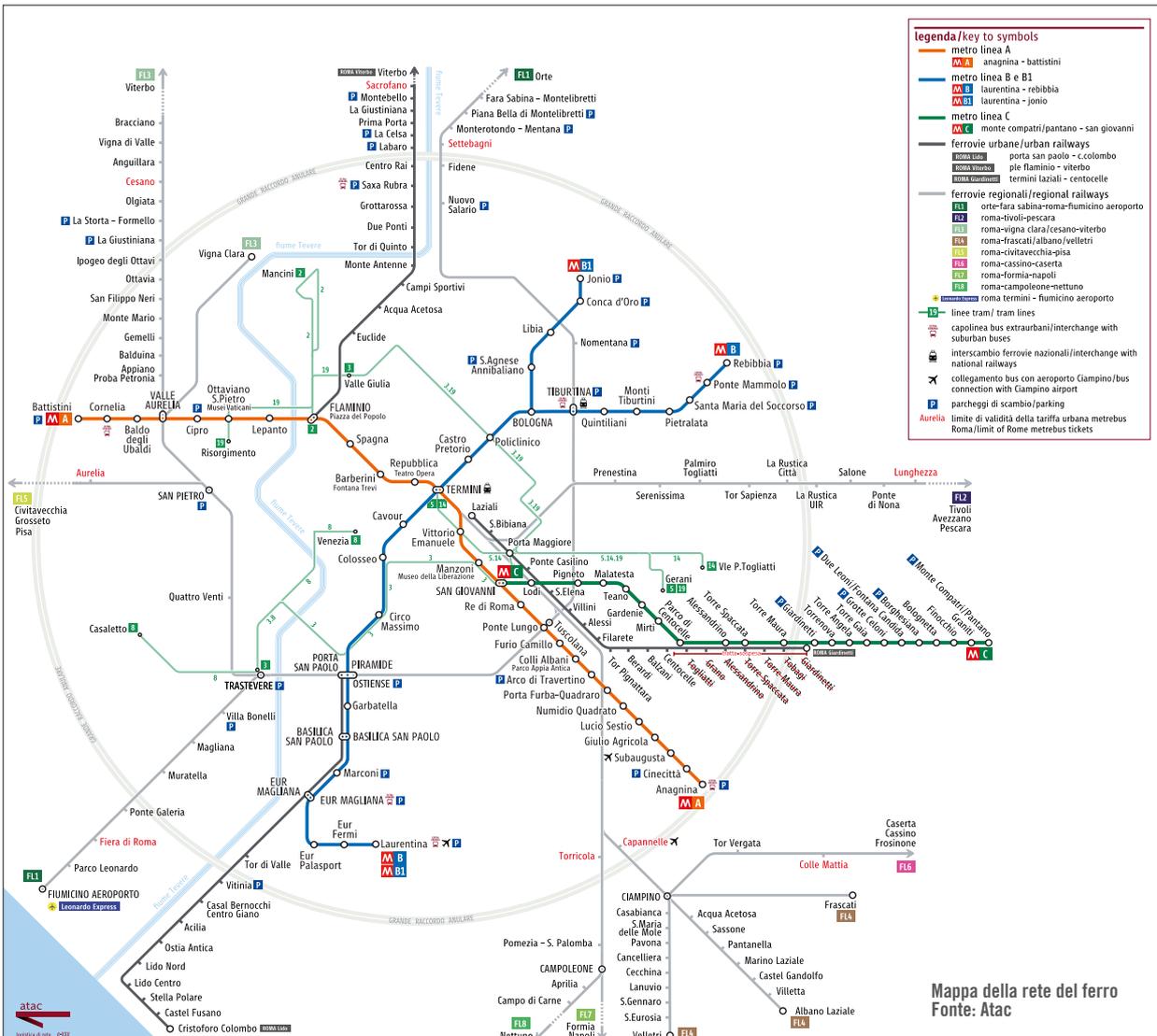
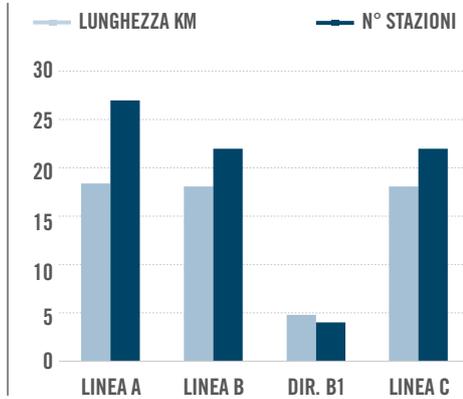
ESTESA TOTALE DELLA RETE



NUMERO DI STAZIONI

73
ESTENSIONE TERRITORIALE
SERVITA DALLE STAZIONI
METRO (Bacino d'influenza
circolare di raggio 500 m)

58 KM² pari al 16%
della superficie
Intra GRA



02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2024

PRODUZIONE TOTALE
PROGRAMMATA
(BUS + METRO + TRAM)

170,2
MILIONI DI VETTURE X KM

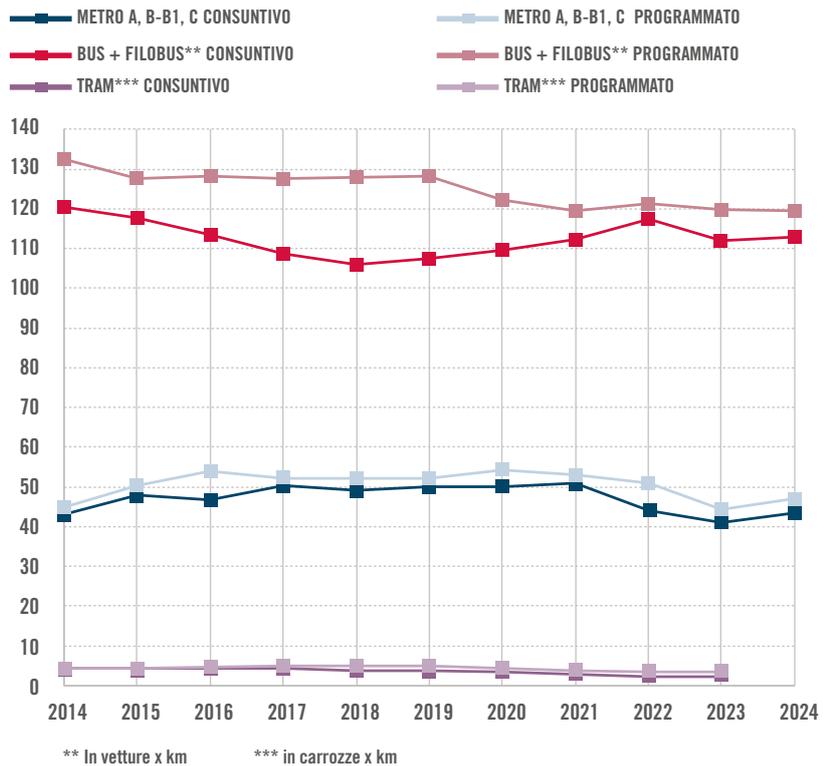
PRODUZIONE TOTALE
CONSUNTIVATA
(BUS + METRO + TRAM)

158
MILIONI DI VETTURE X KM

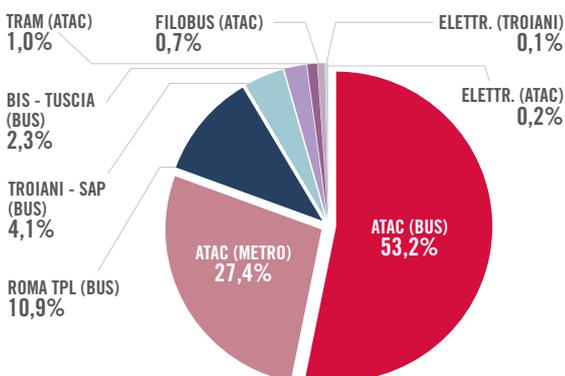
PRODUZIONE TOTALE
CAPACITÀ OFFERTA
(STIMA A CONSUNTIVO)

21,8
MILIARDI DI POSTI X KM

**SERIE STORICHE DELLE PRODUZIONI, PROGRAMMATE E CONSUNTIVATE,
DEI SERVIZI BUS, METRO E TRAM** (BUS IN MLN DI VETT X KM, METRO IN MLN
DI CARROZZE X KM, TRAM IN MLN DI CONVOGLI X KM)



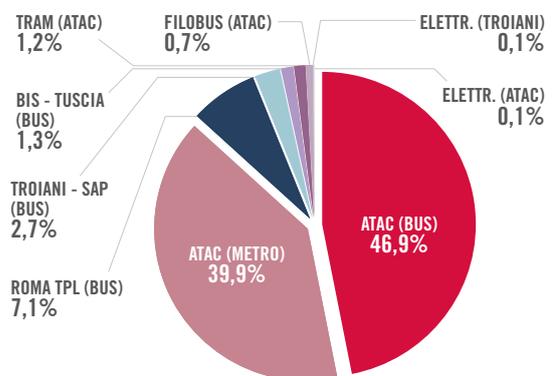
**RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE IN BASE
ALLE VETTURE X KM OFFERTE**



PRODUZIONE SERVIZI BUS (PROGRAMMATO)

119,6 MILIONI VETTURE X KM

**RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE IN BASE
AI POSTI KM OFFERTI**



PRODUZIONE SERVIZI BUS (CONSUNTIVO)

113 MILIONI VETTURE X KM

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

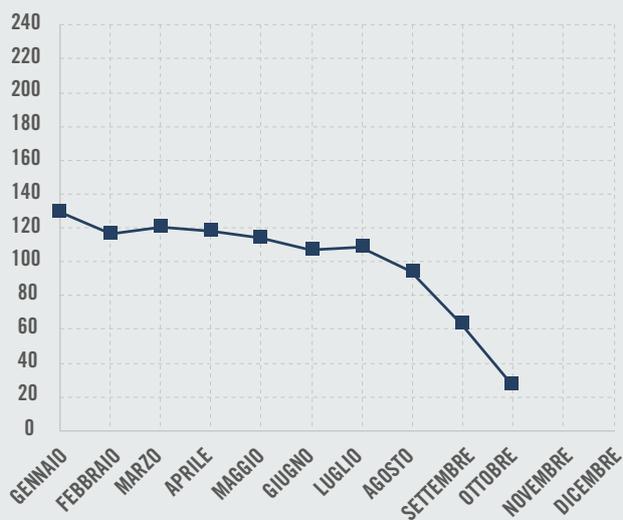
I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2024
Andamenti mensili produzione consuntivata

NUMERI INDICE SONO STATI CALCOLATI IN RIFERIMENTO AI RISPETTIVI VALORI MEDI MENSILI DELL'ANNO
(VALORE MENSILE MEDIO = 100) - ANNO 2024

ATAC - BUS + SERVIZI SUBAFFIDATI



ROMA TPL - BUS



TROIANI - SAP (BUS)



BIS - TUSCIA (BUS)



PRODUZIONE MAX MENSILE ATAC - BUS

Nel mese di **MARZO** con

7,4 MILIONI DI VETTURE X KM

Nel 2024 ingresso dei nuovi gestori

TROIANI-SAP e
BIS-TUSCIA



02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2024
Andamenti mensili produzione consuntivata

NUMERI INDICE SONO STATI CALCOLATI IN RIFERIMENTO AI RISPETTIVI VALORI MEDI MENSILI DELL'ANNO
(VALORE MENSILE MEDIO = 100) - ANNO 2024

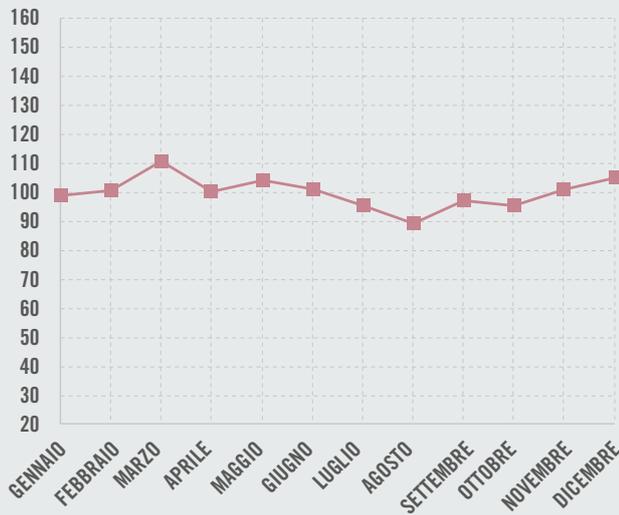
FILOBUS + ELETTRICO (TUTTI I GESTORI)



TRAM (ATAC)



ATAC - METRO A,B-B1,C



TOTALE COMPONENTI



PER IL TRAM

Produzione in calo drastico a **luglio** causa i lavori di ammodernamento

PRODUZIONE MEDIA MENSILE TPL (TUTTE LE COMPONENTI)

10,2 MILIONI DI VETTURE X KM

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

Un focus sulla metropolitana - 2024

PRODUZIONE ANNUALE DEL SISTEMA METRO – 2024
PROGRAMMATO

7,8

MILIONI DI CONVOGLI X KM
(PARI A 47 MILIONI
DI CARROZZE X KM)

PRODUZIONE ANNUALE DEL SISTEMA METRO – 2024
CONSUNTIVO

7,2

MILIONI DI CONVOGLI X KM
(PARI A 43 MILIONI
DI CARROZZE X KM)

CORSE GIORNALIERE

IN UN GIORNO FERIALE TIPO (PROGRAMMATO)

1.332

CONVOGLI KM

IN UN GIORNO FERIALE TIPO (PROGRAMMATO)

24.100

CONVOGLI X KM

MESE DI PUNTA

DICEMBRE

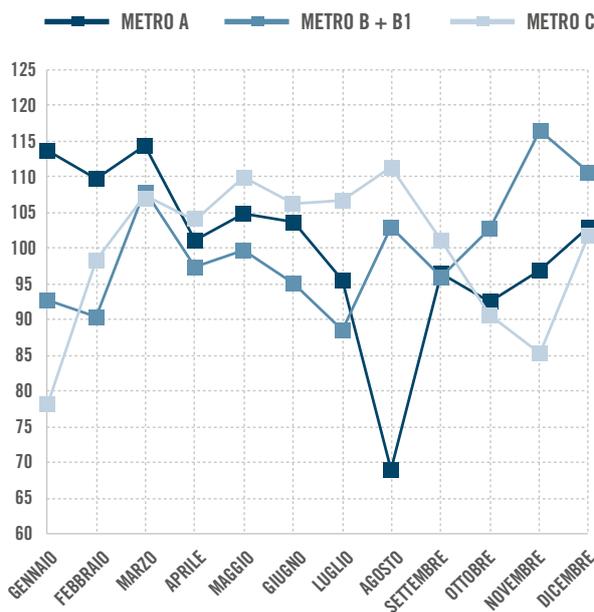
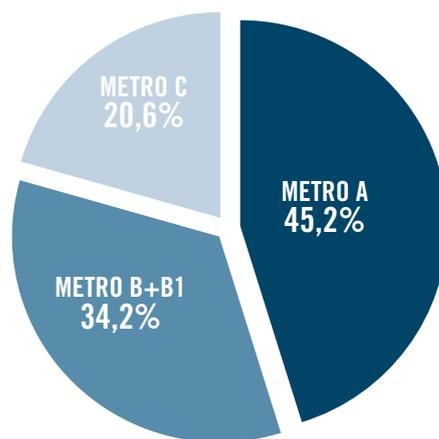
(9,2% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

MESE DI PUNTA LINEA C

AGOSTO

(9,3% DELLA PRODUZIONE ANNUALE
DELLA LINEA)

**RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE
ANNUALE DEI SERVIZI METRO**



Numeri indice calcolati in riferimento
ai rispettivi valori medi mensili
(valore mensile medio = 100) – anno 2024

MESE DI MORBIDA

AGOSTO

(7,4% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)



02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

Un focus sulle ferrovie concesse Atac - 2024

LINEE

ROMA LIDO (28,2 KM)

ROMA VITERBO (102 KM,
DI CUI 18,4 IN AREA URBANA)

ROMA GIARDINETTI (5,4 KM)

ESTESA TOTALE DELLA RETE FERROVIARIA IN CONCESSIONE



136 KM

(DI CUI 52 KM IN AREA URBANA)

CORSE ANNUALI (PROGRAMMATE)

203.700

(MEDIA DI 558 CORSE GIORNALIERE)

PRODUZIONE TOTALE - 2024 (PROGRAMMATA)

2,9

MILIONI DI CONVOGLI X KM
(PARI A 11,8 MILIONI
DI CARROZZE X KM)

Roma-Lido e Roma-Viterbo
(solo tratta urbana) rappresentano

87%

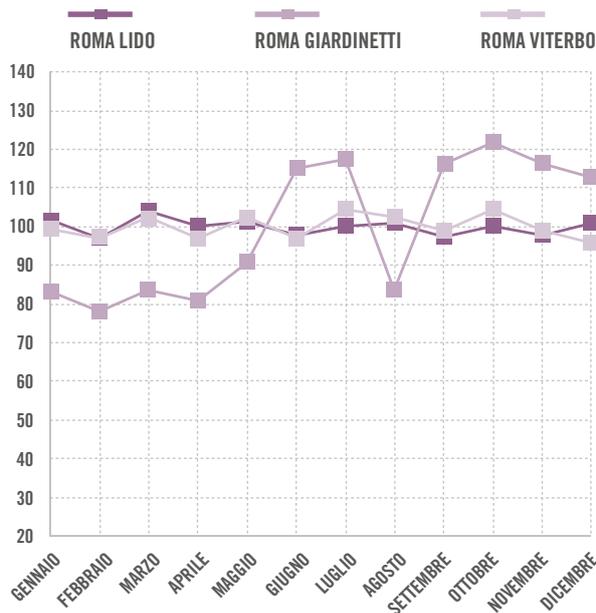
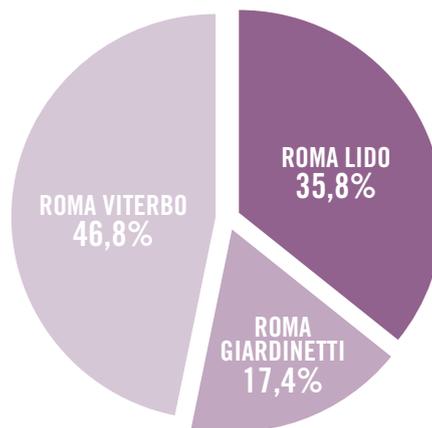
DELLA PRODUZIONE TOTALE

MESE DI PUNTA

OTTOBRE

(8,8% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE ANNUALE DELLE FERROVIE IN CONCESSIONE



Numeri indice calcolati in riferimento
ai rispettivi valori medi mensili
(valore mensile medio = 100) - anno 2024

MESE DI MORBIDA

FEBBRAIO

(7,8% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

Un focus sui servizi ferroviari regionali Trenitalia
(Contratto di servizio Trenitalia - Regione Lazio 2018-2023)



PRODUZIONE PROGRAMMATA (2018-2023)

7,6 MLN DI CONVOGLI X KM
(SOLO SERVIZI TRENITALIA ENTRO IL COMUNE DI ROMA)

FL1 KM

Fara Sabina - Fiumicino Aeroporto	64,5
Monterotondo - Fiumicino Aeroporto	53,0
Orte - Fiumicino Aeroporto	109,9
Orte - Roma Ostiense	85,2
Poggio Mirteto - Fiumicino Aeroporto	75,9
Roma Ostiense - Fara Sabina	39,8
Roma Ostiense - Fiumicino Aeroporto	24,7
Roma Ostiense - Monterotondo	28,3
Roma Tiburtina - Fiumicino Aeroporto	32,1
Roma Tiburtina - Poggio Mirteto	43,9

FL2 KM

Avezzano - Roma Termini	107,1
Avezzano - Roma Tiburtina	106,1
Guidonia - Roma Tiburtina	24,9
Lunghezza - Roma Termini	14,9
Roma Termini - Guidonia	25,9
Roma Termini - Tivoli	39,6
Roma Tiburtina - Lunghezza	14,0
Roma Tiburtina - Valle dell'Aniene-Mandela-Sambuci	52,7
Tivoli - Roma Tiburtina	38,6

FL3 KM

Anguillara - Roma Ostiense	31,2
Anguillara - Roma Tiburtina	38,6
Bracciano - Monterotondo	72,7
Bracciano - Roma Ostiense	44,4
Bracciano - Roma Tiburtina	51,8
Cesano - Fara Sabina	68,0
Cesano - Monterotondo/Mentana	56,5
Cesano - Roma Ostiense	28,2
Cesano - Roma Tiburtina	35,6
La Storta - Roma Ostiense	19,6
La Storta - Roma S.Pietro	14,7
Roma Tiburtina - La Storta	26,9
Roma Tiburtina - Viterbo P.F.	95,7
Roma Tiburtina - Viterbo P.R.	94,1
Viterbo P.F. - Roma Ostiense	88,3
Viterbo P.R. - Monterotondo	115,0
Viterbo P.R. - Roma Ostiense	86,7

FL4A KM

Albano L. - Ciampino	14,5
Albano L. - Roma Termini	28,4

NUMERO TOTALE
DI RELAZIONI SERVITE

72

LUNGHEZZA TOTALE
DELLE RELAZIONI SERVITE

4.180 KM

FL4F KM

Ciampino - Frascati	9,7
Ciampino - Roma Termini	13,9
Frascati - Roma Termini	23,6
Frascati - Roma Tuscolana	20,9

FL4V KM

Ciampino - Velletri	27,1
Roma Termini - Ciampino	13,9
Roma Termini - Velletri	41,0
Roma Tiburtina - Velletri	41,1
Roma Tuscolana - Velletri	38,4

FL5 KM

Cerveteri - Ladispoli - Ponte Galeria	28,1
Cerveteri - Ladispoli - Roma Termini	47,2
Cerveteri - Ladispoli - Roma Tiburtina	47,9
Civitavecchia - Roma Termini	80,7
Civitavecchia - Roma Tiburtina	78,2
Grosseto - Roma Termini	184,5
Montalto Di Castro - Roma Termini	112,8
Roma Tuscolana - Ladispoli - Cerveteri	44,1

FL6 KM

Caserta - Roma Termini	215,7
Cassino - Frosinone	52,5
Cassino - Roma Termini	138,0
Colleferro - Roma Termini	53,6
Colleferro - Roma Termini	53,6
Colleferro - Roma Tuscolana	51,0
Frosinone - Roma Termini	85,5
Zagarolo - Roma Tiburtina	34,9

FL7 KM

Formia - Roma Termini	128,4
Latina - Roma Termini	61,0
Minturno - Roma Termini	138,5
Roma Termini - Priverno Fos.	85,4

FL8 KM

Aprilia - Roma Termini	39,6
Nettuno - Roma Termini	59,1
Padiglione - Roma Termini	48,4
Roma Tuscolana - Nettuno	56,5

Fiumicino Aeroporto - Roma Termini KM

Fiumicino Aeroporto - Roma Termini	31,4
------------------------------------	------

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

Un focus sui servizi TPL extraurbani su gomma (Cotral) - 2024
(Fonte COTRAL: Relazione finanziaria 2024)



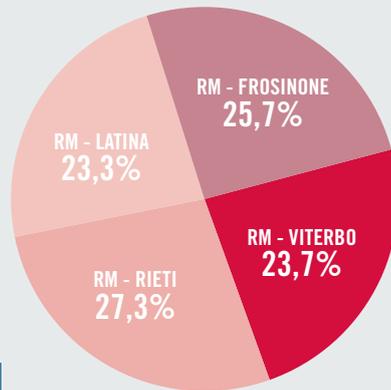
NUMERO TOTALE LINEE

4.471

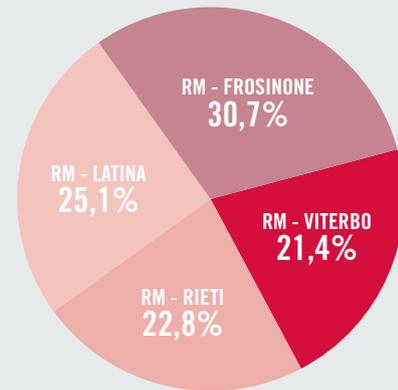
NUMERO CORSE EFFETTUATE
(PROGRAMMATO)

2,23 MILIONI

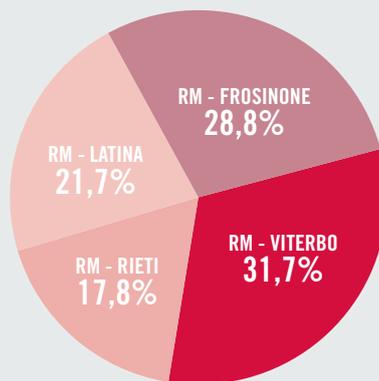
VEETTURE X KM - IN SERVIZIO



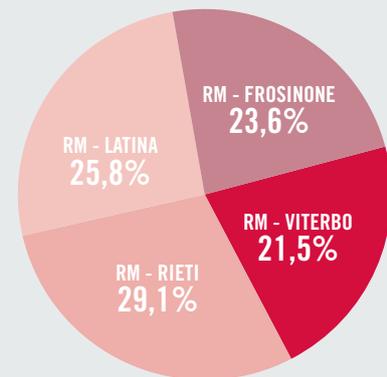
VEETTURE X KM - FUORI SERVIZIO



KM RETE LINEE



CORSE PRODOTTE



PRODUZIONE ANNUALE
SERVIZI EXTRA-URBANI

75,4 MILIONI DI VETTURE X KM

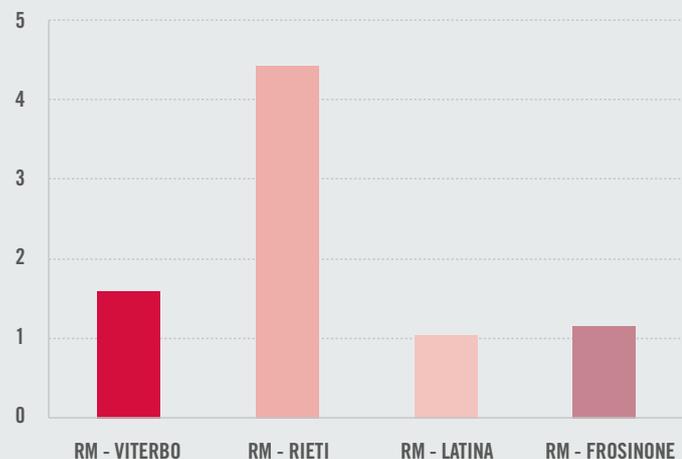
POSTI KM OFFERTI NEL 2024

1,9 MILIARDI

RAPPORTO OFFERTA/POPOLAZIONE
ESCLUSA LA PROVINCIA DI ROMA

1,5 CORSE/1.000 ABITANTI

RAPPORTO CORSE OFFERTE/1000 ABITANTI
DELLE PROVINCE SERVITE



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La mobilità condivisa: lo Sharing Mobility su scala nazionale - 2023

Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

NUMERO DI VEICOLI CONDIVISI IN ITALIA NEL 2023

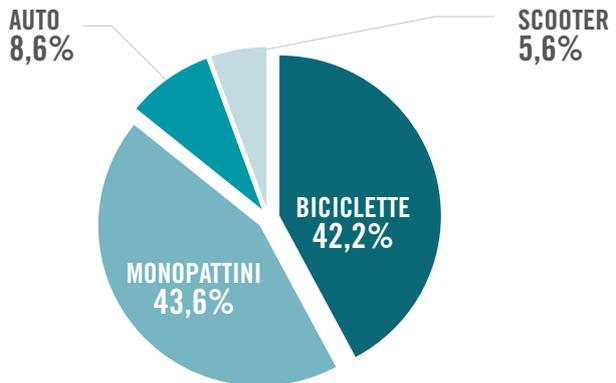


94.000

PERCORRENZE TOTALI SHARING MOBILITY IN ITALIA NEL 2023

185 MILIONI DI KM

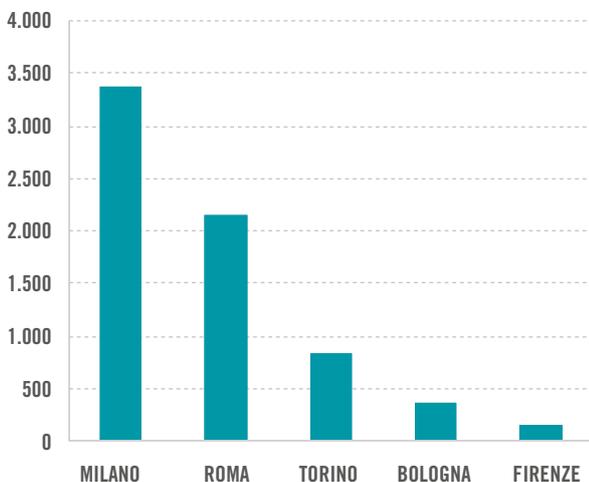
RIPARTIZIONE DEI VEICOLI CONDIVISI - 2023



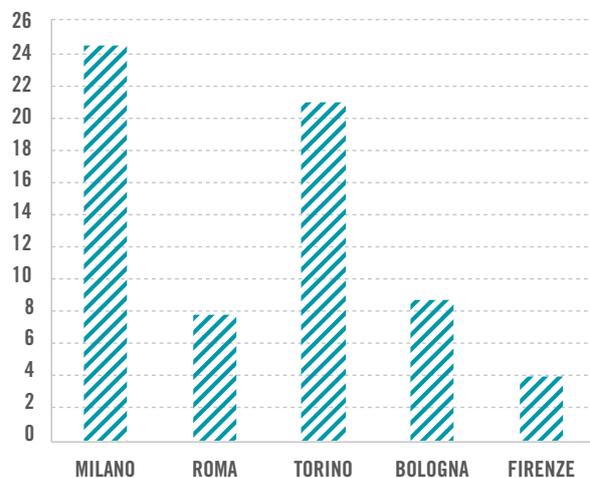
UN CONFRONTO TRA I SERVIZI DI CAR SHARING DI ALCUNI GRANDI COMUNI ITALIANI

DATI 2023

CAR SHARING: PARCO AUTO TOTALE



CAR SHARING: PARCO AUTO TOTALE/10.000 ABITANTI



Nei cinque comuni principali (Milano, Roma, Torino, Firenze e Bologna) nel 2023 è concentrato

l' **86%** del parco auto sharing nazionale (circa **6.800** veicoli)



02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La mobilità condivisa: lo Sharing Mobility su scala nazionale - 2023

Fonte: Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

La città con il più alto numero di noleggi Car Sharing free floating nel 2023 è

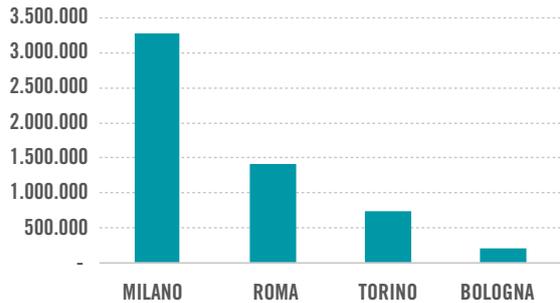
MILANO con oltre **3,3** milioni di noleggi

La città con la più alta percorrenza media per noleggio è

ROMA con una percorrenza media di **16,5** km

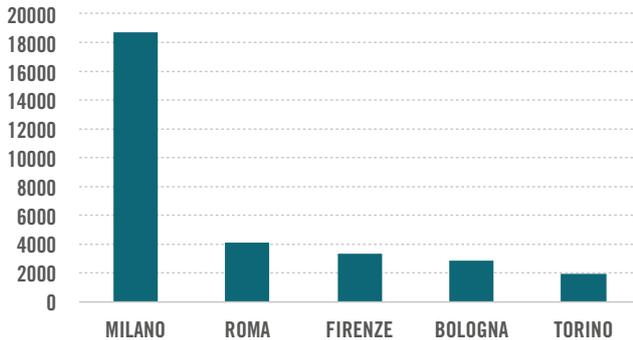
NOLEGGI CAR SHARING FREE FLOATING NEI PRINCIPALI COMUNI ITALIANI - 2023

CAR SHARING FREE FLOATING: NOLEGGI TOTALI

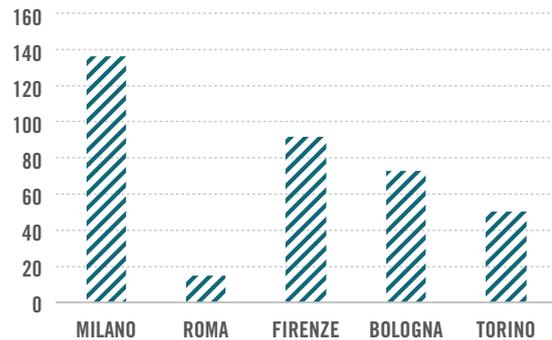


UN CONFRONTO TRA I SERVIZI DI BIKE SHARING DI ALCUNI GRANDI COMUNI ITALIANI - DATI 2023

BIKE SHARING: PARCO BICI TOTALE (STATION BASED+FREE FLOATING)



BIKE SHARING: PARCO TOTALE/10.000 ABITANTI



Nei cinque comuni principali (Milano, Roma, Torino, Firenze e Bologna) è concentrato

il **78%** della flotta Bike Sharing nazionale (circa **31.000** veicoli)

Il comune con il più alto numero di noleggi bike sharing è

MILANO con il **37%** del totale noleggi in Italia (circa **2,7** mil.)

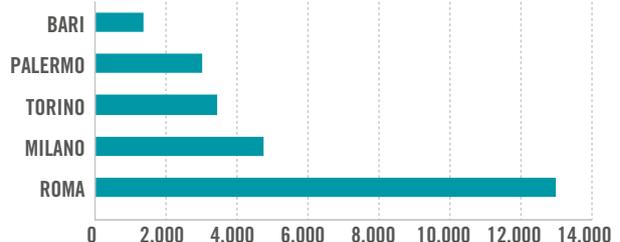
Nel 2023 in Italia sono stati **condivisi** circa

37.800 monopattini

ROMA nel 2023 è la città con più monopattini condivisi, con una flotta di **12.963** (pari al **34%** del totale nazionale)

MONOPATTINI CONDIVISI NEI PRINCIPALI COMUNI ITALIANI - 2023

MONOPATTINI SHARING: PARCO TOTALE



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La mobilità condivisa: il Car Sharing
a Roma - 2024
Fonte: RSM

NUMERO OPERATORI

4

CAR SHARING
ROMA (RSM)
(5.123 ISCRITTI)

STATION BASED

NUMERO TOTALE DI AUTO CAR SHARING NEL 2024

 2.412

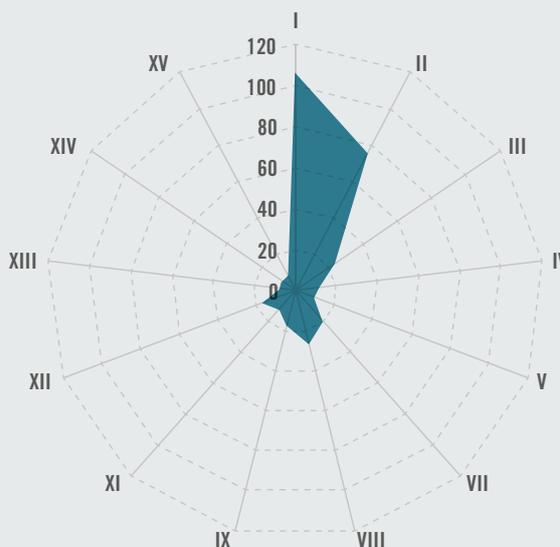
SHARENOW
ENJOY
DRIVALIA E-GO

FREE-FLOATING

PERCORRENZE TOTALI

25 MILIONI DI KM

RIPARTIZIONE PER MUNICIPIO DEGLI STALLI DEL SERVIZIO CAR-SHARING RSM DEL TIPO STATION BASED - 2024



IL CAR SHARING STATION BASED GESTITO DA RSM - 2024

MUNICIPI
ATTIVI

13

PARCO
AUTO

201 UNITÀ

POSTAZIONI
DISPONIBILI

161
POSTAZIONI
CON 344 STALLI

ISCRITTI AL SERVIZIO
(BANCA DATI)

5.123

PRENOTAZIONI/MESE
(MEDIA DEL 2024)

2.207



02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Le altre forme di Sharing Mobility e il servizio Taxi - 2024

LE ALTRE FORME DI SHARING MOBILITY - 2024

	OPERATORI	FLOTTA	CLIENTI	TEMPO MEDIO CORSA (MIN.)	DISTANZA MEDIA (KM)
SCOOTER SHARING	1 operatore	1.400	51.662	14.29	4.24
BIKE SHARING	2 operatori	6.000	897.795 (possibili ripetizioni per singola identità iscritta su più operatori)	12.49	2.44
MONOPATTINO SHARING	3 operatori	13.500	1.038.611 (possibili ripetizioni per singola identità iscritta su più operatori)	11.79	2.29

I SERVIZI TAXI E NCC - 2024

Numero **licenze taxi** (Comune di Roma)

7.700

(al 31/12/2024)

Licenze Taxi

totale operazioni amministrative nel 2024

25.773

Numero **licenze N.C.C.** (Comune di Roma)

980

(al 31/12/2024)

Licenze N.C.C.

totale operazioni amministrative nel 2024

564

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il Mobility Management, il servizio Chiama Taxi e la mobilità elettrica - 2024

MOBILITY MANAGEMENT



ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ È MOBILITY MANAGER D'AREA PER ROMA

N° AZIENDE CON MOBILITY MANAGER **494**

DIPENDENTI INTERESSATI **446** MILA

N° ISTITUTI SCOLASTICI COINVOLTI **56** (73 MILA STUDENTI/ ADDETTI)

IL SERVIZIO CHIAMATA TAXI



CHIAMATE / GIORNO

1.300-2.500

ISCRITTI

800

MUNICIPI

15

PARCHEGGI

180

di cui **67** con colonnine

LA MOBILITÀ ELETTRICA



COLONNINE DI RICARICA ELETTRICA (dati al 31/12/2024):

AUTO *

1.689

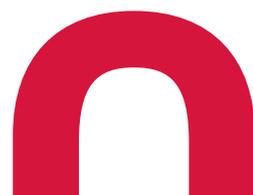
MOTO

12

VAN SHARING

1

* Di cui 1.241 con tipologia Pole (ricarica standard) e 448 con tipologia Fast (ricarica veloce).



02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La ciclabilità - Un confronto a scala nazionale - 2024

Fonte: Rapporto Mobilitaria 2025

ESTESA RETE CICLABILE NELLE 14 GRANDI CITTÀ E AREE METROPOLITANE



1.800 KM

Incidenza di Roma per estensione della rete ciclabile

18,2%

Indice di dotazione della rete ciclabile su popolazione Roma

119,1 METRI CICLABILE /1.000 ABITANTI

Indice di dotazione rete ciclabile su superficie Comune Roma

25,5 KM CICLABILE/100 KM²

Posizione in graduatoria di Roma per estesa rete ciclabile

2° (SU 14 CITTÀ)

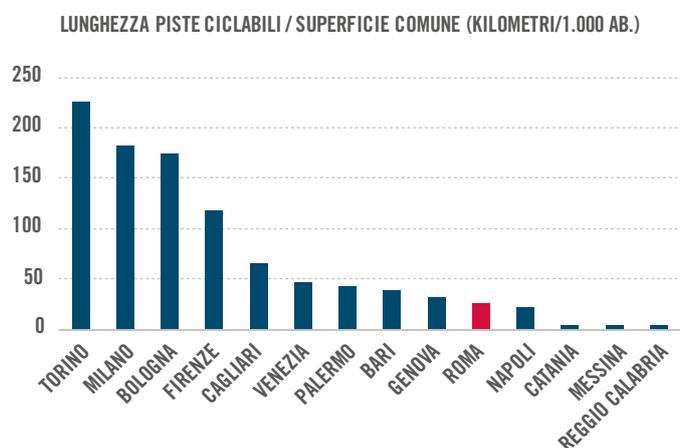
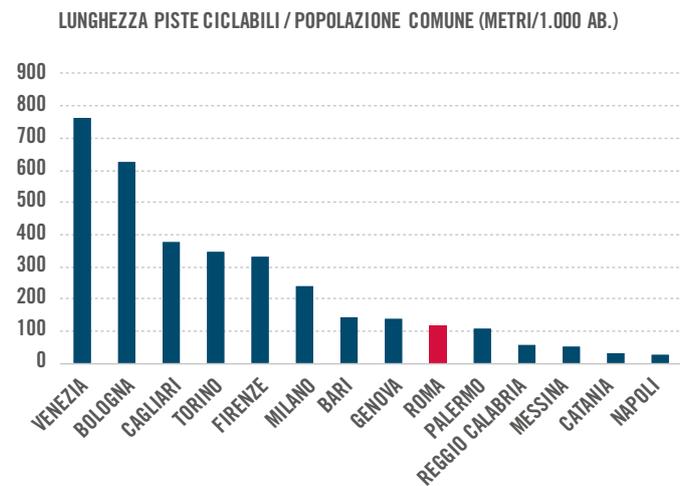
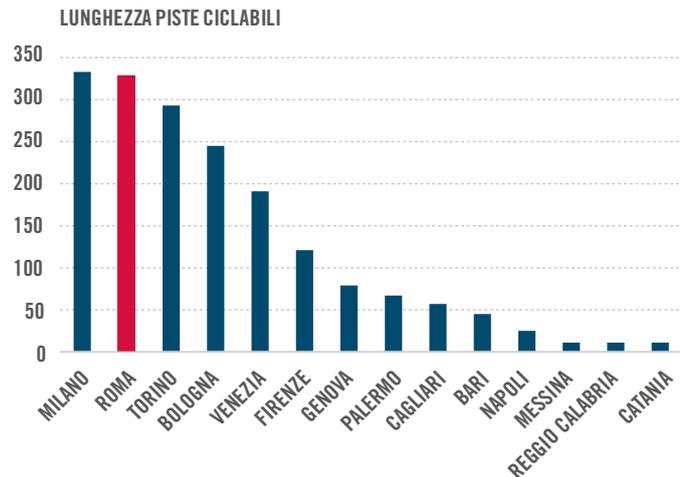
Posizione in graduatoria di Roma per estesa rete ciclabile/popolazione

9° (SU 14 CITTÀ)

Posizione in graduatoria di Roma per estesa rete ciclabile/superficie

10° (SU 14 CITTÀ)

CLASSIFICA DELLE PRIME 14 CITTÀ ITALIANE PER ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La ciclabilità a Roma - I piani di sviluppo della rete ciclabile
Fonte: RSM

PIANO PUMS RETE CICLABILE (SCENARIO DI PIANO A 10 ANNI)

LA RETE CICLABILE AL 2024 HA UN'ESTESA DI:

328,1 KM*

*il dato si riferisce all'estensione ciclabile delle piste e non all'itinerario (es. la pista "mono-direzionale" viene conteggiata per andata e ritorno e potrebbe non comprendere tutte le realizzazioni di soggetti diversi da RSM)

LO SVILUPPO DEL PIANO

ESTESA DELLA RETE CICLABILE AL 2016 **243** KM

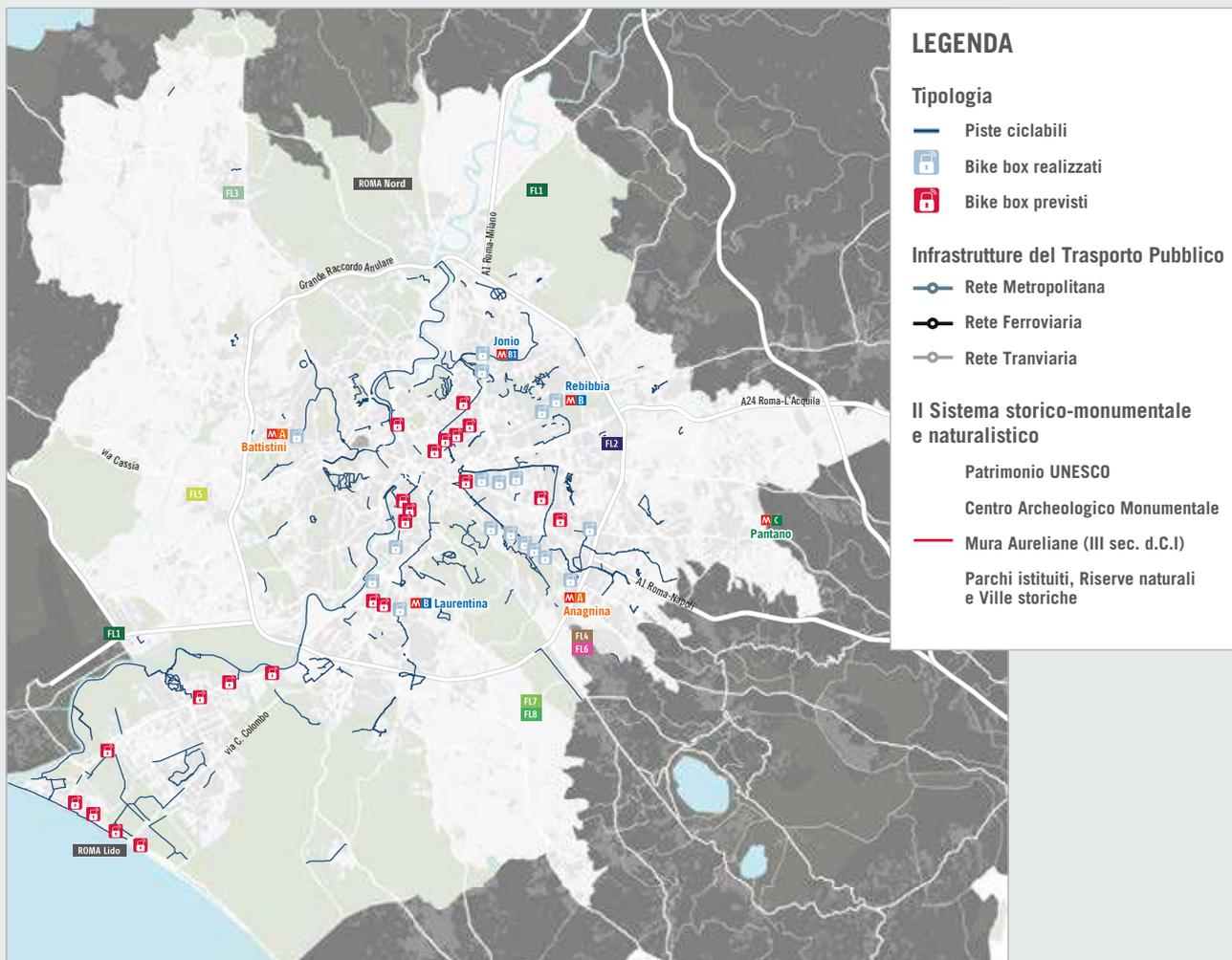
PISTE REALIZZATE TRA IL 2017 E IL 2024 **85,1** KM

DI CUI

PISTE CON INFRASTRUTTURA **85,4%**

PISTE IN SEGNALETICA **14,6%**

MAPPA DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE AL 31/12/2024



02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La ciclabilità a Roma - La crescita della rete al 2024
Fonte: RSM

ESTESA RETE CICLABILE A ROMA AL 2024

328,1 KM

**ESTESA PISTE REALIZZATE
NELL'ULTIMO PERIODO** (2017-2024)

85,1 KM

INCIDENZA NUOVE REALIZZAZIONI
(2017-2024) SU RETE ESISTENTE AL 2024

25,9%

TASSO DI CRESCITA
DELLA RETE CICLABILE NEL TRA IL 2017 E IL 2024
RISPETTO ALLA RETE ESISTENTE AL 2016

35%

NUOVE REALIZZAZIONI
NEL PERIODO 2017-2024
PER 1.000 ABITANTI (Popolazione al 2024)

31 METRI/1000 ABITANTI

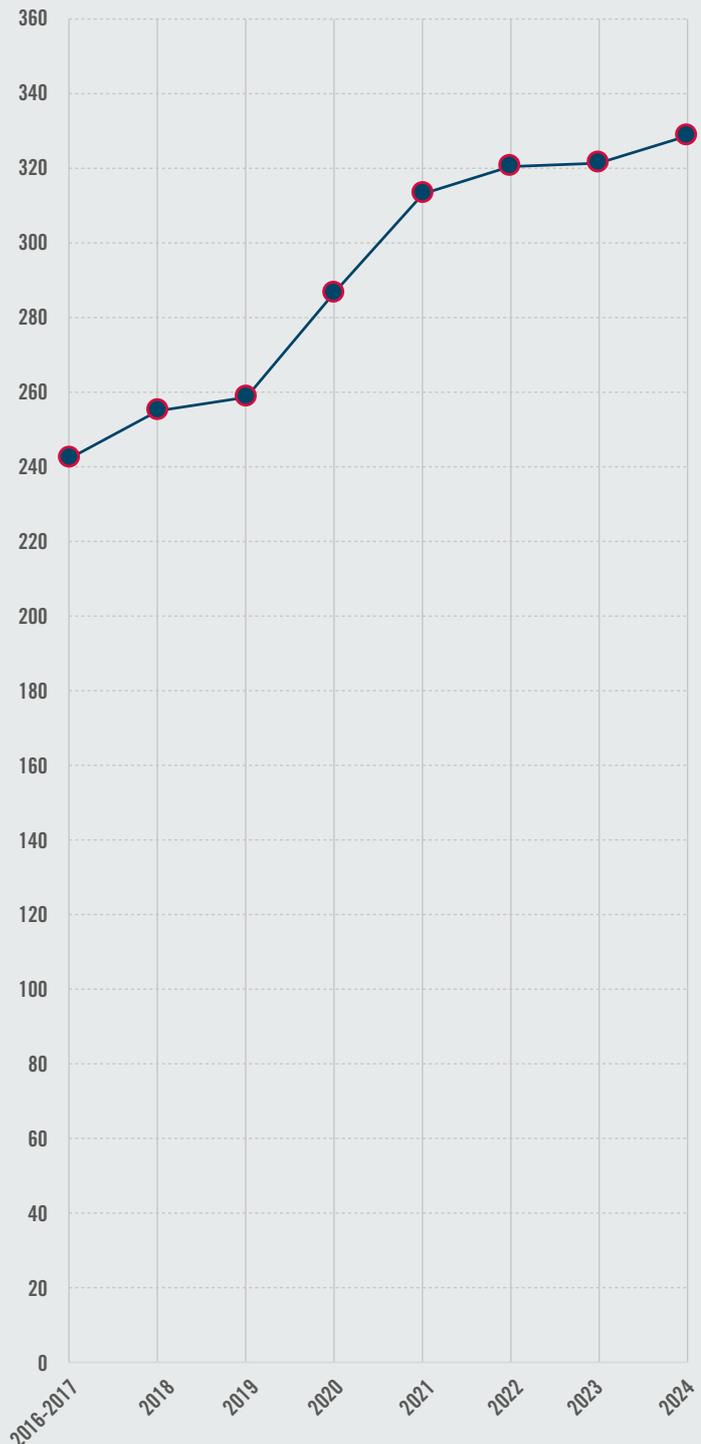
ESTESA PISTE SU STRADA
AL 31/12/2024

228,1 KM

ESTESA PISTE VERDI
AL 31/12/2024

100 KM

CRESCITA ESTESA RETE CICLABILE (IN KM)
NEL PERIODO 2017-2024



02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.8 IL TRASPORTO PER LA SCUOLA E I DISABILI

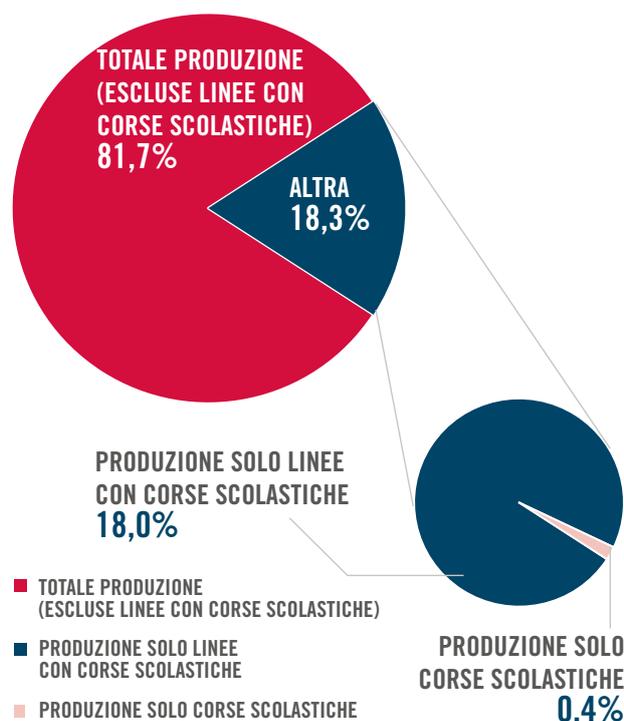
Trasporto scolastico ordinario, trasporto scolastico riservato e trasporto individuale persone con disabilità - 2024

Fonte: RSM

PRODUZIONE ATAC E ROMA TPL DI SERVIZI TPL PER LA SCUOLA (CORSE SCOLASTICHE) - ANNO 2024

FONTE: RSM

1	Linee totali rete TPL	386
2	Linee TPL con corse scolastiche	47
	Indicenza 2/1	12,2%
1	Produzione programmata Totale TPL di superficie (in mln vett x km)	114,25
2	Produzione programmata Totale Linee TPL con corse scolastiche (in mln vett x km)	20,512
3	Produzione programmata Totale solo corse scolastiche (in mln vett x km)	0,441
	Indicenza 2/1	18,0%
	Indicenza 3/2	2,2%
	Indicenza 3/1	0,4%



TRASPORTO SCOLASTICO RISERVATO

(AL 31/12/2024)

FONTE: RSM

Target di utenza	Iscritti fruitori	Linee di servizio	Note
Alunni normodotati	4.988	144	-
Alunni con disabilità	916	233	-
Alunni Rom, Sinti e Camminati	488	14	-
Totale	6.392	376	-

TRASPORTO INDIVIDUALE PERSONE

CON DISABILITÀ (AL 31/12/2024)

FONTE: RSM

Tipologia di servizio	Iscritti fruitori	Linee/operatori	Note
Trasporto collettivo	203	28	Linee attive in media nei giorni feriali
Trasporto individuale	1.953	6	Operatori Taxi e NCC
Trasporto autogestito	18	-	Rimborso economico
Totale	2.174	34	

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2024	2023	Var.%
Tasso motorizzazione autovetture (x 1.000 abitanti totali)	676,8	661,8	2,3%
Tasso motorizzazione motocicli (x 1.000 abitanti totali)	143,7	141,3	1,7%
Tasso di motorizzazione totale (x 1.000 abitanti con età > 14 anni & età < 85 anni)	979	948,8	3,2%
Numero autovetture EURO 5 e EURO 6 (Roma)	1.122.736	1.034.900	8,5%
Numero motocicli EURO 5 (Roma)	67.919	45.571	49,0%
Numero autovetture EURO 0, 1, 2, 3 e 4 (Roma)	709.560	769.309	-7,8%
Numero motocicli EURO 0, 1, 2 e 3 (Roma)	270.334	284.328	-4,9%
Numero di parcheggi di interscambio	37	35	5,7%
Capacità totale di sosta nei parcheggi di interscambio	15.373	14.907	3,1%
Numero linee TPL (solo servizi base)*	388	384	1,0%
Sviluppo complessivo delle linee - con andate e ritorno distinte - in km*	9.369	9.319	0,5%
Densità linee su rete (in km linee/km rete)*	3,95	4,05	-2,4%
Flotta bus/tram superficie (ATAC + Roma TPL) in vetture	3.078	2.592	18,8%
Fermate TPL di superficie	8.148	8.165	-0,2%

(*) L'ottimizzazione della rete attuata negli anni comporta l'eliminazione di alcune linee a fronte dell'istituzione di altre, con l'effetto netto di un disegno di rete più razionale con collegamenti più efficienti. Gli interventi possono determinare una variazione anche in tutti gli indicatori di sviluppo connessi. In ogni caso modifiche in espansione o contrazione entro i 50Km complessivi non sono da considerarsi indicative, ma del tutto fisiologiche nelle attività di "manutenzione" e revisione periodica dei tracciati.

02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2024	2023	Var.%
Produzione servizi TPL superficie -bus + filobus + elettrico - programmato (in mln di vetture x km)	119,6	119,9	-0,3%
Produzione servizi TPL superficie -bus + filobus + elettrico - consuntivo (in mln di vetture x km)	113	112	0,9%
Produzione servizi TPL Tram programmato (in mln di convogli x km)	3,59	3,33	7,8%
Produzione servizi TPL Tram consuntivo (in mln di convogli x km)	1,62	2,28	-28,9%
Produzione servizi TPL metropolitana programmato (in mln di carrozze x km)	47,09	44,42	6,0%
Produzione servizi TPL metropolitana consuntivo (in mln di carrozze x km)	43,43	40,97	6,0%
Produzione totale servizi TPL - bus + filobus + elettrico + tram + metro - programmato (in mln di unità di trasporto x km)	170,2	167,6	1,6%
Produzione totale servizi TPL - bus + filobus + elettrico + tram + metro - consuntivo (in mln di unità di trasporto x km)	158	155,2	1,8%
Produzione Ferrovie concesse - Programmato - entro confini comunali (in mln di convogli x km)	2,89	3,09	-6,5%
Aziende con Mobility Manager attivo	494	429	15,2%
Dipendenti di aziende con Mobility Manager attivo	446.140	439.300	1,6%
Scuole/Istituti con Mobility Management attivato	56	59	-5,1%
Studenti e personale scolastico interessato	73.191	70.265	4,2%



	2024	2023	Var.%
Postazioni per il Car Sharing (station based)	161	161	-
Stalli per il Car Sharing (station based)	344	344	-
Parco Auto Car Sharing (station based)	201	201	-
Iscrizioni al servizio di Car Sharing (station based)	5.123	3.716	37,9%
Colonnine di ricarica per auto*	1689	1.102	53,3%
Colonnine di ricarica motocicli*	12	12	-
Colonnine di ricarica Van Sharing*	1	1	-
Estensione rete ciclabile (in km)	328,1	321,1	2,2%
Monopattini sharing (n. veicoli)	13.500	13.500	-
Bike sharing (n. veicoli)	6.000	6.000	-

(*) Le colonnine di ricarica possono dotarsi di 1 o 2 punti di ricarica, a seconda della tipologia di installazione.

VARCO
ATTIVO

controllo
elettronico
accesso
Z.T.L. A1



03

03

LE REGOLE

La sezione analizza la mobilità romana in riferimento all'insieme delle norme per la **regolazione della circolazione e della sosta** dei veicoli privati sul territorio urbano. I temi principali riguardano: la **regolamentazione della sosta**, sia dei veicoli privati che quelli per il trasporto merci; **le misure di limitazione della circolazione**, sia nelle zone più centrali della città (Le Zone a Traffico Limitato) che su alcune strade/corsie riservate (le corsie preferenziali ad esempio); **il sistema delle autorizzazioni e dei permessi** rilasciati a coloro che ne hanno titolo, per accedere nelle zone della città in cui la circolazione viene limitata in alcune fasce orarie della giornata.

Il sistema della **sosta tariffata** si articola su **29 ambiti di tariffazione per circa 72.500 stalli** di sosta, distribuiti su 7 dei 15 municipi cittadini. Sono 23 gli ambiti che ricadono nell'area più centrale della città, con il **I e II municipio** interessati da quasi **l'85% dell'offerta**, mentre un solo ambito si colloca nella fascia esterna del territorio, il quartiere EUR (ambito denominato "Europa – Eur"). La dotazione media di sosta tariffata a Roma è pari a 26,4 posti auto per 1.000 abitanti (nel I e II Municipio il rapporto sale rispettivamente a 189 e 196 stalli/1.000 abitanti).

La **regolazione** del sistema logistico di **distribuzione delle merci** sul territorio urbano dispone in totale di 1.452 **piazzole di sosta**, concentrate perlopiù nei due municipi centrali (I e II). In valore assoluto, la dotazione più consistente è quella del I Municipio, ma se l'analisi si sposta sulla relazione fra stalli e numero di addetti, il primato spetta al **II Municipio** con i suoi **39,3 stalli circa ogni 10.000 addetti** (46,7 stalli ogni 1.000 addetti al commercio), seguito dal I e dal VII.

A Roma vige **l'interdizione della circolazione** ai non autorizzati, per determinate fasce orarie, in quattro zone centrali della città (Zone a Traffico Limitato): Centro storico, Trastevere, San Lorenzo e Testaccio.

Le limitazioni di circolazione sono attive **in orario sia diurno che notturno** e definite con specifici perimetri di interdizione ai non autorizzati. Nel complesso la superficie delle **ZTL diurne** è di poco superiore ai **5 km²**, mentre quelle notturne raggiungono una superficie complessiva di quasi di circa **3,80 km²**.



**85% DEGLI
AMBITI SONO
NEI MUNICIPI
I E II**

6.150 ORE DI INTERDIZIONE ALLE ZTL



Tenendo conto delle rispettive ampiezze delle fasce orarie di interdizione (diurne/notturne) e delle giornate di loro applicazione (feriali/festivi), nel 2024 le quattro aree ZTL sono rimaste **interdette** ai non autorizzati per una durata totale di circa **6.150 ore**, con **un'incidenza del 17,5%** (era il 17,6% nel 2023) sul monte ore totale di disponibilità di accesso potenziale (4 aree x 24 ore x 366 giorni = 35mila ore circa di potenziale accesso). Considerando, infine, che il **sistema di ZTL** annovera **50 varchi di accesso**, nel corso del 2024 il sistema è stato complessivamente **attivo** per un totale di **102.828 ore-varco** (sono state 103.347 nel 2023).

Nella sezione per ciascun ambito ZTL è stata predisposta una scheda con indicazione dei dati caratterizzanti l'area (estensione, numero varchi, etc.) e una tabella che riporta fasce orarie e dei giorni di attivazione, con il totale delle ore di interdizione nell'anno. Alle quattro ZTL del centro città si aggiunge la ZTL denominata **AF1-VAM**, il cui perimetro - grosso modo coincidente con l'Anello Ferroviario (da cui deriva la sigla AF) - racchiude un'area di **2.300 ha** circa, con un regime di interdizione che **limita la circolazione degli autocarri di lunghezza superiore ai 7,5m** in quasi tutto l'arco della giornata (dalle 05.00 alle 24.00). Lo storico consistente afflusso di turismo nelle aree centrali della città di Roma, a parte la sospensione nel 2020 causa pandemia, ha richiesto ormai da anni di prevedere una limitazione all'accesso per i bus turistici in determinate zone della città, prevista in 3 aree ZTL (A - GRA-ZTL VAM, B - ZTL VAM - ZTL centro storico e C ZTL centro storico), all'interno delle quali i titolari di permesso possono circolare, anche su itinerari concordati, per usufruire di sosta breve (15' per la salita e discesa dei passeggeri), di sosta a orario (max. 3 ore) o di sosta lunga (0-24 ore), in base al permesso acquistato per l'accesso.

Ai sistemi di controllo degli accessi alle ZTL si affiancano due sistemi di **controllo degli accessi a strade/corsie riservate**: un primo sistema consente il controllo dell'accesso notturno alla **tangenziale est**, mediante **4 varchi** opportunamente dislocati sulle vie di accesso che monitorano eventuali accessi illeciti; il secondo sistema è preposto al monitoraggio di usi impropri delle **corsie preferenziali per il TPL**, attraverso **37 varchi**, dislocati lungo i principali corridoi della rete di superficie.



Completa il panorama delle regole il **sistema della “permessistica”**, ovvero l’insieme delle autorizzazioni e dei permessi che vengono rilasciati a coloro che hanno diritto di accedere alle ZTL. Alla fine del 2024 erano attivi circa 31.200 permessi “con contrassegno” (rilasciato a diverse categorie di utenti) e 471mila permessi “senza contrassegno” (i cosiddetti sportellati), rilasciati per lo più a veicoli ibridi, enti pubblici e aziende che – per motivi di servizio - hanno necessità di accedere alle zone centrali di Roma con veicoli aziendali. Dei 31mila permessi con contrassegno rilasciati nel 2024, 10.200 sono stati concessi ai residenti delle zone centrali della città interessate dalle limitazioni di traffico, di cui per circa il 75% residenti del Centro Storico. Infine, nel 2024 erano attivi circa 8.400 permessi per l’accesso alla ZL AF1-VAM; 6.000 permessi circa rilasciati per motivi legati ai servizi/lavori svolti all’interno delle ZTL; 2.474 i permessi circa rilasciati a titolari di veicoli merci.

Chiude la trattazione una scheda di **sintesi dei principali indicatori** del sistema di regolazione della circolazione e della sosta, comparati per il **biennio 2023-2024**, dove si apprezza anche nel 2024 l’**aumento del rilascio di permessi** per la circolazione di persone e merci (+5,5% di permessi merci; +6,1% di permessi ZTL). Di contro, resta praticamente **stabile**, con tendenza alla flessione, il numero di **stalli attivi per la sosta tariffata** (-0,5%) e il rapporto degli stalli rispetto alla popolazione residente (26,4 posti auto tariffati ogni 1.000 abitanti). Anche gli **stalli merci** sono in flessione con un **-1,2%** rispetto al 2023 (fletteva di -9,7% nel 2023 sul 2022). **Continua** invece la **ripresa** della richiesta di **permessi per l’accesso dei bus turistici** nel 2024 con un **+6,9%** in conseguenza dell’importante ripresa dei flussi turistici nella Capitale, ormai già dal 2022.



**PERMESSI
PER BUS
TURISTICI
+6,9%**

MAPPA DEGLI AMBITI TARIFFATI DELLA SOSTA - 2024
(FUORI MAPPA L'AMBITO "EUROPA - EUR")

DISCIPLINA DELLA SOSTA

ZONE SOTTOPOSTE A TARIFFA ORDINARIA (ZTL)

ZONE PARZIALMENTE TARIFFATE (80% DEI P.A. TARIFFATI; 20% DEI P.A. LIBERI)

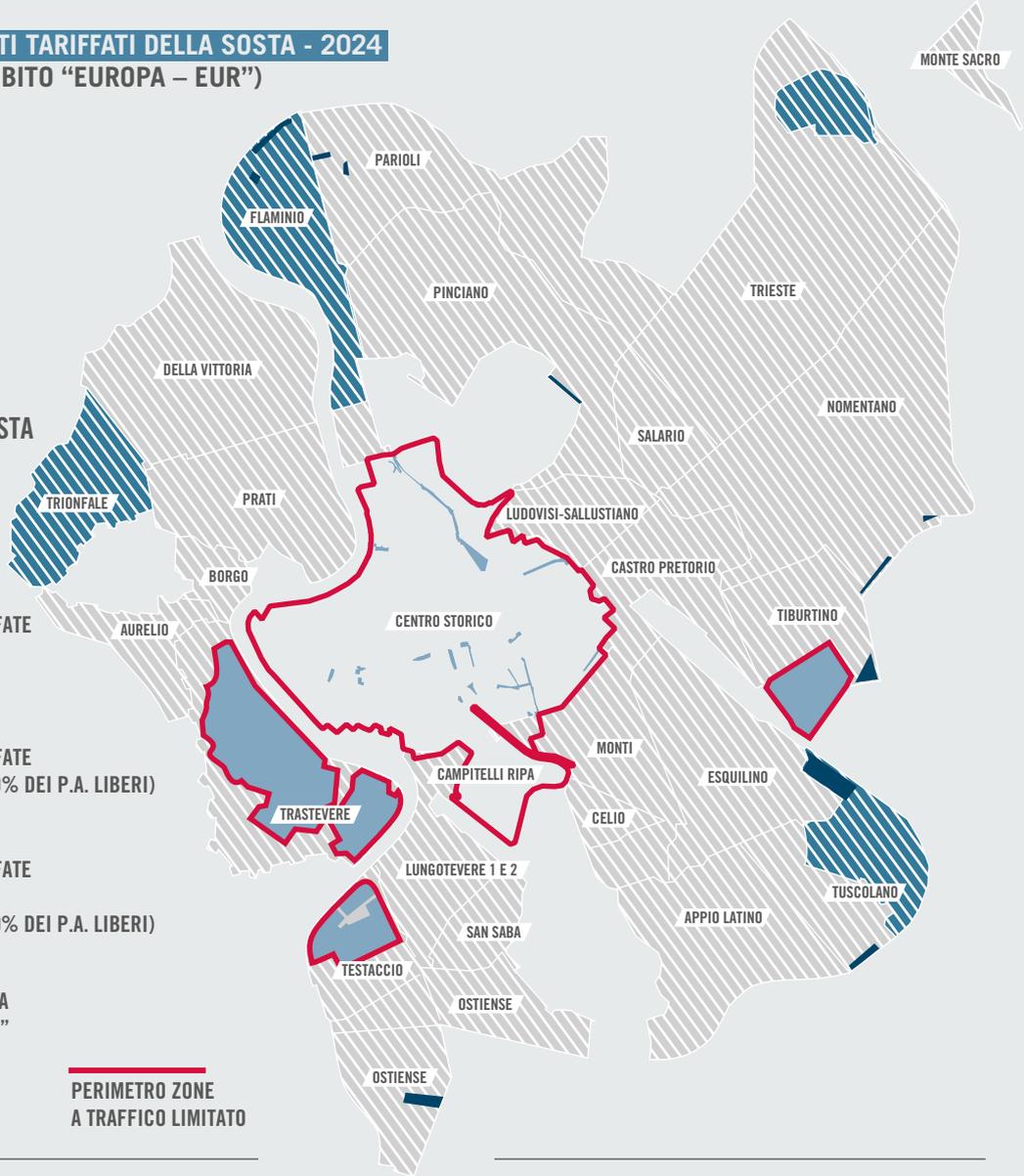
ZONE PARZIALMENTE TARIFFATE (50% DEI P.A. TARIFFATI; 50% DEI P.A. LIBERI)

ZONE PARZIALMENTE TARIFFATE DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ (80% DEI P.A. TARIFFATI; 20% DEI P.A. LIBERI)

ZONE SOTTOPOSTE A TARIFFA AGEVOLATA "DI PROSSIMITÀ"

PERIMETRI AMBITI DI PIANIFICAZIONE

PERIMETRO ZONE A TRAFFICO LIMITATO



AMBITI TARIFFATI

29

CAPACITÀ TOTALE DI SOSTA TARIFFATA
(AL 31/12/2024)

72.568 POSTI AUTO



03.1 LA SOSTA La sosta tariffata - 2024

MUNICIPI INTERESSATI DALLA SOSTA TARIFFATA



7

POPOLAZIONE SERVITA



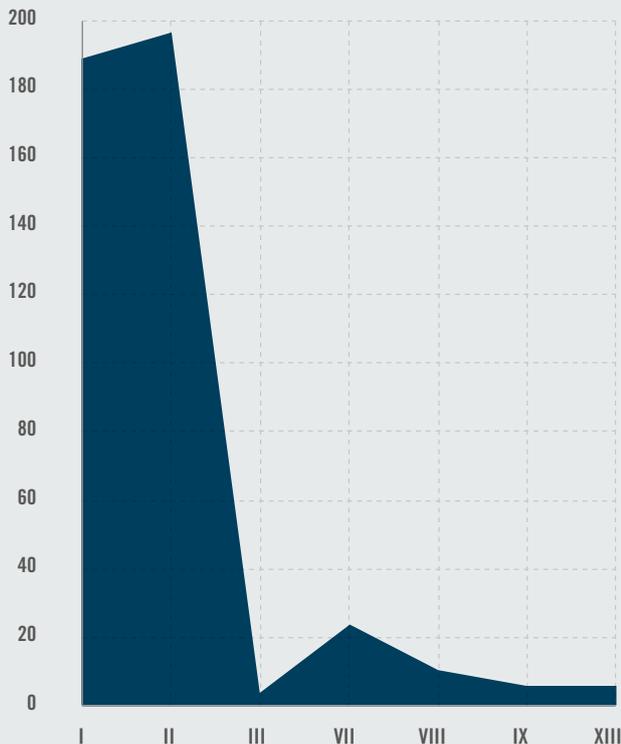
1,29 MLN DI ABITANTI

CAPACITÀ DI SOSTA IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE TOTALE DI ROMA

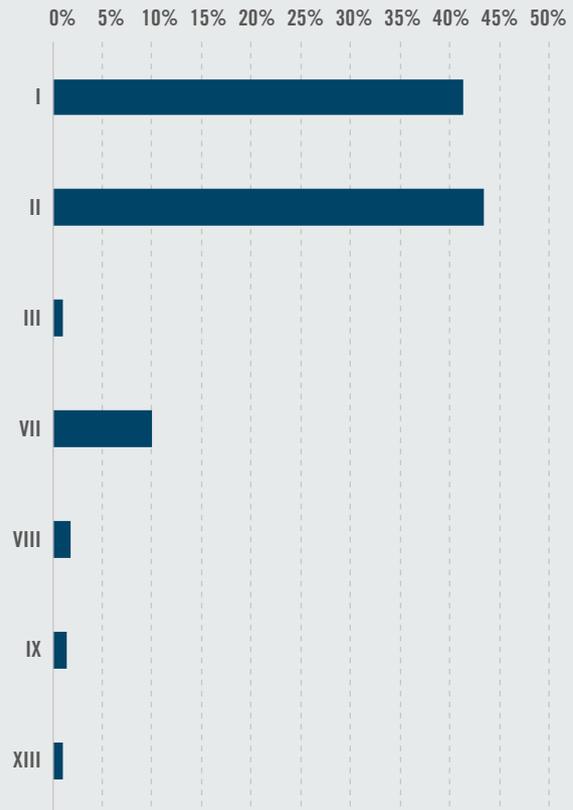


26,4 POSTI AUTO/1.000 ABITANTI

DOTAZIONE POSTI AUTO PER MUNICIPIO IN POSTI AUTO /1000 ABITANTI AL 31/12/2024



RIPARTIZIONE DEI POSTI AUTO TARIFFATI PER MUNICIPIO AL 31/12/2024



NEI DUE MUNICIPI CENTRALI

I e II **84,8%**
RICADE IL DELLA SOSTA TOTALE

CAPACITÀ DI SOSTA IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE

MUNICIPI I e II

189 e 196
POSTI AUTO /
1.000 ABITANTI

MUNICIPIO III

4
POSTI AUTO /
1.000 ABITANTI

03 LE REGOLE

03.1 LA SOSTA La sosta per i veicoli merci - 2024

NUMERO TOTALE DI STALLI MERCI A ROMA



1.452

ambiti tariffati con il **maggiore** numero di stalli

TRIESTE E NOMETANO

(CON 172 E 161 STALLI RISPETTIVAMENTE)

NUMERO MUNICIPI CON STALLI MERCI

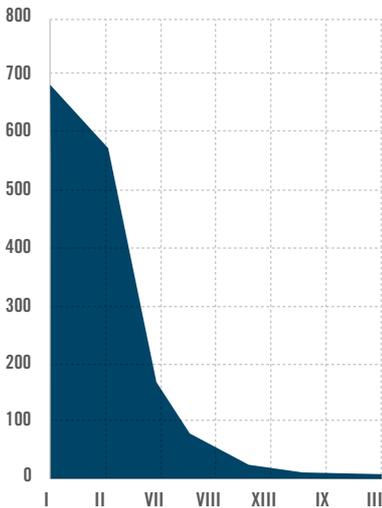


7

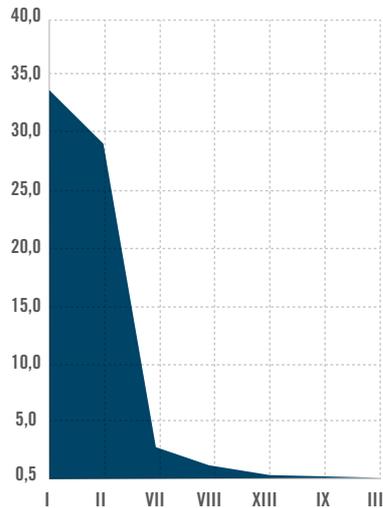
Municipi con il **maggiore** numero di stalli

I E II (CON L' 86,5% DEL TOTALE DI ROMA)

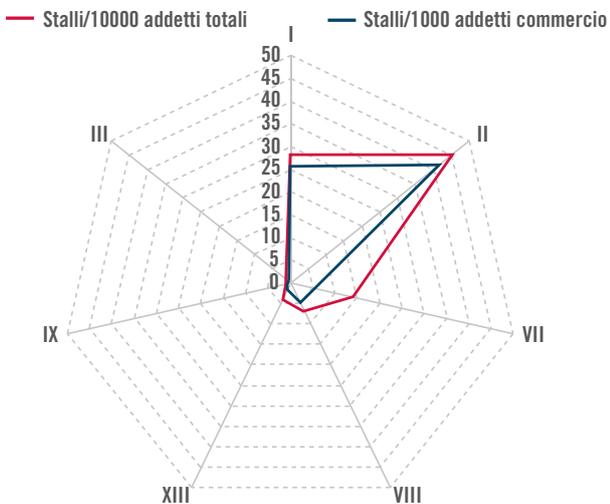
N° STALLI MERCI PER MUNICIPIO



DENSITÀ DI STALLI MERCI PER MUNICIPIO (IN STALLI/KM²)



DENSITÀ DI STALLI MERCI PER ADDETTI - MUNICIPIO



DENSITÀ STALLI MERCI A ROMA IN RAPPORTO AGLI ADDETTI TOTALI

20,9 STALLI/10.000 ADDETTI TOTALI

DENSITÀ STALLI MERCI A ROMA IN RAPPORTO AGLI ADDETTI AL COMMERCIO

14,1 STALLI/1.000 ADDETTI AL COMMERCIO

Municipi con i **più alti valori** di densità degli stalli in rapporto agli addetti



03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

La ZTL Centro Storico

SUPERFICIE ZTL
DIURNA **4,15** KM²

SUPERFICIE ZTL
NOTTURNA **2,27** KM²

NUMERO
DI VARCHI **21**

ORE VARCHI
NEL 2024 **75.989**

ORARI DI ATTIVAZIONE - 2024

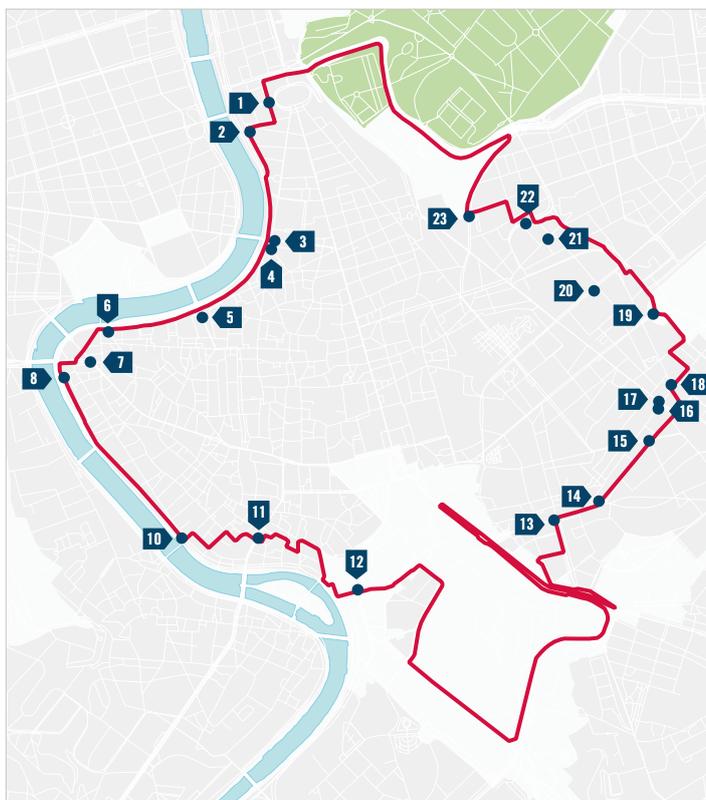
	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	06:30	18:00	11,50	248	2.890
SABATO	14:00	18:00	4,00	50	238
FESTIVI*	-	-	-	8	108
NOTTURNA**	23:00	03:00	4,00	94	383

3.619

*ZTL diurna Natale: dall'8 dicembre al 7 gennaio, Lun-dom 06:30-20:00 (25/12 non attiva).
Capodanno: dalle 06:30 del 31/12/2024 alle 20:00 del 01/01/2025

**ZTL notturna: venerdì-sabato. Non attiva ad Agosto.

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Ferdinando di Savoia	1
2	Passeggiata di Ripetta	2
3	Via Tomacelli	3
4	Via di Ripetta	4
5	Via Zanardelli	5
6	Via di Panico	6
7	Corso Vittorio Emanuele II	7
8	Largo dei Fiorentini	8
9	Via Giulia	10
10	Via Arenula	11
11	Via Teatro Marcello	12
12	Via Cavour	13
13	Via S. Maria Maggiore	15
14	Via Urbana	16
15	Via De Pretis	17
16	Via Torino	18
17	Via Nazionale	19
18	Via XX Settembre	20
19	Via S. Basilio	21
20	Via Vittorio Veneto	22
21	Via Crispi	23



03 LE REGOLE

03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

La ZTL Trastevere

SUPERFICIE ZTL
DIURNA **0,92** KM²

SUPERFICIE ZTL
NOTTURNA **1,00** KM²

NUMERO
DI VARCHI **12**

ORE VARCHI
NEL 2024 **19.188**

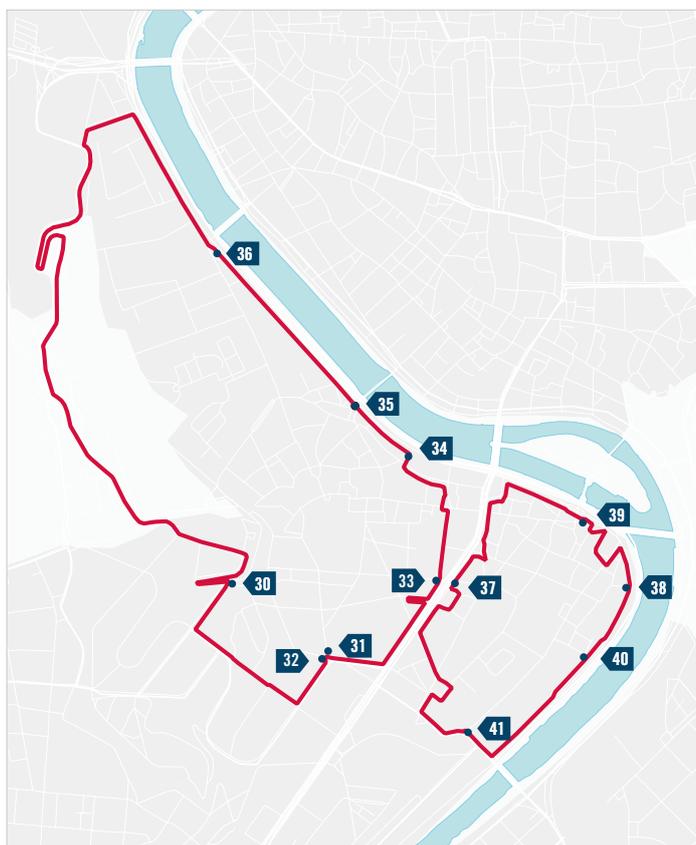
ORARI DI ATTIVAZIONE - 2024

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	06:30	10:00	3,50	248	868
SABATO	06:30	10:00	3,50	50	175
FESTIVI	-	-	-	-	-
NOTTURNA*	23:00	03:00	4,00	139	556

1.599

* ZTL notturna: venerdì-sabato, da maggio a ottobre anche il mercoledì e il giovedì.
Non attiva ad Agosto.

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Garibaldi	30
2	Roma Libera	31
3	Morosini	32
4	Fratte di Trastevere	33
5	Colomba Antonietti	34
6	Trilussa	35
7	Salita della Lungara	36
8	Cardinal Marmagi	37
9	Ripense	38
10	Lungarina	39
11	Porto	40
12	San Michele	41



03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

La ZTL San Lorenzo

SUPERFICIE ZTL
DIURNA

-

SUPERFICIE ZTL
NOTTURNA

0,26 KM²

NUMERO
DI VARCHI

7

ORE VARCHI
NEL 2024

3.892

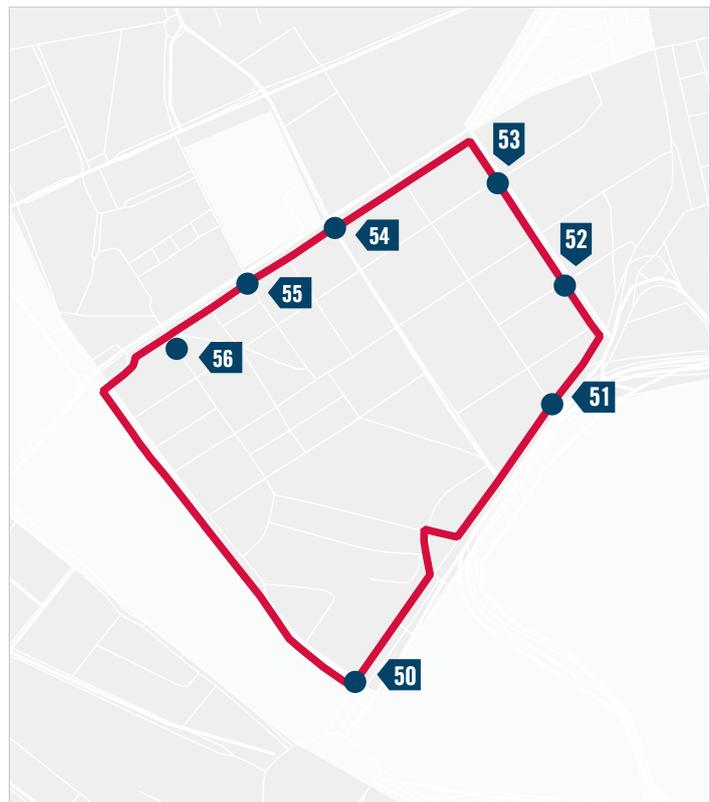
ORARI DI ATTIVAZIONE - 2024

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	-	-	-	-	-
SABATO	-	-	-	-	-
FESTIVI	-	-	-	-	-
NOTTURNA*	23:00	03:00	4,00	139	556

556

* ZTL notturna: venerdì-sabato, da maggio a ottobre anche il mercoledì e il giovedì.
Non attiva ad Agosto.

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via di Porta Labicana	50
2	Via degli Ausoni	51
3	Via dei Piceni	52
4	Via dei Volsci	53
5	Via dei Sardi	54
6	Via degli Umbri	55
7	Via degli Equi	56



03 LE REGOLE

03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

La ZTL Testaccio

SUPERFICIE ZTL
DIURNA

-

SUPERFICIE ZTL
NOTTURNA

0,26 KM²

NUMERO
DI VARCHI

10

ORE VARCHI
NEL 2024

3.760

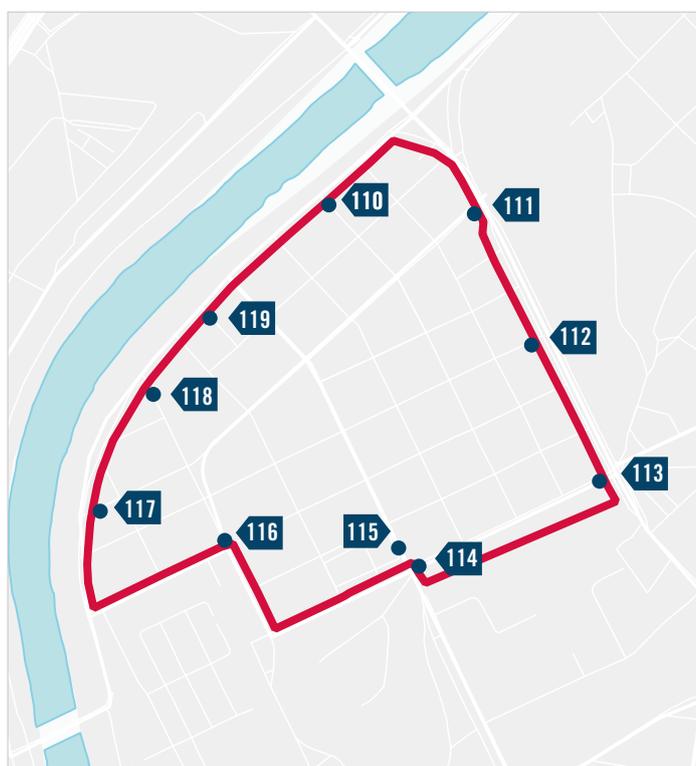
ORARI DI ATTIVAZIONE - 2024

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	-	-	-	-	-
SABATO	-	-	-	-	-
FESTIVI	-	-	-	-	-
NOTTURNA*	23:00	03:00	4,00	94	376

376

* ZTL notturna: venerdì-sabato. Non attiva ad Agosto.

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via Romolo Gessi (Lungotevere)	110
2	Via G. Branca (Via Marmorata)	111
3	Via G. Bodoni (Via Marmorata)	112
4	Via Galvani (Via Marmorata)	113
5	Via Galvani (Via Zabaglia)	114
6	Via Zabaglia (Via Galvani)	115
7	Via Franklin (Via Manuzio)	116
8	Via Ferraris (Lungotevere)	117
9	Via Franklin (Lungotevere)	118
10	Via Antinori (Lungotevere)	119



03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

La ZTL AF1 - VAM

SUPERFICIE ZTL
DIURNA **23,01** KM²

SUPERFICIE ZTL
NOTTURNA -

NUMERO
DI VARCHI **21**

ORE VARCHI
NEL 2024 **146.034**

ORARI DI ATTIVAZIONE - 2024

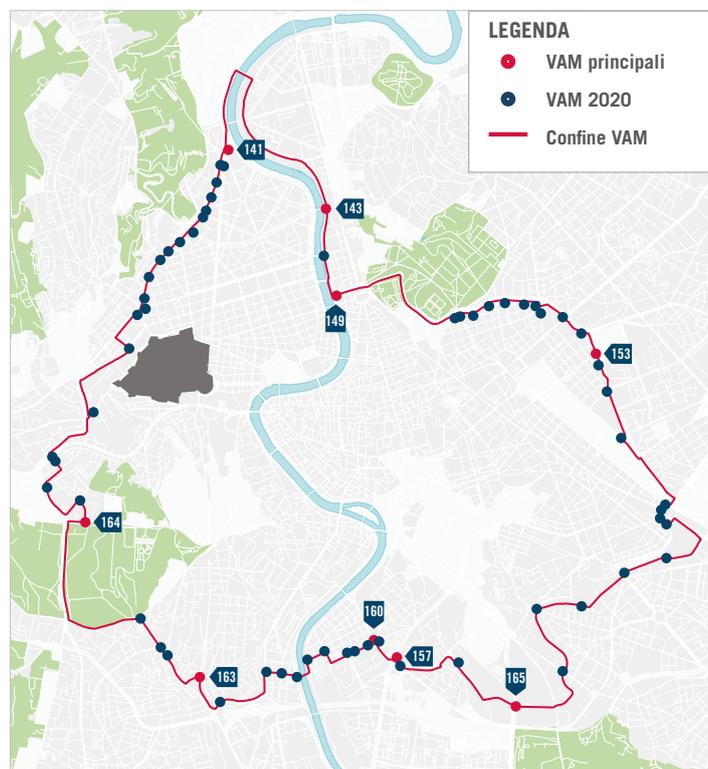
	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	05:00	24:00	19	248	4.712
SABATO	05:00	24:00	19	50	950
FESTIVI	05:00	24:00	19	68	1.292
NOTTURNA	-	-	-	-	-

6.954

Chiusa agli autocarri superiori ai 7,5 m - tutti i giorni

ELENCO VARCHI PRINCIPALI

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Lungotevere della Vittoria	141
2	Ponte del Risorgimento	143
3	Lungotevere Arnaldo da Brescia	149
4	Viale Castro Pretorio	153
5	Piazza di Porta San Paolo	157
6	Via Marmorata	160
7	Via dei Quattro Venti	163
8	Via Aurelia Antica	164
9	Via Cristoforo Colombo	165



03 LE REGOLE

03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO Le ZTL bus

NUMERO
ZTL BUS 3

SUPERFICIE ZTL
BUS A 156 KM²
(confine Fascia Verde)

SUPERFICIE ZTL
BUS B 23,01 KM²
(confine esterno: AF1-VAM)

SUPERFICIE ZTL
BUS C 4,15 KM²
confine esterno:
ZTL Centro storico

ORARI DI ATTIVAZIONE - 2024

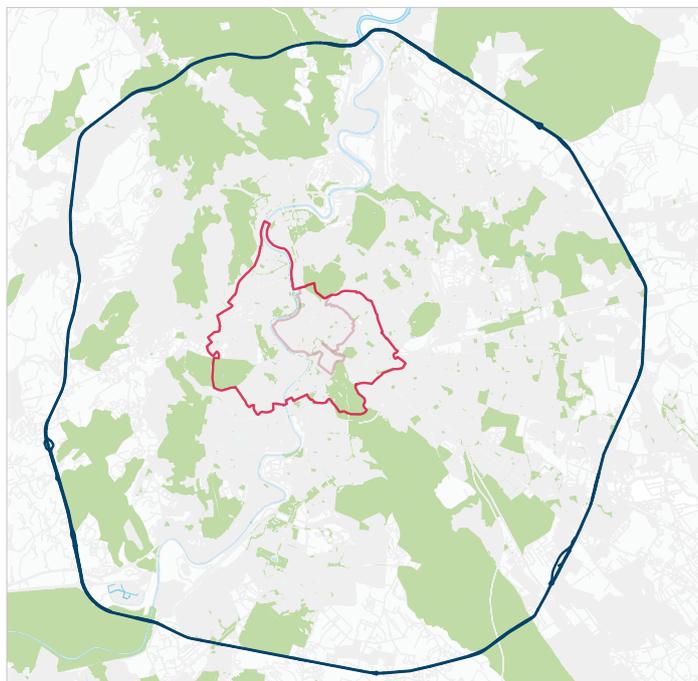
	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
ZTL Bus A	00:00	24:00	24	366	8.784
ZTL Bus B	05:00	24:00	19	366	6.954
ZTL Bus C	00:00	24:00	24	366	8.784
					24.522

PERMESSI DI ACCESSO

- A** Giornaliero - ZTL BUS A
- B** Giornaliero - ZTL BUS A, B
- G** Giornaliero - ZTL BUS A - per i grandi eventi
- GT** Annuale - ZTL BUS A, B e/o C
- C.I.** Carnet Ingressi: 50, 100, 200, 300
permessi giornalieri tipo A, B.

PERMESSI DI ACCESSO SPECIALI

- Area Vaticano** Giornaliero da lunedì a domenica
(5 tipi di permesso)
- Area Colosseo** Giornaliero da lunedì a domenica
(5 tipi di permesso)



LEGENDA

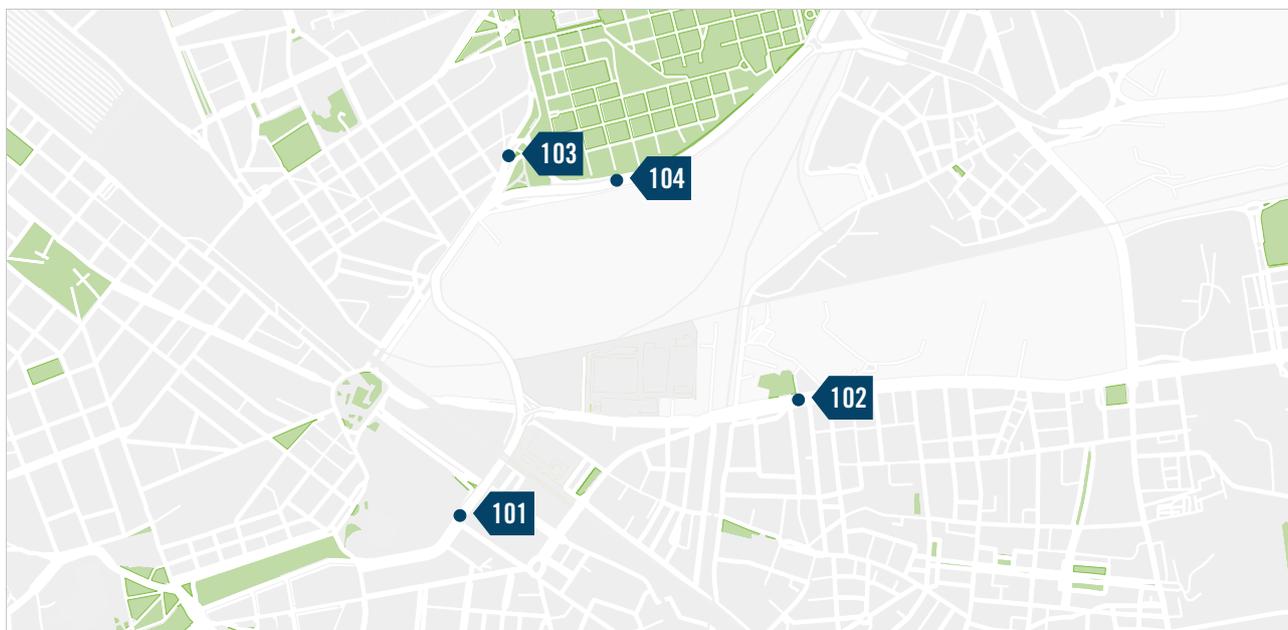
— ZTL BUS A — ZTL BUS B — ZTL BUS C



TANGENZIALE EST

FUNZIONE:
MONITORARE I FLUSSI VEICOLARI
IN INGRESSO ALLA TANGENZIALE EST

NUMERO DI VARCHI | **4**



N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via Castrense, alt. Acireale	101
2	Via Prenestina, alt Colleoni	102
3	Via Scalo San Lorenzo, alt. Passamonti	103
4	Circ. Tiburtina, alt. Passamonti	104

03 LE REGOLE

03.3 LE STRADE/CORSIE RISERVATE

L'accesso alla tangenziale est e i varchi TPL

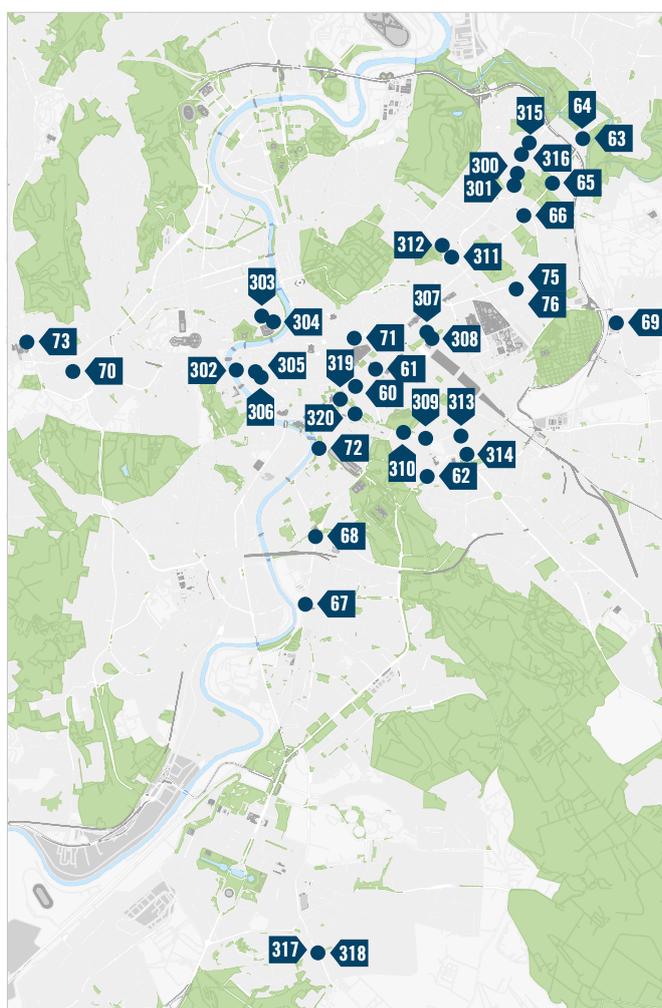
VARCHI TPL

FUNZIONE:
MONITORARE USI IMPROPRI
DELLE CORSIE PREFERENZIALI

NUMERO DI VARCHI

37

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via Nazionale (ang. Magnanapoli)	60
2	Via Nazionale (ang. Milano)	61
3	Via dell'Amba Aradam	62
4	Via Nomentana - Via Sacco Pastore (dir. G.R.A.)	63
5	Via Nomentana - Via Sacco Pastore (dir. Centro)	64
6	Via Nomentana - Via Sant'Angela Merici	65
7	Via Nomentana - Viale XXI Aprile	66
8	Viale Ostiense - alt. Prefettura	67
9	Via Ostiense - Piazzale Ostiense	68
10	Via di Portonaccio	69
11	Via Aurelia - Via Cardinal Mistrangelo	70
12	Via del Tritone - Via Zucchelli	71
13	S.M. in Cosmedin - alt. Via della Greca	72
14	Circonvallazione Cornelia - alt. Via Pagano	73
15	Via Catania - alt. Piazza Lecce (dir. Piazzale delle Province)	75
16	Via Catania - Piazza Lecce (dir. Viale Regina Margherita)	76
17	Via del Corso - Piazza Venezia	300
18	Via del Corso - Via del Caravi	301
19	Lungotevere dei Sangallo	302
20	Via Cicerone	303
21	Via Vittorio Colonna	304
22	Corso V. Emanuele II - Via Cerri	305
23	Corso V. Emanuele II - Via dei Filippini	306
24	Via Volturno - Via Solferino	307
25	Via Volturno - Via Gaeta	308
26	Via Labicana - Via Verri	309
27	Via Labicana - Via dei Normanni	310
28	Viale Regina Margherita - Via Adda	311
29	Viale Regina Margherita - Via Dalmazia	312
30	Via E. Filiberto - Via L di Savoia	313
31	Via E. Filiberto - Viale Manzoni	314
32	Viale Libia - Piazza Gimma	315



33	Viale Libia - Piazza S. Emerenziana	316
34	Via Laurentina dir. Metro Laurentina	317
35	Via Laurentina dir. GRA	318
36	Fori Imperiali - S. Pietro in Carcere	319
37	Largo Corrado Ricci	320



03.4 IL SISTEMA DEI PERMESSI

L'accesso alla ZTL - 2024

PERMESSI ATTIVI (AL 31/12/2024) (CATEGORIE PRINCIPALI)

31.159

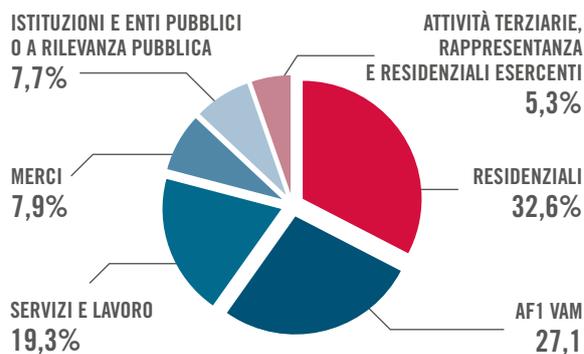
Categoria di permesso più frequente

RESIDENZIALE (10.168 PERMESSI ATTIVI)

ZTL più richiesta

CENTRO STORICO (8.320 PERMESSI ATTIVI)

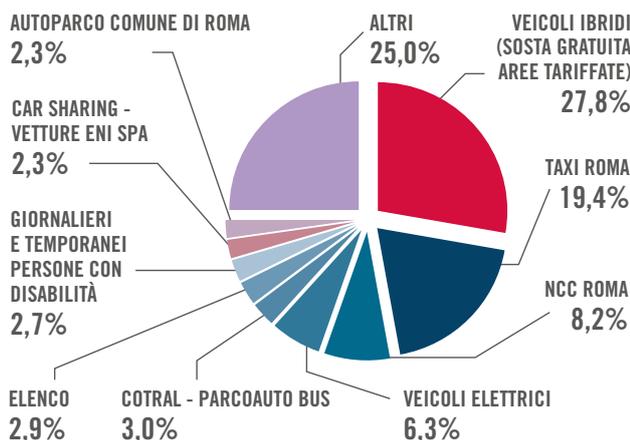
RIPARTIZIONE DEI PERMESSI DI ACCESSO ALLE ZTL PER TIPO



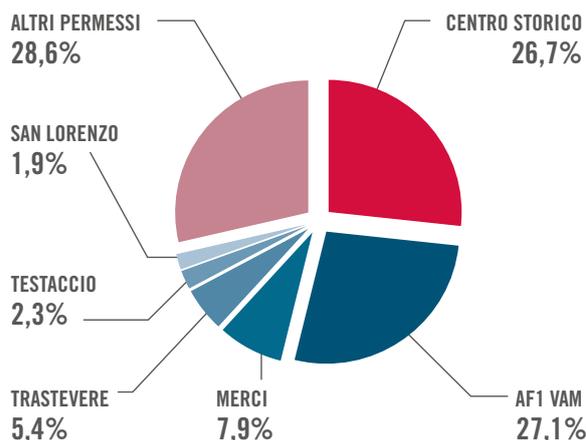
ALTRE TIPOLOGIE DI PERMESSO

Sosta	197.666
Persone con disabilità	110.866
Veicoli ibridi	160.626
Veicoli Elettrici	40.516
NCC	5.747
Temporaneo	28
Veicoli Medici	15
Veicoli a Idrogeno	1
Totale altre tipologie di permesso	515.464

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI SENZA CONTRASSEGNO (SPORTELLATI) PER CATEGORIA



RIPARTIZIONE DEI PERMESSI DI ACCESSO ALLE ZTL PER ZTL RICHIESTA



PERMESSI RILASCIATI SENZA CONTRASSEGNO (SPORTELLATI) ATTIVI

471.000

Clienti principali che utilizzano i permessi senza contrassegno

Veicoli ibridi/elettrici - Taxi - Ncc - Cotral - Car Sharing

03 LE REGOLE

03.4 IL SISTEMA DEI PERMESSI

L'accesso dei bus turistici - 2024

PERMESSI TOTALI RILASCIATI NEL 2024 (GIORNALIERI)

145.000

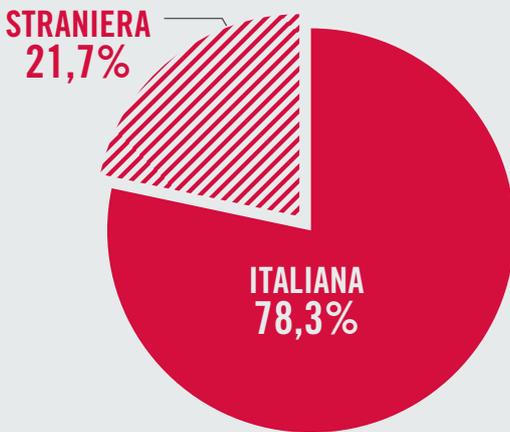
Di cui in carnet di permessi giornalieri

40.700

Permesso più frequentemente rilasciato

GIORNALIERO B
(31,5% DEL TOTALE)

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI PER NAZIONALITÀ DEL RICHIEDENTE



NUMERO DEI RICHIEDENTI ESTERI

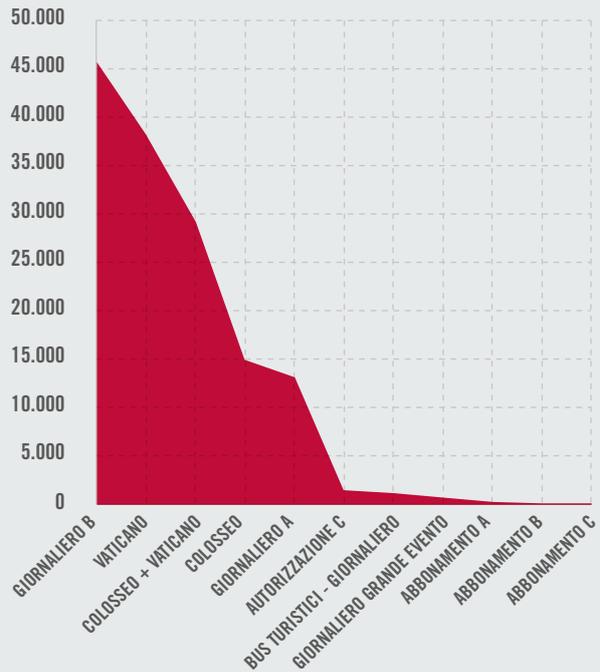
31.400

I giornalieri A, B rappresentano il

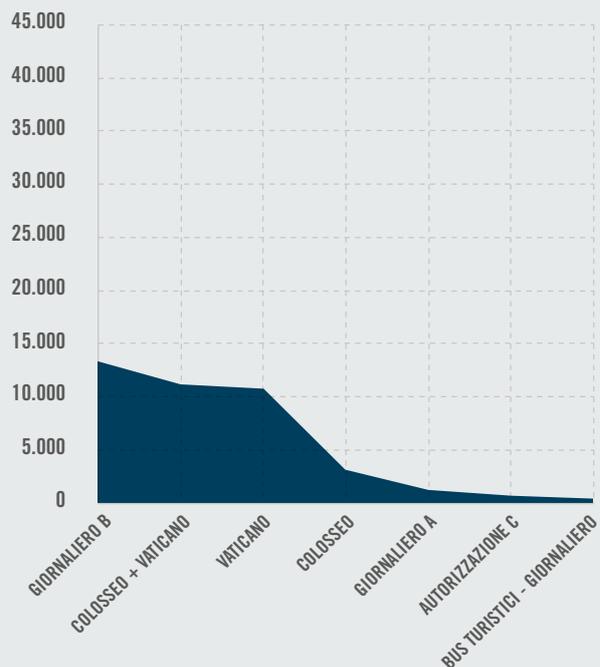
40,5% DEL TOTALE

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI E DEI CARNET DI INGRESSI RILASCIATI PER TIPO

PERMESSI RILASCIATI



CARNET DI INGRESSI GIORNALIERI



03.4 IL SISTEMA DEI PERMESSI

L'accesso dei bus turistici - 2024

Numero di **targhe** corrispondenti ai permessi **giornalieri** rilasciati nel 2024

12.573

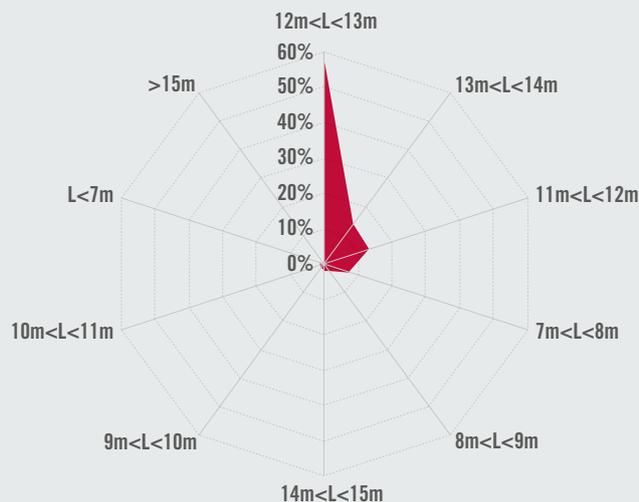
Numero medio di permessi/targa

11,5

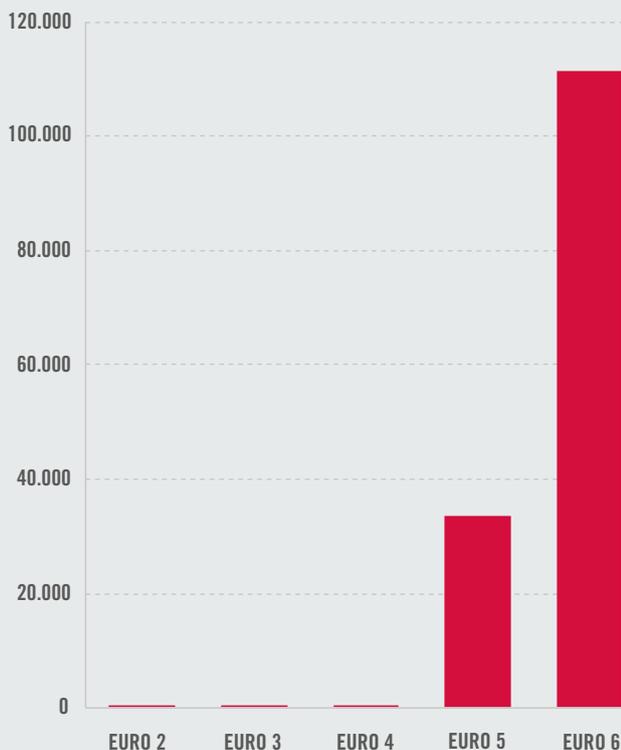
Gli autobus di **lunghezza** compresa tra i 12 e i 13 m costituiscono il

57% DEL TOTALE

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI PER CLASSE DI LUNGHEZZA DELL'AUTOBUS



RIPARTIZIONE DEI PERMESSI PER CLASSE EURO DELL'AUTOBUS



Il mese con il **maggior** numero di permessi **giornalieri** rilasciati

MAGGIO **12,6%** DEL TOTALE

Il mese con il **minor** numero di permessi **giornalieri** rilasciati

GENNAIO **3,8%** DEL TOTALE

Più dei **tre quarti** dei permessi rilasciati è associata ad autobus di classe

EURO **6**

IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2024	2023	Var.%
Posti auto tariffati attivi	72.568	72.947	-0,5%
Posti auto tariffati x 1.000 abitanti	26,4	26,5	-0,3%
N° stalli merci	1.452	1.469	-1,2%
N° permessi Mercati validi al 31/12	2.474	2.345	5,5%
N° permessi ZTL validi al 31/12	31.159	29.360	6,1%
N° permessi Bus Turistici rilasciati al 31/12	144.972	135.627	6,9%
N° bus (distinti per targa) corrispondenti ai permessi giornalieri rilasciati al 31/12	12.573	11.468	9,6%





ZTL
ATTIVA

aesys



**controllo
elettronico
accesso
Z.T.L.**





04

04

LA MOBILITÀ A ROMA

Questa quarta sezione affronta il tema delle caratteristiche della mobilità generata dalla popolazione residente, con riferimento agli aspetti del “quanto”, “come” e “perché” le persone si muovono nel corso della giornata, informazioni fondamentali per impostare e sviluppare politiche di mobilità efficaci e rispondenti alle reali esigenze della popolazione.

La sezione è suddivisa in **quattro aree tematiche**: la prima affronta il tema delle **caratteristiche quali-quantitative della mobilità espressa dai residenti dell'Area metropolitana** (Roma città e i comuni compresi nella cintura metropolitana) in una giornata feriata tipo, la seconda è incentrata sul tema della **domanda di ingresso** alle diverse **Zone a Traffico Limitato (ZTL)** attive nella all'area centrale della città, la terza focalizza l'attenzione sui livelli di utilizzo del **sistema della ciclabilità** attraverso le misurazioni restituite dal sistema dei varchi ciclabili, la quarta, infine si concentra sulla **domanda di trasporto pubblico** misurata attraverso i volumi di titoli di viaggio venduti nel corso dell'anno.

Per quel che riguarda il tema di questa **prima area tematica**, in questa edizione sono illustrati i risultati della recente indagine modale effettuata nel corso dell'ultimo trimestre del 2024, estesa **all'intera Area metropolitana di Roma**.

L'indagine 2024, realizzata come di consueto con tecnica CATI, ha permesso di raccogliere un **campione di 4.580 interviste**, delle quali 2.756 rivolte a residenti romani e 1.824 ai residenti dei comuni della cintura metropolitana. La popolazione target di indagine è costituita dai **residenti maggiorenni di tutta l'area metropolitana** di età superiore ai 18 anni): a fronte di una popolazione totale al 31/12/2023 di 4,23 mln di abitanti, la popolazione target è di circa di 3,62 milioni di abitanti, alla quale è stato associato un tasso di campionamento medio di poco superiore all'1 per mille (1,08 per mille).

Il campione ha reso possibile ricostruire la **composizione della popolazione per condizione professionale/occupazionale**: il **62%** vanta un lavoro a contratto (di tipo indeterminato/indeterminato), il **34% non attivo** (pensionati, casalinghe e di persone disoccupate e/o in cerca di occupazione), il **4%** studenti (di età superiore ai 18 anni). La condizione occupazionale mostra un **28,5%** della popolazione si avvale dello **Smart Working (SW)** nelle diverse forme consentite, sia **totale** (in



28,5%
SI AVVALE
DELLO SMART
WORKING

quota modesta) sia **parziale**, caratterizzato da quote variabili di giornate a casa e in ufficio. Rispetto all'indagine del 2021 il peso relativo della popolazione in SW è **aumentato di circa un +6%**, presumibilmente per effetto del diffondersi di accordi aziendali che riconoscono la possibilità ai propri dipendenti di esercitare l'attività lavorativa da remoto.

Uno dei risultati più interessanti dell'indagine è rappresentato dal recupero delle **quote di mobilità** che sono tornati ai livelli pre-pandemia. Un indicatore rappresentativo è costituito dalle **quote di usciti** che nel 2024 hanno raggiunto, in una giornata- tipo feriali, i **3,14 mln di unità**, pari all'**86%** della popolazione totale, con un incremento di circa **+14 punti percentuali** rispetto alla precedente indagine del 2021, tuttavia non ancora allineata ai livelli di mobilità espressi nel corso dell'indagine del 2019 (92%).

Alla maggiore **propensione ad uscire da casa** è associato un incremento del numero di spostamenti effettuati dalla popolazione. All'intervistato è stato chiesto di dichiarare il numero di spostamenti effettuati nella giornata precedente l'intervista (purché di durata superiore ai 5 minuti), per cui è stato possibile **stimare per l'intera area metropolitana 9,11 mln di spostamenti**, dei quali poco più di **6 milioni** effettuati da **residenti romani**. I tassi di spostamento dei residenti dell'area metropolitana (numero medio di spostamenti pro-capite) si attestano su valori di 2,5 spostamenti/residente, il che segna un **significativo aumento (+0,7 punti)** rispetto al 2019, sia per effetto di una maggiore propensione ad uscire che per il numero di spostamenti effettuati nel corso della giornata.

Entrando nel merito delle **caratteristiche qualitative degli spostamenti**, per ciascun spostamento sono stati rilevati i **mezzi** impiegati (fino al 5°), il mezzo **prevalente** utilizzato nel corso dello spostamento, il **motivo** dello spostamento, l'**orario** di inizio e fine, il **municipio** di destinazione e infine la **frequenza** con cui lo spostamento viene generalmente effettuato. Nella descrizione degli spostamenti è stato chiesto agli intervistati dei comuni della Cintura metropolitana di escludere gli spostamenti effettuati all'interno del proprio comune, perché non rilevanti ai fini della ricostruzione della mobilità in-per il comune di Roma.

Pertanto, in base ai dati, la stima all'universo degli spostamenti descritti con diario



fornisce un valore totale di **7,138 mln di spostamenti** dei quali **5,781 mln** effettuati da **residenti di Roma** e **1,357 mln** dai **residenti della Cintura**. Rispetto al montante totale di spostamenti effettivamente realizzati dagli intervistati (solo il numero di spostamenti senza indicazione delle caratteristiche) – **6,050 mln** effettuati da residenti romani e ben **3,054 mln** da residenti della cintura – si osserva una differenza che, se per i residenti romani si dimostra modesta (269 mila spostamenti pari al 4,4% degli spostamenti totali), appare più che rilevante per i residenti della cintura (1,697 mln di spostamenti pari al 55% del totale degli spostamenti dichiarati) per il fatto che dal computo degli spostamenti tracciati con il diario sono esclusi tutti gli spostamenti intra-comunali. Ne deriva, quindi che, al netto delle approssimazioni e dell'errore statistico, il **45%** degli **spostamenti effettuati dai residenti della Cintura è di tipo intercomunale**.

Interessante il dato di **ripartizione modale**, calcolata in base al mezzo prevalente utilizzato, che conferma il netto **predominio del mezzo privato** (auto come conducente e passeggero e motociclo), che costituisce mezzo **preferito per il 61% della popolazione**, segue la modalità di **spostamento dolce** (a piedi e in bicicletta) con poco più del **25%**, quindi il **TPL** che nell'insieme delle opzioni disponibili raggiunge il **13,0%**, percentuali che risultano **sostanzialmente stabili** rispetto alla precedente indagine del 2021.

Sebbene per i residenti della Cintura siano stati rilevati i soli spostamenti intercomunali (manca la componente pedonale intra-comunale), il confronto tra Roma e Cintura metropolitana rileva come **nei comuni della Cintura** sia ancora più marcato **l'utilizzo dell'autovettura** (in assenza della componente a piedi raggiunge il **70%**), così come la preferenza di alcune componenti del **TPL** che assicurano un collegamento veloce con Roma (il **mezzo ferroviario** in primo luogo che raggiunge da solo il **6,7%** delle preferenze espresse dai residenti della cintura).

Interessante notare che l'utilizzo della **bicicletta (1,3%)** e delle diverse forme di **sharing mobility** attraggano in totale il **2,1%** delle preferenze, una quota modale che è **aumentata in misura significativa** rispetto alla precedente indagine del 2021.

Per consolidare il dato sulla **ripartizione modale** è stato chiesto agli intervistati



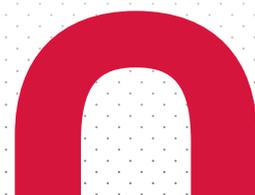
**61% DELLA
POPOLAZIONE
PREFERISCE IL
MEZZO PRIVATO**

come si definirebbero in base alle proprie **preferenze** nell'uso del mezzo di trasporto: automobilista, motociclista, utente del TPL, pedone, ciclista, utente delle forme di sharing mobility. I dati mostrano una segmentazione abbastanza netta della popolazione in base all'età: gli **attivi**, (fra i 30 e i 65 anni) si definiscono utenti del **mezzo privato** (automobilisti, motociclisti e ciclisti) nella misura di quasi il **74%** (rispetto al totale degli intervistati appartenenti a questa fascia di età); i **più giovani** (tra i 18 e i 30 anni) dichiarano, per necessità o preferenza, di sentirsi più **utenti del TPL** nella misura del **31%** circa; infine i **più anziani** (più di 65 anni) che dichiarano in un caso su quattro (**26%** circa) di sentirsi più **pedoni**.

Le **motivazioni** di spostamento prevalenti nel 2024 sono il **lavoro e studio per il 29%**, la serie degli **spostamenti non sistematici** per poco più del **40%** del totale, i **rientri a casa** intorno al **31%** del totale. Tra gli spostamenti NON sistematici prevalgono due categorie – spese/acquisti e svago/tempo libero - che da sole costituiscono il **47%** del totale degli spostamenti NON sistematici prodotti dai **residenti romani** e il **44%** per quelli della **cintura**.

In questa campagna d'indagine è stato chiesto agli intervistati di dichiarare anche il numero di eventuali **minori di 14 anni accompagnati** nel corso dello spostamento. La stima all'universo della numerosità campionaria dei ragazzi accompagnati (totale dell'area metropolitana) restituisce un valore di poco meno di **600mila unità**, pari al **6,5%** del totale degli spostamenti generati in area metropolitana. Sommando questa quota di accompagnati al montante assoluto di spostamenti dichiarati dagli intervistati (come spostamenti autonomi), è stato **stimato un movimento complessivo di 9,71 mln di spostamenti** di persone fisiche (tra persone che si muovono autonomamente e accompagnati).

Infine, un cenno agli **orari di spostamento** e alle **durate**. Si riduce, rispetto al 2021 l'ampiezza dello sfasamento di orario degli spostamenti tra i residenti delle due macro zone: i **residenti dei comuni della cintura** tendono ad iniziare, al **mattino**, lo spostamento con una ora di anticipo rispetto ai **residenti romani**, per i quali l'ora di punta del mattino si colloca tra le 8:00 e le 9:00. Nel **pomeriggio** il picco della domanda si colloca, per le due macrozone di residenza, nella **stessa fascia oraria**, tra le 18.00 e le 19.00, anche se la distribuzione degli orari di inizio spostamento per i residenti della cintura appare, in fascia pomeridiana, più uniforme (segno del fatto che i residenti della cintura impiegano più tempo per tornare a casa).



Diverse sono le distribuzioni degli spostamenti classificati per ampiezza dello spostamento: la necessità di raggiungere Roma dai comuni esterni impone ai **residenti della cintura tempi di spostamenti più ampi**: la percentuale di residenti della cintura che effettuano spostamenti superiori ai 100' (1 h e 20') è di poco superiore al 10%, mentre è la metà nel caso dei residenti romani; viceversa, per gli spostamenti più "corti" i rapporti si ribaltano con il 69% dei romani contro il 53% dei residenti della cintura.

Per quel che riguarda il **possesso di veicoli** la stima del totale delle autovetture in possesso delle famiglie restituisce un valore totale di Area metropolitana **di 2,42 mln di veicoli** che, rispetto al dato statistico ufficiale ACI di 2,83 mln di veicoli (dato 2023), si contraddistingue per **una sottostima dell'14,4%**. Nel caso di Roma comune, in particolare, occorre sottolineare che lo scostamento è più contenuto ed è pari all'8,3%, il che lascia supporre che la differenza sia verosimilmente attribuibile ad autovettura non di proprietà delle famiglie (le flotte aziendali, i veicoli che sono utilizzati per lavoro etc.). Sono stati calcolati anche i tassi di possesso dei diversi tipi di veicolo per famiglia: per le auto, ipotizzando che il dato ricavato per indagine sia realistico (solo auto di proprietà delle famiglie), in **Area metropolitana** si registra una presenza di quasi **1.240 vetture** ogni 1.000 famiglie, a Roma città di **1.213 vetture** (per mille famiglie). Si scopre, poi, che **appena il 15%** delle famiglie **dell'Area metropolitana** dichiara di **non possedere alcuna autovettura**; il **79% delle famiglie** (contro un 60% del 2021) dichiara di possedere **fino a 2 autovetture**; solo il **2,8%** (a fronte di un 1,3% del 2021) delle famiglie dichiarano un **numero** di autovetture **superiore al numero di componenti del nucleo familiare**.

In merito alle altre **tipologie di veicolo**, invece, il confronto con le precedenti indagini del 2021 mostra un consistente **aumento del possesso in famiglia di biciclette e monopattini** (dato per le famiglie romane). Per quel che riguarda le biciclette (solo Roma) si passa dalle **560mila** unità circa del 2021 alle **917mila** del 2024 con un incremento del **63%**, si riduce la quota di famiglie che dichiara **di non possedere** alcuna bicicletta: il **61,5%** a fronte del **73%** del 2021. Poco più del **32%** ne possiede **una o due** e sale anche la quota (**11,4%** a fronte di un **5,3%** del 2021) di casi che si riferiscono a soggetti che costituiscono essi stessi nucleo familiare e dichiarano il possesso di **una bicicletta**. Ultimo dato di sicuro



**INCREMENTO
DEL 63%
NEL NUMERO
DI BICICLETTE
PER FAMIGLIA**

interesse è il possesso di **monopattini** (mezzo di trasporto non previsto nelle precedenti indagini del 2021): è stata stimata la presenza di **116mila monopattini** in possesso delle famiglie residenti nell'Area metropolitana a fronte dei 36mila stimati nel 2021.

Infine in questa edizione del Rapporto si è scelto di fornire un **focus di approfondimento** sulle **abitudini di spostamento dei cittadini romani** lette **per genere** con una rielaborazione puntuale dei dati **2024**. Per la prima volta in questo Rapporto viene fornita una lettura della diversa scelta modale fra genere **femminile** e genere **maschile**, che restituisce interessanti elementi di riflessione. Brevemente evidenziamo la **elevata mobilità delle cittadine romane**, in particolare nella fascia di età intermedia (30-65 anni), sia come **scelta** di mobilità - con bel **92,6%** di donne **uscite di casa** nella giornata precedente l'intervista - che come **numero di spostamenti** effettuati nella giornata, di fatto pari e non di rado **superiore** a quello del genere maschile. Anche la **motivazione dello spostamento** mostra maggiore **varietà** nel genere femminile rispetto a quello maschile: le **donne romane** compiono spostamenti **sistematici** per lavoro e per studio in dimensione **leggermente inferiore** al genere maschile, ma la quota è costantemente **maggioritaria per le donne** quando si analizza il numero degli spostamenti non sistematici effettuati in una giornata tipo. Quindi la **mobilità** delle cittadine romane appare **variamente composita**, con elevati valori per quegli spostamenti che di fatto caratterizzano gli altri importanti **aspetti della vita familiare e di relazione**, oltre al lavoro/studio, come commissioni, spese, svago, accompagnamento di anziani o minori per i quali, in particolare, **l'accompagnatore** è una **donna nel 58% dei casi**.

Infine, rilevante è l'analisi della **scelta modale** del genere **femminile**, che sebbene condivida con il genere maschile la **predilezione per il mezzo privato** (automobile) nei propri spostamenti, lo fa **in modo meno rilevante** del genere maschile e con un **più netto e forte orientamento** verso **alternative di mobilità attiva** e/o **sostenibile** - come il **TPL** (il 59% degli abbonati Metrebus a Roma è donna) e la **pedonalità - per tutte le motivazioni di spostamento**, sia non sistematiche che sistematiche, diversamente dal genere **maschile** che è nettamente più orientato al **mezzo privato** per tutte le motivazioni di spostamento.



La **seconda area tematica** del capitolo analizza la **domanda di mobilità nelle ZTL e gli accessi alle strade/corsie riservate**. Per la ricostruzione dei flussi si è fatto riferimento al patrimonio informativo che viene generato, in modo continuativo, dai dispositivi tecnologici di monitoraggio installati in corrispondenza dei varchi di accesso alle ZTL.

Escludendo le giornate di malfunzionamento del sistema, nel **2024** il flusso **totale giornaliero medio nelle 3 ZTL del centro città** (Centro storico, Trastevere e San Lorenzo) ha raggiunto i **102.500 veicoli** (auto, moto furgoni, veicoli commerciali). Nella giornata a più alto traffico gli **ingressi del 2024** sono **poco superiori alle 130mila unità**, contro le 143mila della giornata di punta del 2023.

Soffermando l'attenzione sulle due ZTL più importanti, nel 2024 hanno fatto ingresso nella **ZTL centro** 25,7 milioni di veicoli, per un flusso giornaliero nella giornata più trafficata (23 maggio) di 89.300 veicoli. Rispetto al 2023 è stato **registrato un aumento di circa 700mila veicoli** (dai 25 milioni del 2023 ai 25,7 del 2024 con un aumento di circa il 3%). La **ZTL Trastevere** ha visto invece una **diminuzione dei flussi in ingresso nel 2024** (6,15 milioni) rispetto al 2023 (7 milioni) pari a 875mila (-12,5%). Per i **livelli di traffico sui varchi TPL** sono stati registrati **13,7 milioni di transiti**, per una media di **37mila veicoli giornalieri**. Rispetto all'omologo periodo del 2023 vi è stato un aumento di 400mila transiti, pari al **+3%** del valore 2023 (13,3 milioni).

La domanda di ciclabilità nel 2024 è stata monitorata rilevando i passaggi su alcune sezioni di percorsi ciclabili dove è installata la tecnologia "TOTEM" o dove sono presenti spire "piezometriche", in particolare la lettura dei dati restituiti dai due sistemi ha interessato **alcune sezioni di 4 ciclabili: Nomentana-Villini, Tuscolana-Gela, Angelico-Milizie, Ponte Milvio-Tor di Quinto**. I dati non sono confrontabili con quelli rilevati nel 2023, poiché era stata utilizzata una differente tecnologia di misurazione (telecamere). Tra le sezioni monitorate dai TOTEM installati sugli itinerari, **la più frequentata nel 2024** risulta essere quella monitorata sulla **Nomentana** con circa **425mila passaggi totali**, mentre la rilevazione "piezometrica" della pista Ponte Milvio rileva circa 257mila passaggi. In merito alla distribuzione mensile dei passaggi su queste sezioni di piste, si evidenzia che i **mesi di maggio e giugno** sono quelli che hanno fatto registrare il **maggior uso** delle sezioni



**25,7 MILIONI
DI INGRESSI
NELLA ZTL
CENTRO**

monitorate, con quasi **124mila passaggi complessivamente** registrati a maggio e circa **113mila** a giugno.



**+13,4 MLN
TITOLI
DI VIAGGIO
VENDUTI**

Infine, per quel che riguarda la **domanda di mobilità rispetto al TPL**, ricostruibile con i **dati di vendita dei titoli di viaggio** che, a differenza delle tipiche indagini sulla mobilità, consentono di ricostruire la dimensione della domanda complessivamente espressa sia dai residenti in città, che dai segmenti di popolazione non residente (turisti, city users, etc.), l'analisi rileva nel **2024 un +13,4 mln di titoli venduti rispetto al 2023 (+18,9%)**, con un totale di **titoli venduti a Roma pari a 84 mln**. In termini di durata complessiva in giornate equivalenti, dai 222 mln di giorni equivalenti del 2023 si è passati ai 227 mln del 2024, con un aumento del +2,2% (avendo assegnato al BIT la durata equivalente di 0,07 giorni – 100 minuti).

Non cambia sostanzialmente il mix percentuale dei titoli venduti: i **biglietti Roma** costituiscono il **95,8% dei pezzi venduti** (percentuale sostanzialmente invariata rispetto al 2023), ma solo il 5,6% del totale in termini di durata equivalente dei titoli. **Dal 2014 al 2024** vi è stata una **riduzione** delle vendite di circa 18 milioni di pezzi (-17,8%), i **biglietti Lazio** hanno registrato nel periodo una **riduzione** del **25,8%**, mentre gli **abbonamenti equivalenti Roma** (gli annuali sono stati trasformati in 12 mensilità) hanno subito, sempre nello stesso arco di tempo, una **riduzione** pari al **36,1%**. **Nel 2024** però si conferma **l'inversione di tendenza** per gli **abbonamenti annuali Roma** (il totale degli ordinari + agevolati) già registrata lo scorso anno, i quali **restano in crescita** anche nel 2024 con **+3,8%** rispetto al 2023.



04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024

La mobilità dei romani in un giorno feriale tipo:
articolazione delle indagini

Popolazione target dell'indagine: popolazione dell'area metropolitana di età ≥ 18 anni al 2023. Popolazione stratificata per genere (2 strati), fascia di età (3) emacro-zona geografica (8 macro-zone di cui 4 che coprono il territorio di Roma comune e 4 il territorio della cintura metropolitana).

POPOLAZIONE TARGET DI INDAGINE

(ETÀ > 18 ANNI)

3.625.000 ABITANTI

NUMERO TOTALE DI INTERVISTE

4.580

Tasso di campionamento: **1,08 PER MILLE**

Tasso di campionamento Roma

1,15 PER MILLE

Tasso campionamento Cintura Metropolitana

1,48 PER MILLE

RIPARTIZIONE DELLE INTERVISTE TRA ROMA COMUNE E AREA METROPOLITANA

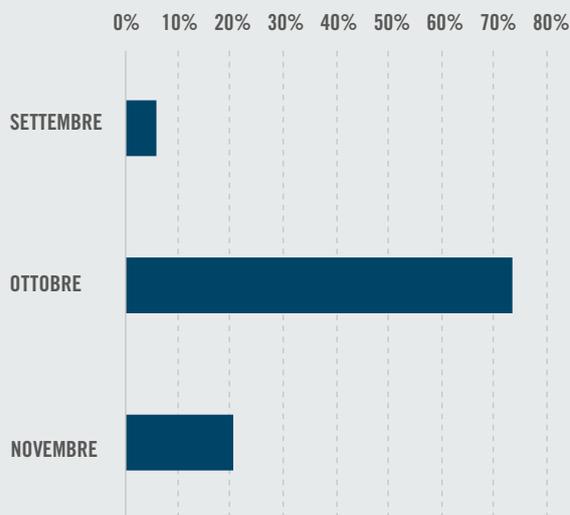


TASSI DI CAMPIONAMENTO PER MUNICIPIO

(N° INTERVISTE PER 1.000 RESIDENTI DI ETÀ > 18 ANNI)



RIPARTIZIONE MENSILE DELLE INTERVISTE



04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 Gli usciti da casa in un giorno feriale tipo

GLI USCITI DA CASA IN UNA GIORNATA TIPO NELL'INTERA AREA METROPOLITANA SONO

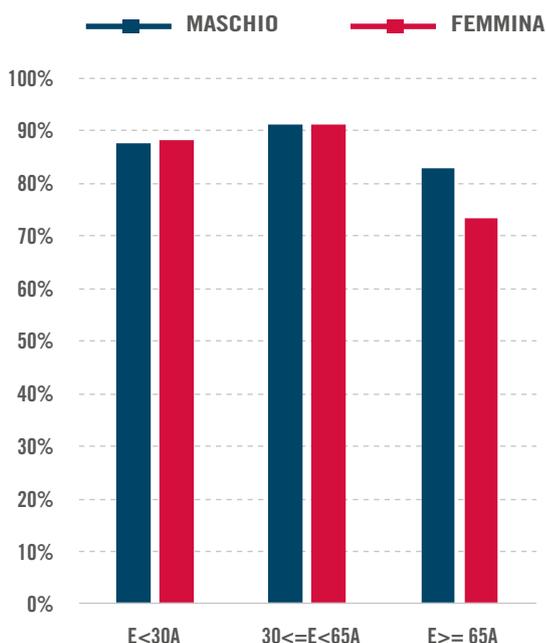
3,145 MLN DI PERSONE

DI CUI: **2,106 MLN:** Roma
1,039 MLN: Cintura Metropolitana

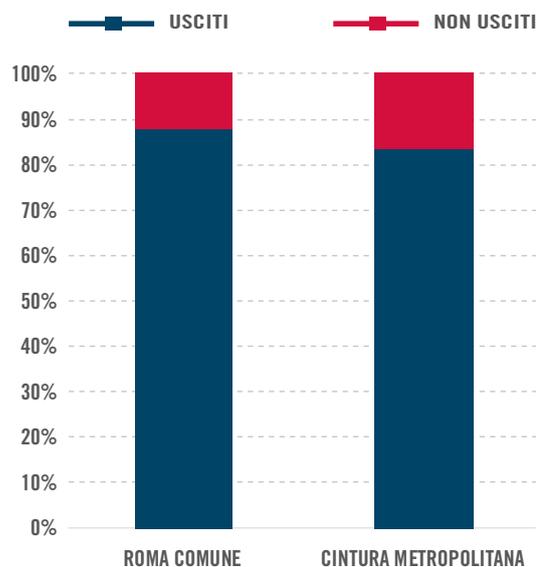
COLORO CHE MOSTRANO I TASSI DI USCITA MINORI SONO: **LE DONNE PIÙ ANZIANE** che escono nella misura di poco più del: **70%**

Rispetto al 2021, l'incidenza degli usciti (solo Roma comune) è aumentata di circa 10 punti percentuali passando dal 71% circa del 2021 all'87% circa del 2024. Si è quindi registrato un pieno recupero della propensione a muoversi su valori tipici del periodo pre-pandemia (2020).

TASSO DI USCITA PER FASCIA DI ETÀ E GENERE



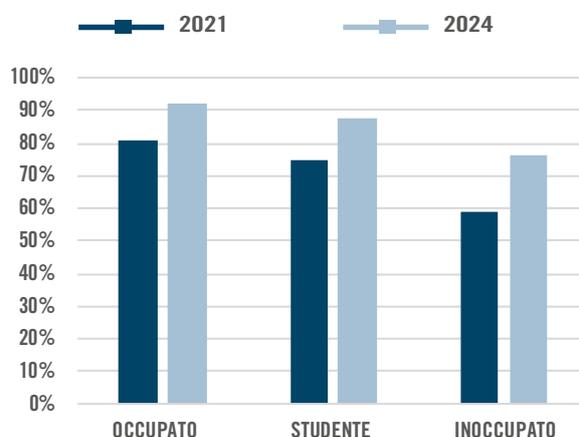
TASSO DI USCITA A ROMA E NELL'AREA METROPOLITANA



La propensione ad uscire sembra correlata alla condizione occupazionale. Le differenze tra 2021 e 2024 delle incidenze ad uscire si mantengono pressoché stabili al variare della condizione occupazionale.

Un fattore che condiziona significativamente la propensione ad uscire è, ancor oggi, la possibilità di lavorare in Smart Working (SW).

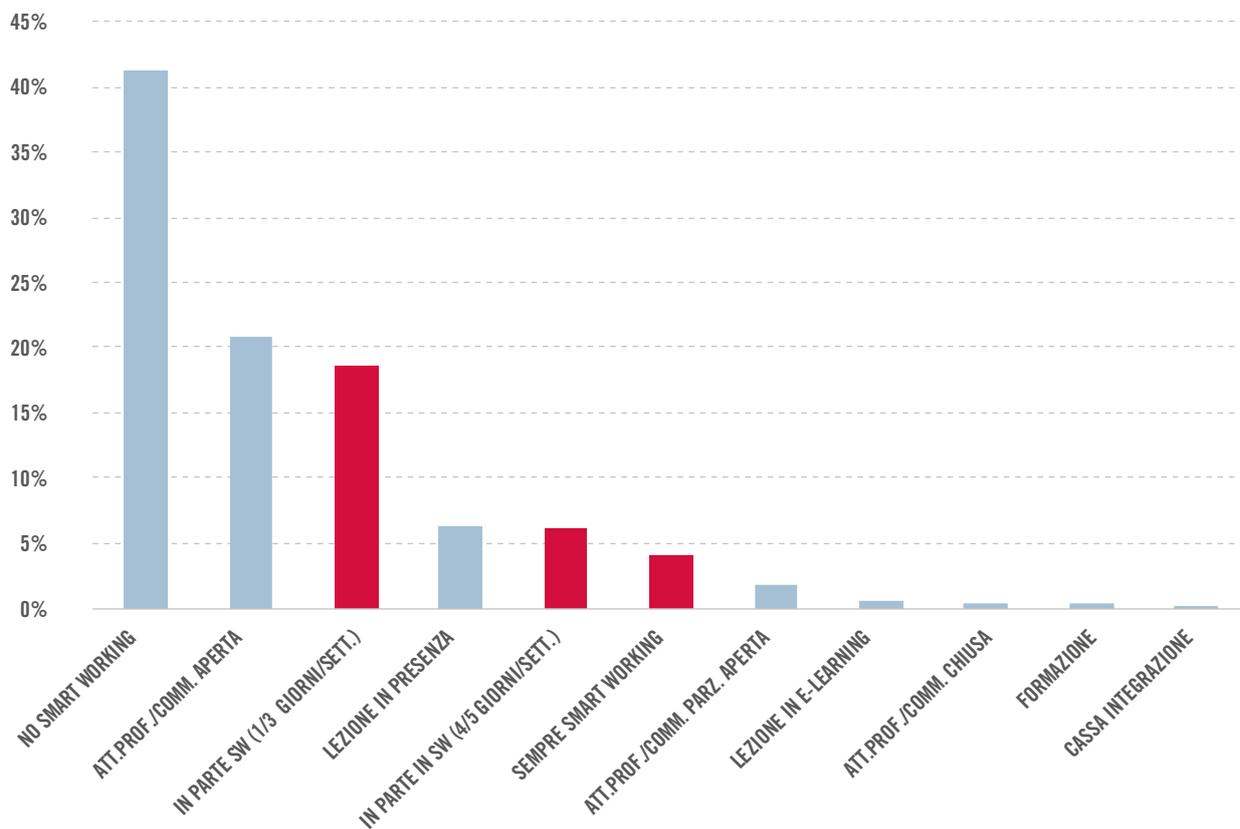
CONFRONTO USCITI 2024 VS 2021 PER CONDIZIONE OCCUPAZIONALE



04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 I tassi di uscita da casa e lo smart working

TASSO DI USCITA E CONDIZIONE OCCUPAZIONALE DELLA POPOLAZIONE

(INDAGINI 2024 - AREA METROPOLITANA)



Uno dei fattori che incide in maggior misura sulla propensione ad uscire è la possibilità di lavorare in SW. L'indagine ha messo in evidenza che il **28%** della popolazione dell'area metropolitana ha lavorato, nel periodo di indagine, nelle diverse forme di SW. Rispetto al 2021 la quota di popolazione che lavora in SW è aumentata di circa un **6%**, presumibilmente per effetto dei numerosi accordi aziendali che accordano ai dipendenti forme intermedie di SW (1/3 volte a settimana). Rispetto al totale sotteso da tutte le condizioni occupazionali la quota di residenti che non lavora in SW è del 41%.

POPOLAZIONE CHE
NON LAVORA IN SW



41%

POPOLAZIONE CHE
LAVORA IN SW



28%

04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

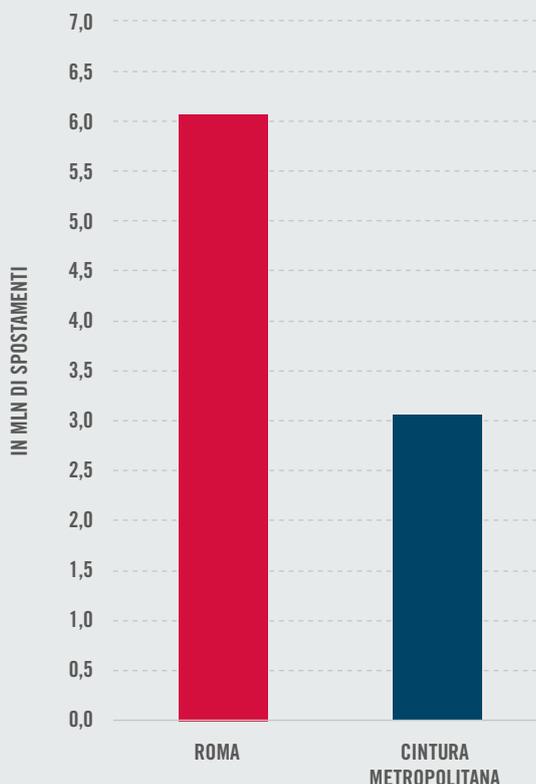
04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 Gli spostamenti effettuati in un giorno tipo

Anche nel corso dell'indagine 2024 è stato chiesto agli intervistati di dichiarare la quantità degli spostamenti effettuati il giorno precedente l'intervista. In questo conteggio sono inclusi tutti gli spostamenti effettuati all'interno dell'area metropolitana compresi gli spostamenti intra-comunali che hanno avuto inizio all'interno dei comuni compresi nella cintura metropolitana.

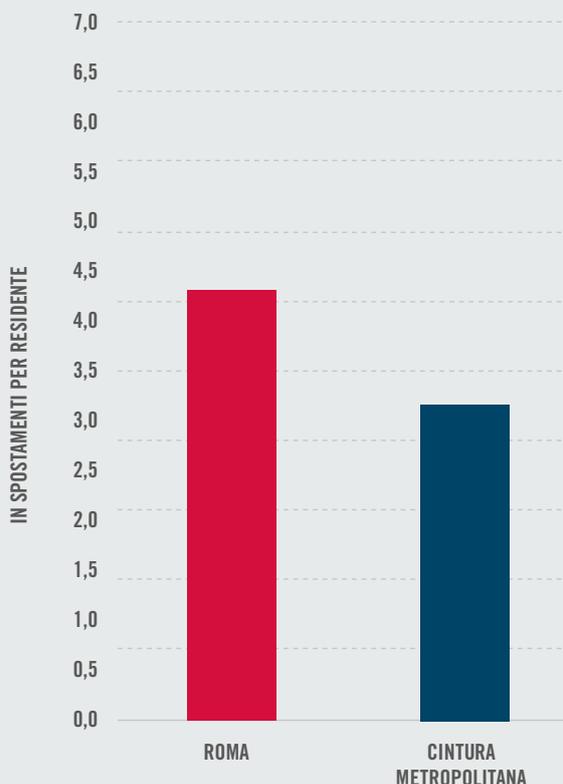
N° DI SPOSTAMENTI DICHIARATI (2024)

ROMA: **6,05 MLN**
CINTURA METROPOLITANA: **3,06 MLN**
TOTALE AREA METROPOLITANA: **9,11 MLN**

SPOSTAMENTI DICHIARATI DAI RESIDENTI ROMANI E DAI RESIDENTI DELLA CINTURA METROPOLITANA



TASSO DI MOBILITÀ DICHIARATO CALCOLATO RISPETTO AL TOTALE DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE



UN CONFRONTO 2024 VS 2021 (SOLO ROMA)

2021: **4,31 MLN**
2024: **6,05 MLN**

I TASSI DI SPOSTAMENTO PROCAPITE (2021) (RISPETTO ALLA POPOLAZIONE TOTALE >18 ANNI)

ROMA: **2,52** spostamenti procapite
CINTURA METROPOLITANA: **2,49** spostamenti procapite



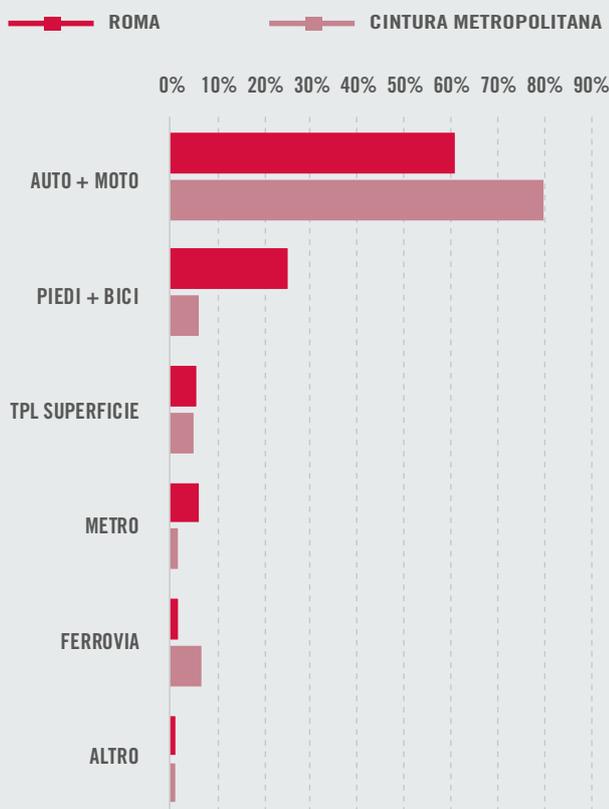
04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024

La ripartizione modale degli spostamenti in base al mezzo prevalente utilizzato

Agli intervistati è stato chiesto di descrivere le caratteristiche di tutti gli spostamenti effettuati. Ai residenti dei comuni della cintura è stato chiesto di descrivere i soli spostamenti inter-comunali, tralasciando quelli effettuati all'interno del proprio comune (molti dei quali, verosimilmente, effettuati a piedi).

Le prime due voci del diagramma a barre si riferiscono a spostamenti effettuati con uno dei due mezzi indicati.

RIPARTIZIONE MODALE PER MACRO ZONA



UN CONFRONTO TRA 2019, 2021 E 2024 (SOLO ROMA)

Pressoché **stabili** Auto/moto e piedi/bicicletta

Diminuisce progressivamente l'uso del TPL di superficie: Recupera il sistema Metro

NUMERO DI SPOSTAMENTI ELEMENTARI EFFETTUATI CON AUTO

(ROMA + CINTURA METROPOLITANA 2024)

4,16 MLN DI SPOSTAMENTI

NUMERO DI SPOSTAMENTI ELEMENTARI EFFETTUATI A PIEDI E BICICLETTA

(ROMA + CINTURA METROPOLITANA 2024)

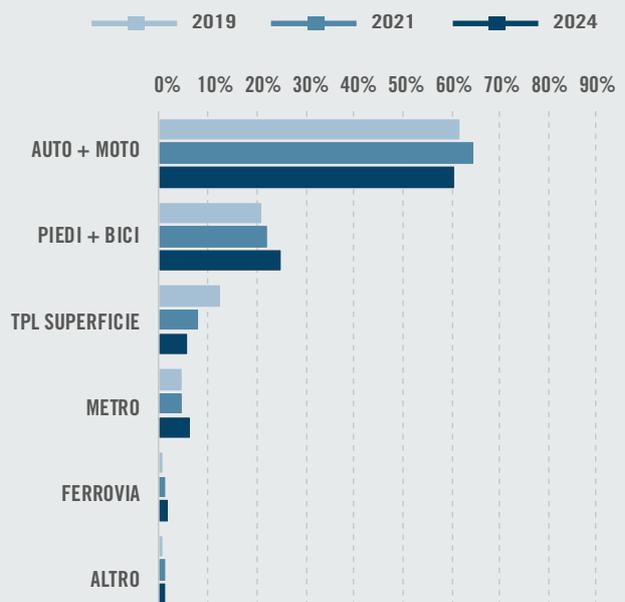
1,51 MLN DI SPOSTAMENTI

NUMERO DI SPOSTAMENTI ELEMENTARI EFFETTUATI CON TPL

(ROMA + CINTURA METROPOLITANA 2024)

0,93 MLN DI SPOSTAMENTI

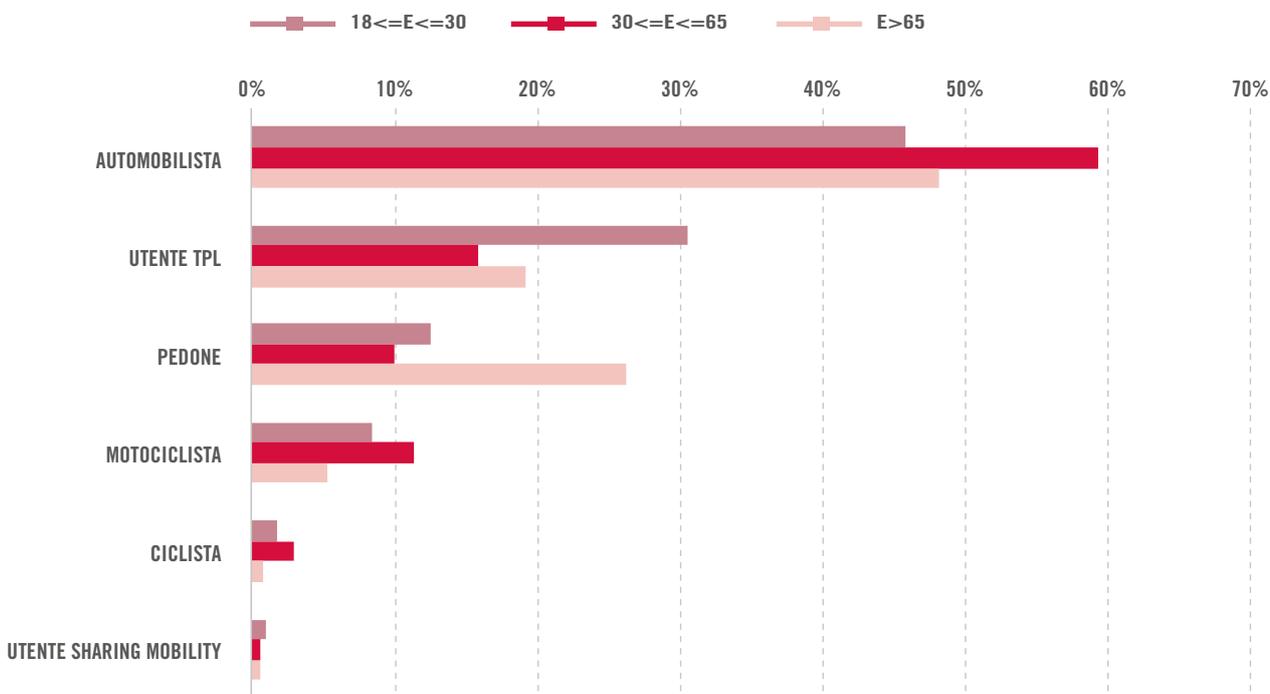
RIPARTIZIONE MODALE (SOLO ROMA) CONFRONTO 2024 VS 2021 VS 2019



04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 Le preferenze modali degli intervistati

PENSANDO AI SUOI SPOSTAMENTI, COME SI DEFINIREBBE (PER FASCIA DI ETÀ)



Con questo quesito è stato chiesto all'intervistato di auto-classificarsi in base alle sue preferenze e alle sue abitudini di mobilità, indipendentemente da quanto dichiarato nel suo diario degli spostamenti. Con questa domanda si è cercato di appurare se l'intervistato si sente più un automobilista, un utente del trasporto pubblico, oppure una persona che preferisce, quando può, di spostarsi a piedi.

Da una lettura dei dati emerge una diversificazione delle preferenze in base all'età. Gli intervistati della fascia di età intermedia, in prevalenza gli attivi, si sentono automobilisti, i giovani, invece si dichiarano, in prevalenza, utenti del TPL, mentre gli anziani sono più propensi a camminare a piedi.

Gli intervistati della fascia di età intermedia (30-65 anni) **preferiscono il mezzo privato** (auto e moto e bicicletta) nella misura del:



73,6 %

(rispetto al totale delle risposte rilasciate dagli intervistati di mezza età)

Tra coloro che si spostano con mezzo pubblico sono prevalenti i giovani:

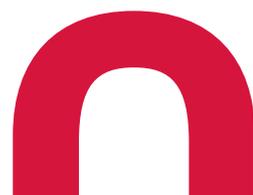
31%

(rispetto al totale delle risposte rilasciate dai giovani)

Per chi cammina a piedi sono prevalenti gli anziani nella misura del

26%

(rispetto al totale delle risposte rilasciate dai più anziani)



04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 La ripartizione degli spostamenti per motivo

SPOSTAMENTI SISTEMATICI

(LAVORO + STUDIO)

 **27,1%** (RESIDENTI ROMA)

 **37,0%** (RESIDENTI CINTURA)

SPOSTAMENTI NON SISTEMATICI

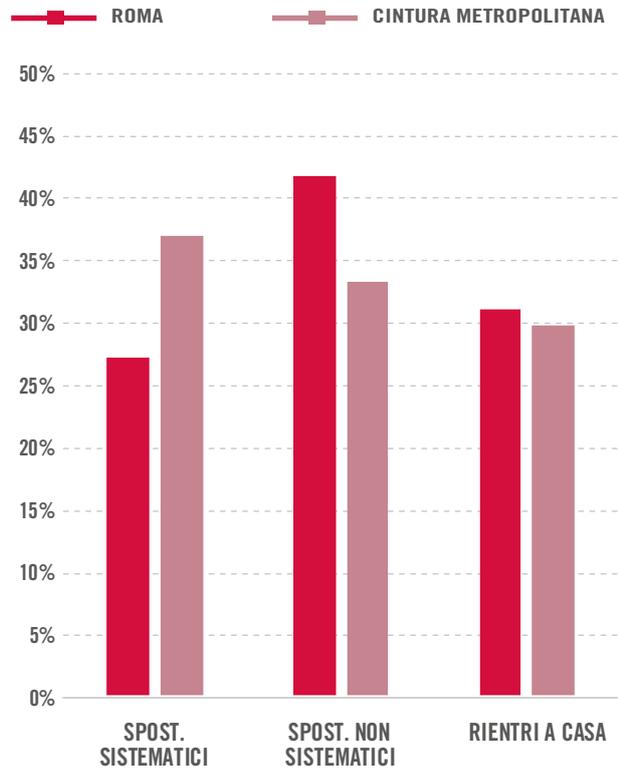
 **41,8%** (RESIDENTI ROMA)

 **33,2%** (RESIDENTI CINTURA)

SPOSTAMENTI DI RIENTRO A CASA

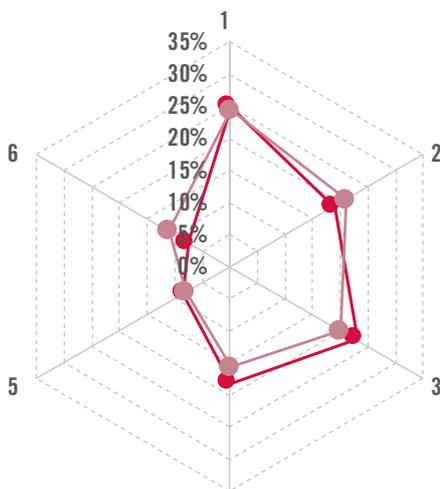
30,9% TUTTI I RESIDENTI DELL'AREA METROPOLITANA

RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO



RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI NON SISTEMATICI

 ROMA  CINTURA METROPOLITANA



LEGENDA

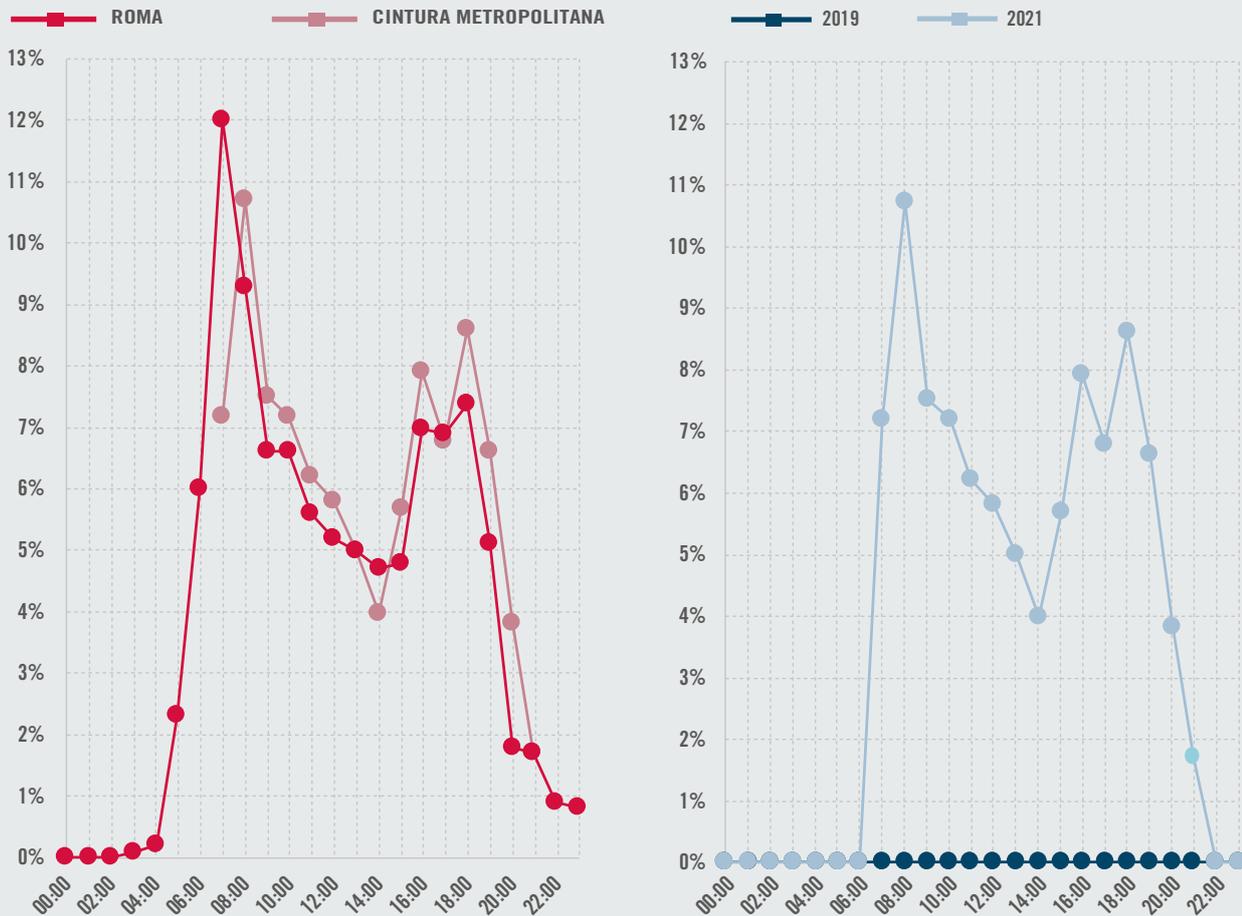
- 1 Spese/acquisti
- 2 Commissioni
- 3 Svago/Tempo libero
- 4 Accompagnamento altre persone
- 5 Altri motivi sistematici
- 6 Visite parenti/amici

04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024

Profili giornalieri degli orari di inizio dello spostamento

LA RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER ORARI DI INIZIO DELLO SPOSTAMENTO



A sinistra confronto fra Roma e Cintura metropolitana, a destra confronto fra 2021 e 2024

CONFRONTO TRA LE ORE DI PUNTA DEL MATTINO PER ZONA GEOGRAFICA DI RESIDENZA (INDAGINI 2024)

8.00-9.00 (616mila Spost.)
(Residenti Roma)

18.00-19.00 (496mila Spost.)
(Residenti Roma)

8.00-9.00 (743mila Spost.)
(Tutti i residenti Area Metr.)

Confronto ora di punta del mattino 8.00-9.00 2024 vs 2021 (solo Roma)

2021: **502**mila 2024: **616**mila

CONFRONTI TRA I PROFILI RELATIVI ALLE RIPARTIZIONI % DEGLI SPOSTAMENTI

Nel confronto tra Roma e Cintura metr. (2024) si nota uno scostamento orizzontale fra i due profili di 1/2 ore. (I residenti della cintura iniziano i propri spostamenti prima dei residenti romani).

Nel confronto tra 2021 e 2024 si nota una sostanziale somiglianza tra i due profili.



04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024

La durata degli spostamenti

RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER DURATA



Il peso percentuale degli spostamenti corti (<40 min) è **diminuito** dal 2021 al 2024 del

8,4%

Il peso percentuale degli spostamenti lunghi (>100 min) è **aumentato** dal 2021 al 2024 del

3,7%

SPOSTAMENTI INFERIORI AI 40'

3,89 MLN (68,7%)
(Residenti Roma)

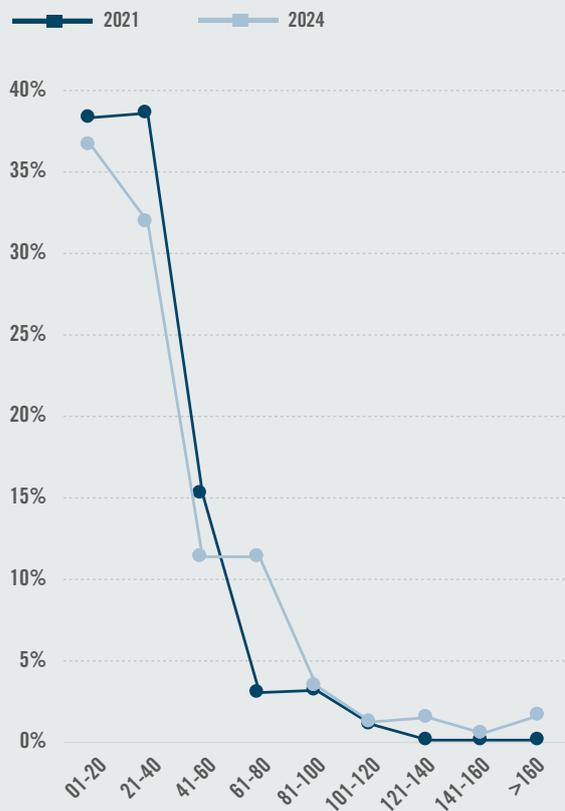
0,69 MLN (52,7%)
(Residenti Cintura)

SPOSTAMENTI INFERIORI AI 100'

281 MILA (5,0%) (Residenti Roma)

133 MILA (10,2%) (Residenti Cintura)

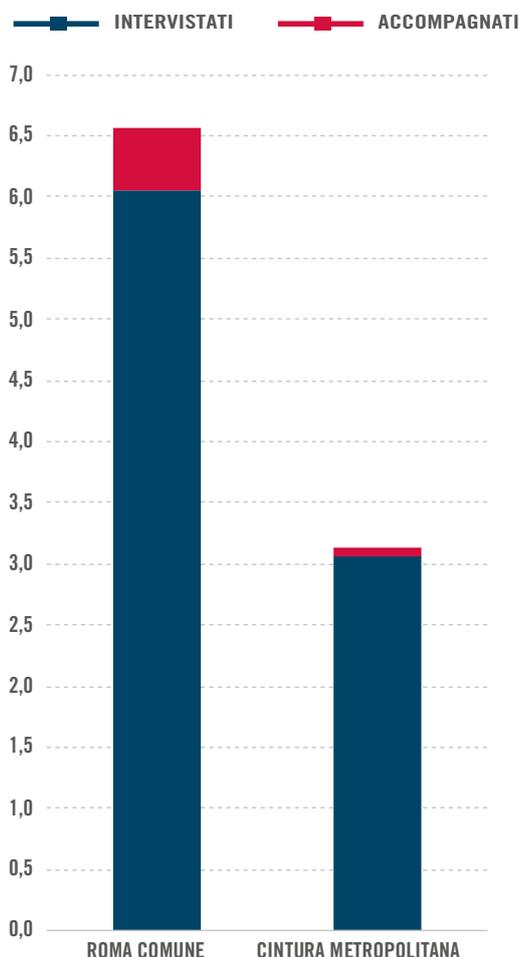
CONFRONTO TRA LE DISTRIBUZIONI DELLE DURATE DEGLI SPOSTAMENTI 2021 - 2024



04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 L'accompagnamento di persone

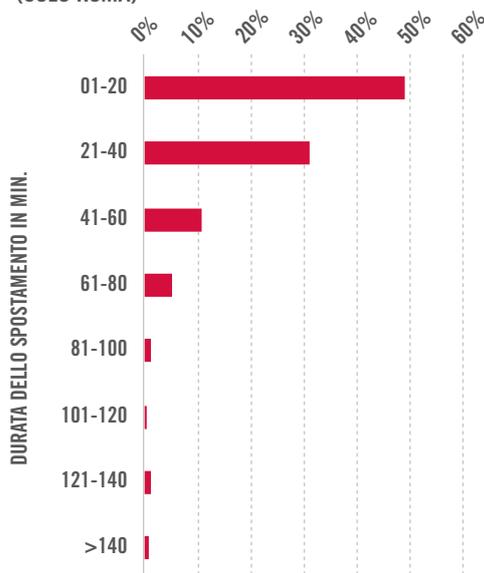
N° DI PERSONE ACCOMPAGNATE IN UNA GIORNATA TIPO



Nel questionario d'indagine è stata inserita una specifica domanda nella quale si chiedeva all'intervistato di dichiarare il numero dei minori (di età < 14 anni), eventualmente accompagnate nello spostamento.

L'espansione dei dati campionari ha consentito di ricostruire il montante totale di minori accompagnati negli spostamenti generati in ambito di area metropolitana in una giornata tipo.

RIPARTIZIONE MINORI DI 14 ANNI ACCOMPAGNATI IN UN GIORNO TIPO PER DURATA DELLO SPOSTAMENTO (SOLO ROMA)



N° MINORI ACCOMPAGNATI IN UNA GIORNATA TIPO (AREA METROPOLITANA)

595 MILA

TOTALE SPOSTAMENTI GENERATI IN AREA METROPOLITANA (INTERVISTATI + ACCOMPAGNATI)

9,71 MLN (9,11 + 0,60)

I minori che si spostano con tempi **inferiori** ai 20'

49,3% (DEL TOTALE DEI MINORI ACCOMPAGNATI)

I minori che si spostano con tempi **superiori** ai 60'

8,7% (DEL TOTALE DEI MINORI ACCOMPAGNATI)



04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024

L'incrocio tra motivo e frequenza degli spostamenti

RIPARTIZIONE RELATIVA DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO E FREQUENZA DELLO SPOSTAMENTO (SOLO ROMA COMUNE)

Roma Comune	Più volte al giorno	Tutti i giorni della settimana	Più giorni a settimana (3-5 volte)	Una/due volte a settimana (1-2 volte)	Due/tre volte al mese	Raramente (3/4 volte all'anno)	Solo in questa occasione	Totale
Per andare al posto di lavoro	26.1%	32.6%	27.6%	9.6%	6.0%	4.9%	4.5%	19.8%
Per altri spostamenti per lavoro	4.9%	3.8%	3.7%	5.9%	9.6%	7.6%	12.3%	5.6%
Per studio	3.6%	3.1%	2.0%	0.9%	1.3%	0.3%	0.6%	1.7%
Per spese/acquisti	9.8%	8.0%	8.6%	18.1%	10.5%	6.5%	8.8%	10.4%
Per commissioni	7.5%	4.5%	2.8%	7.6%	18.9%	25.1%	16.1%	7.7%
Per svago, tempo libero e sport	6.6%	9.6%	7.0%	13.0%	14.0%	11.0%	9.0%	9.4%
Per visita parenti/amici	2.4%	2.6%	1.6%	5.3%	5.5%	6.2%	4.2%	3.2%
Accompagnare persone maggiorenni	2.0%	0.3%	1.9%	1.6%	1.2%	1.7%	3.4%	1.7%
Accompagnare minori 14 anni	11.6%	5.3%	8.4%	4.9%	1.7%	0.4%	1.5%	5.9%
Altro motivo	6.8%	2.4%	1.7%	2.8%	4.1%	6.5%	8.4%	3.3%
Per tornare a casa	18.7%	28.0%	34.7%	30.2%	27.3%	29.8%	31.2%	31.1%
Totale	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Roma Comune	Più volte al giorno	Tutti i giorni della settimana	Più giorni a settimana (3-5 volte)	Una/due volte a settimana (1-2 volte)	Due/tre volte al mese	Raramente (3/4 volte all'anno)	Solo in questa occasione	Totale
Per andare al posto di lavoro	6.3%	20.8%	58.0%	9.5%	1.9%	1.4%	2.1%	100.0%
Per altri spostamenti per lavoro	4.2%	8.6%	27.2%	20.9%	10.9%	7.9%	20.3%	100.0%
Per studio	10.1%	22.5%	48.6%	9.8%	4.8%	1.0%	3.3%	100.0%
Per spese/acquisti	4.5%	9.6%	34.1%	34.0%	6.4%	3.6%	7.8%	100.0%
Per commissioni	4.7%	7.3%	15.0%	19.4%	15.6%	18.8%	19.2%	100.0%
Per svago, tempo libero e sport	3.4%	12.9%	31.2%	27.3%	9.5%	6.8%	8.9%	100.0%
Per visita parenti/amici	3.5%	10.2%	20.6%	32.0%	10.7%	11.2%	11.9%	100.0%
Accompagnare persone maggiorenni	5.7%	1.9%	45.2%	18.4%	4.5%	5.8%	18.4%	100.0%
Accompagnare minori 14 anni	9.4%	11.3%	58.5%	16.2%	1.8%	0.4%	2.3%	100.0%
Altro motivo	9.8%	9.1%	21.8%	16.7%	7.8%	11.3%	23.5%	100.0%
Per tornare a casa	2.9%	11.3%	46.3%	19.1%	5.6%	5.5%	9.3%	100.0%
Totale	4.8%	12.6%	41.5%	19.6%	6.4%	5.8%	9.2%	100.0%

LA FREQUENZA DI SPOSTAMENTO PREVALENTE E "PIÙ GIORNI A SETTIMANA" CON IL

41,5%

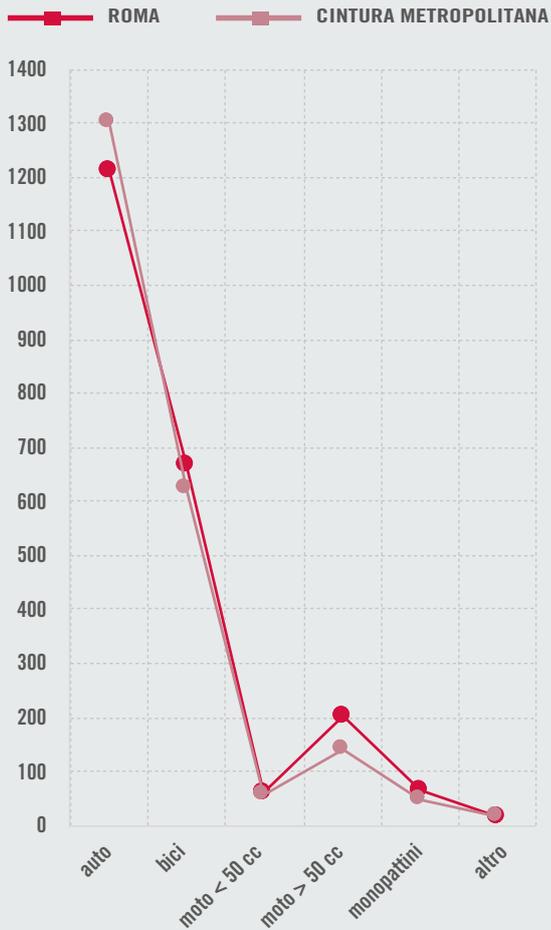
GLI SPOSTAMENTI "PIÙ RARI" (DUE/TRE VOLTE AL MESE O PIÙ SALTUARIAMENTE) COSTITUISCONO IL:

21,4%

04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2024 Il possesso di mezzi in famiglia

TASSO DI POSSESSO DI VEICOLI IN FAMIGLIA (INDAGINI 2024)



TASSO DI POSSESSO DI VEICOLI IN FAMIGLIA CONFRONTO 2024 VS 2021 (SOLO ROMA)



N° AUTOVETTURE IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (AREA METROPOLITANA)

 **2,424** MLN (2024)

N° BICICLETTE IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (AREA METROPOLITANA)

 **1,276** MLN (2024)

N° BICICLETTE IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (ROMA)

 **561** MILA (2021)
918 MILA (2024)

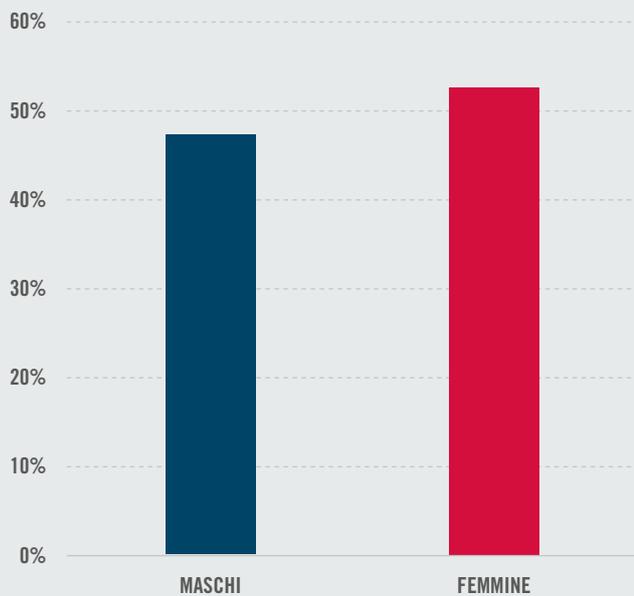
N° MONOPATTINI IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (AREA METROPOLITANA)

 **116** MILA (2024)

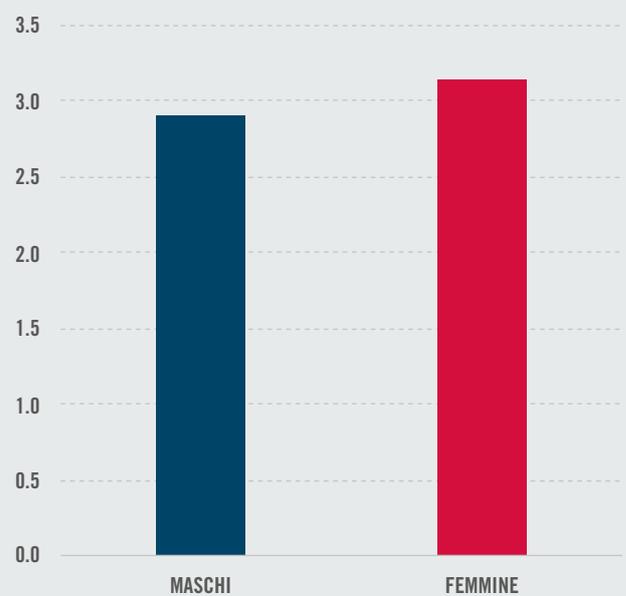


04.2 FOCUS: LA MOBILITÀ DEI ROMANI PER GENERE Gli usciti di casa per genere

RIPARTIZIONE % DEGLI USCITI DA CASA PER GENERE



NUMERO TOTALE DI SPOSTAMENTI PER GENERE



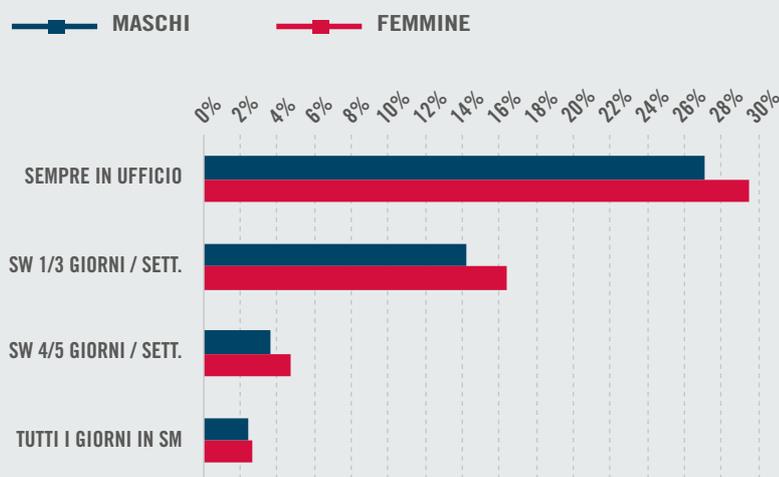
I TASSI DI SPOSTAMENTO PROCAPITE (2024)

2,69 MASCHI

I TASSI DI SPOSTAMENTO PROCAPITE (2024)

2,56 FEMMINE

GLI USCITI DA CASA PER CONDIZIONE OCCUPAZIONALE E GENERE (SOLO OPZIONI RICONDUCEBILI ALLO SMART WORKING)



USCITI/GIORNO SOLO PER SW (IN %)

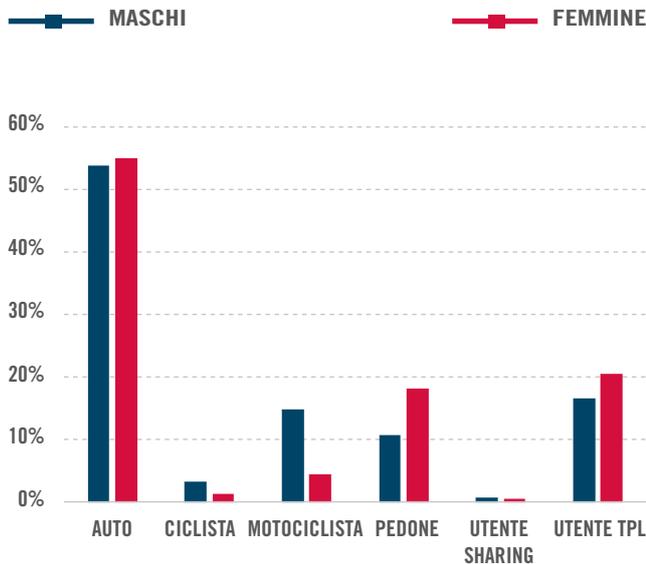
46,1% MASCHI

53,9% FEMMINE

04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.2 FOCUS: LA MOBILITÀ DEI ROMANI PER GENERE Ripartizione modale per genere

DOVESSE ESPRIMERE UNA PREFERENZA NEL MODO DI SPOSTARSI, COME SI DEFINIREBBE



I MASCHI
SI DEFINISCONO
PIÙ UTILIZZATORI
DI DUE RUOTE
MOTOCICLISTI, CICLISTI

LE **FEMMINE**
PREFERISCONO
ANDARE A PIEDI
E AFFIDARSI AL TPL

PER AUTOMOBILE
E SHARING SOSTANZIALE
PARITÀ NELLE PREFERENZE

RIPARTIZIONE MODALE PER GENERE

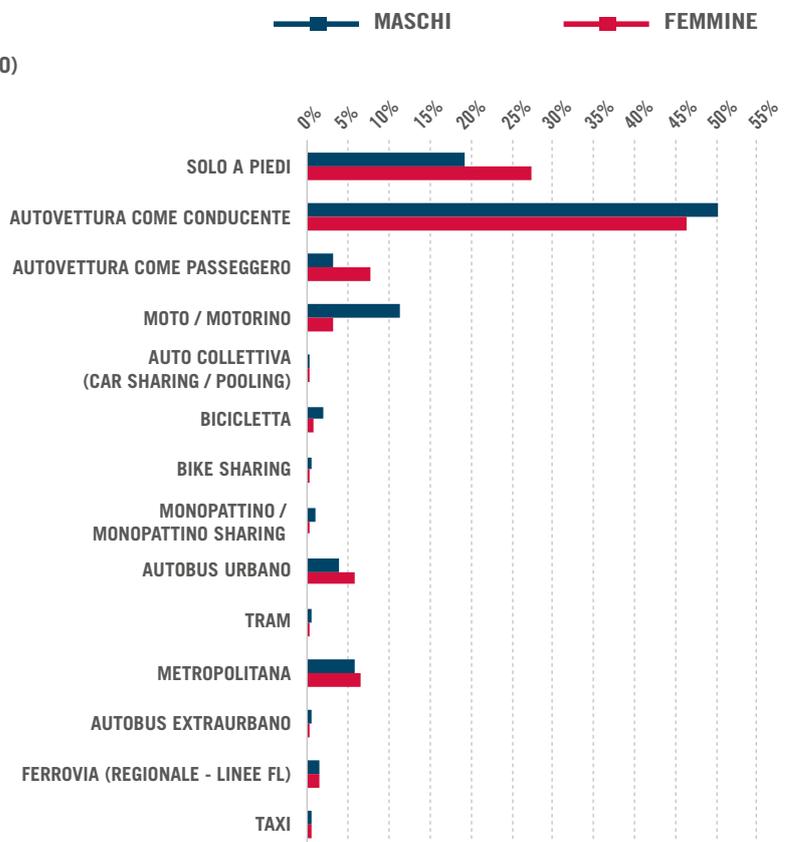
(MEZZO PRINCIPALE UTILIZZATO NELLO SPOSTAMENTO)

In termini assoluti le **femmine** che si muovono a piedi sono **1,6** volte i maschi, quelle viaggiano in auto come passeggero sono **2,7** volte i maschi e quelle che viaggiano in autobus (urbano) sono **1,6** volte i maschi.

Per contro, i **maschi** che si muovono su monopattino sono **7,3** volte le femmine, quelli che scelgono il bike sharing sono **5,1** volte le femmine, quelli su motorino **3,3** volte

GLI UTILIZZATORI TPL SONO (BUS URBANO + TRAM + METRO + BUS EXURB + TRENO)

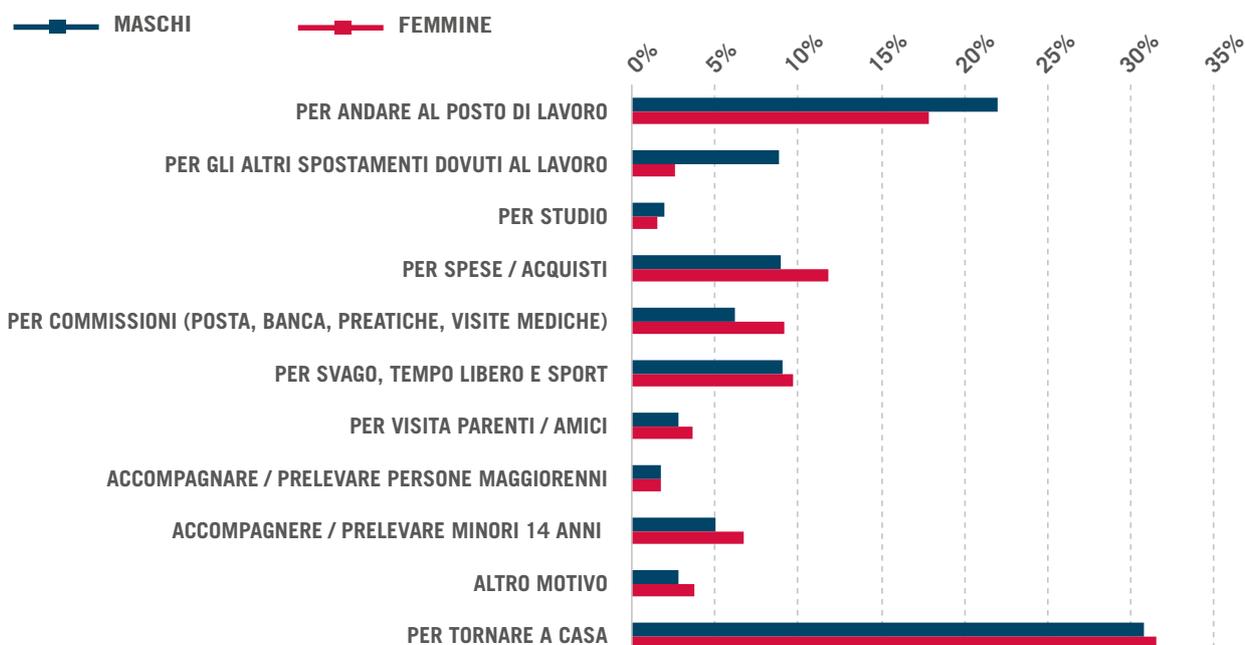
43,5% MASCHI **56,5%** FEMMINE



04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.2 FOCUS: LA MOBILITÀ DEI ROMANI PER GENERE Motivo dello spostamento per genere

RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO E PER GENERE



Mobilità sistematica
(Lavoro e studio)

32,8% MASCHI **22,0% FEMMINE**

Mobilità non sistematica

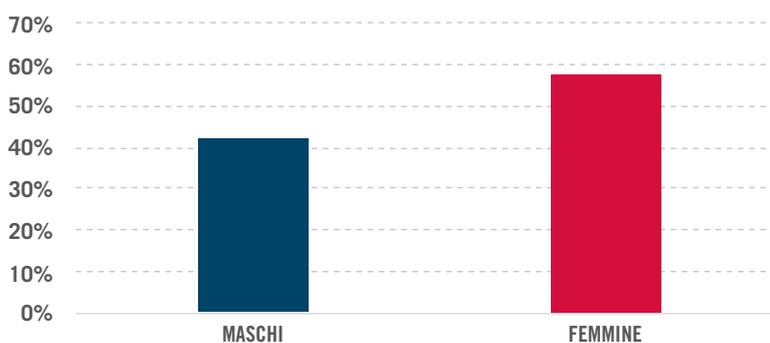
(Acquisti, commissioni, svago, accompagnamento, visite)

36,5% MASCHI **46,5% FEMMINE**

Negli spostamenti di RIENTRO i due generi si equivalgono (intorno al 30-31%)

NUMERO DI SPOSTAMENTI DI ACCOMPAGNAMENTO DI RAGAZZI DI ETÀ <14 ANNI PER GENERE DELL'ACCOMPAGNATORE

Le **femmine** (57,6%) hanno una maggiore propensione ad accompagnare i minori di 14 anni rispetto ai **maschi** (42,4%)

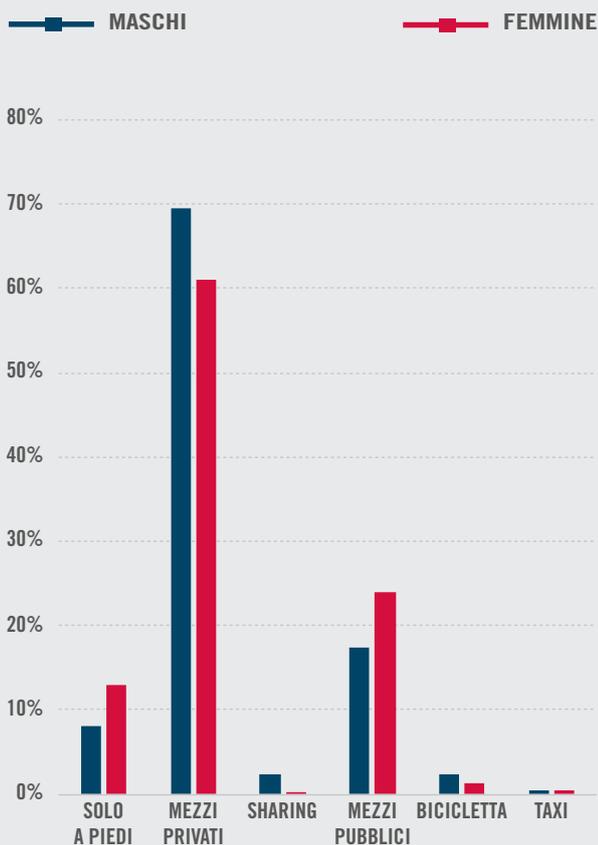


04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

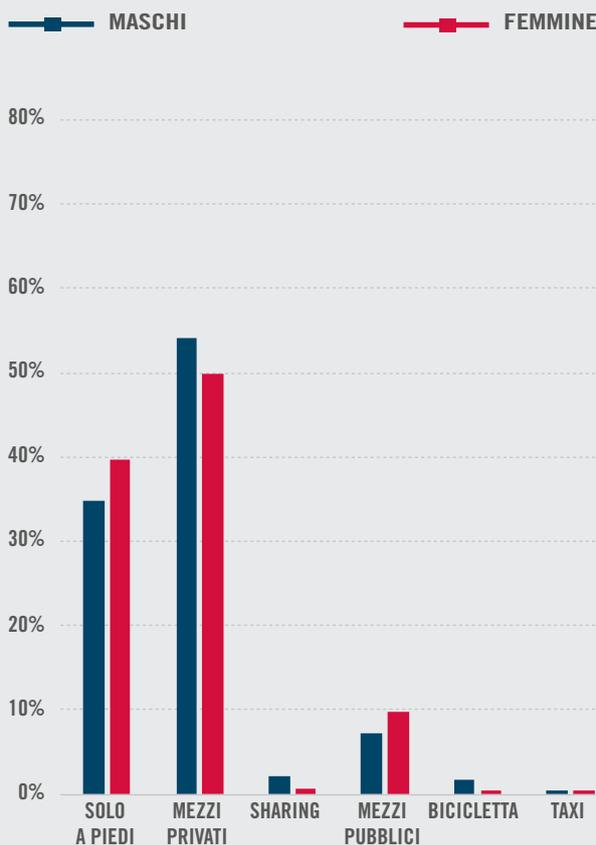
04.2 FOCUS: LA MOBILITÀ DEI ROMANI PER GENERE

Sistematicità degli spostamenti per genere

SPOSTAMENTI SISTEMATICI (LAVORO E STUDIO)
RIPARTIZIONE % PER GENERE



SPOSTAMENTI NON SISTEMATICI (COMMISSIONI, VISITE, TEMPO LIBERO...)
RIPARTIZIONE % PER GENERE



Mobilità sistemática
Mezzi privati

69,5% MASCHI

61,1% FEMMINE

Mobilità sistemática
Mezzi pubblici

17,4% MASCHI

24,0% FEMMINE

Mobilità non sistemática
Mezzi privati

53,9% MASCHI

49,6% FEMMINE

Mobilità non sistemática
A piedi

34,7% MASCHI

39,5% FEMMINE



04.2 FOCUS: LA MOBILITÀ DEI ROMANI PER GENERE

Spostamenti per età, fascia oraria e genere

Ragazzi di età <=14 anni accompagnati per genere del ragazzo)

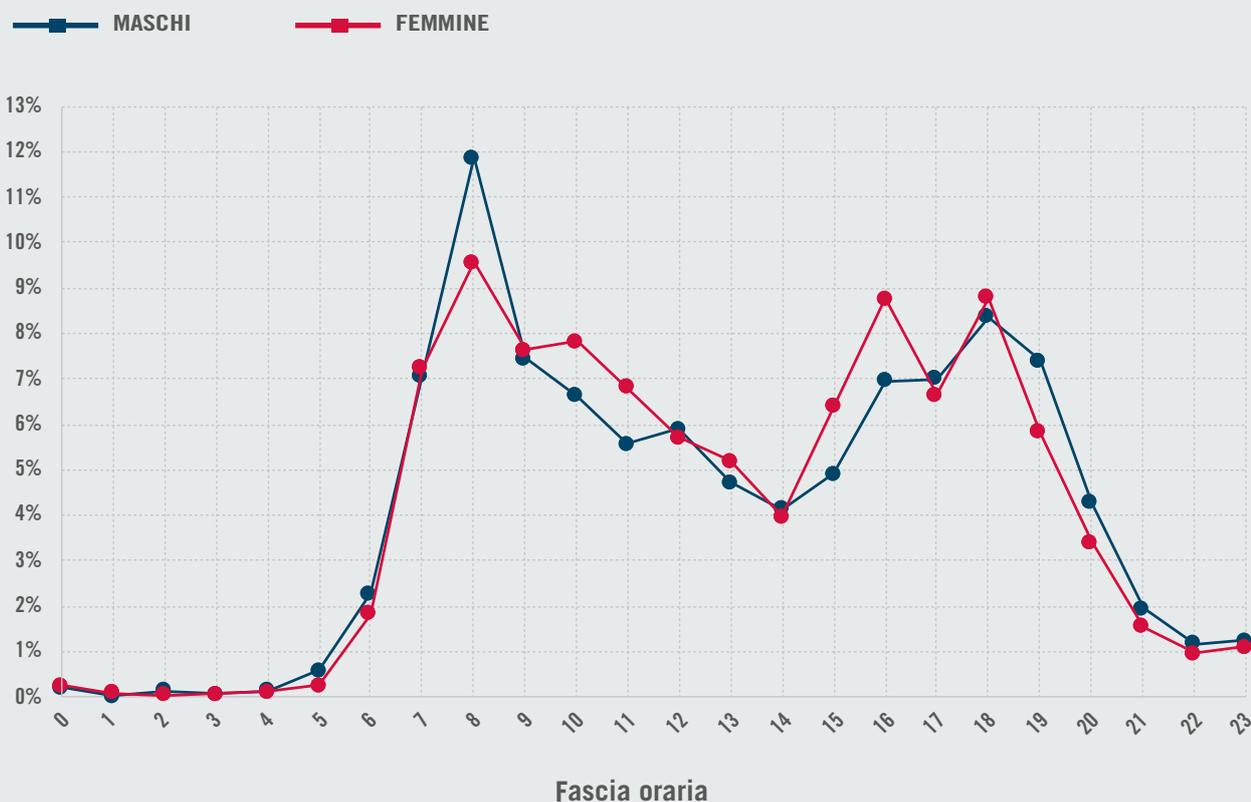
40,8% MASCHI

59,2% FEMMINE

Numero medio di ragazzi di età <=14 anni per viaggio

1,12/VIAGGIO

1,20/FEMMINE



FEMMINE

Gli spostamenti sono distribuiti più uniformemente nel corso dell'arco mattutino, segno della numerosità degli spostamenti NON sistematici

MASCHI

È più accentuato rispetto alle femmine, il picco mattutino (08:00) la mobilità appare più distribuita nel pomeriggio. I maschi si postano di più nel corso delle ore serali.

04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO La domanda di accesso alle ZTL - 2024

Flusso giornaliero di ingresso nelle 3 ZTL del centro nel giorno con più traffico (19/12/2024)

130.400 VEICOLI

Flusso medio giornaliero di ingresso nelle 3 ZTL del centro

102.500 VEICOLI

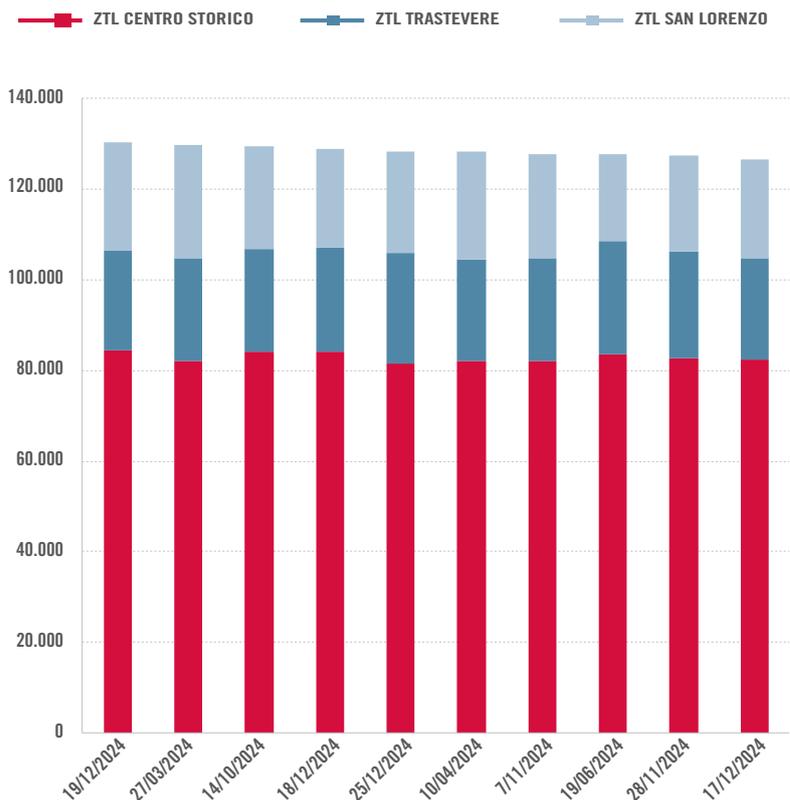
Flusso giornaliero di ingresso nelle 3 ZTL del centro nel giorno con meno traffico (15/08/2024)

49.400 VEICOLI

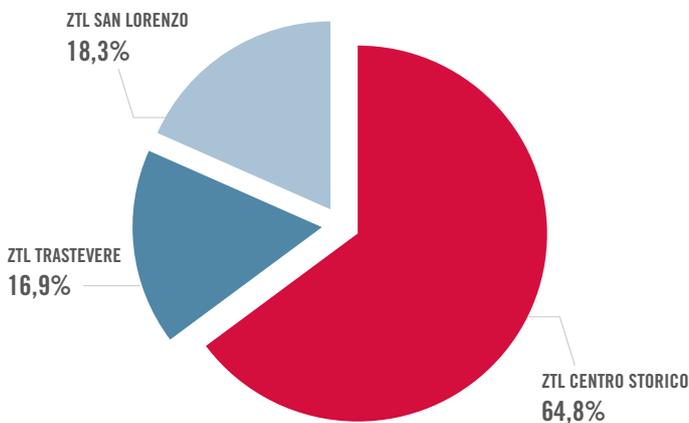
Numero totale di varchi delle quattro ZTL

40

FLUSSI TOTALI IN INGRESSO ALLE ZTL NELLE 10 GIORNATE DI PUNTA DEL 2024



RIPARTIZIONE DEI FLUSSI TRA LE ZTL NEL GIORNO DI PUNTA DEL 2024 (19/12/2024)



Flusso/varco di ingresso nel giorno medio

2.562 VEICOLI GIORNO/VARCO

Flusso orario/varco di ingresso nella giornata con più traffico (19/12/2024)

136 VEICOLI/ORA VARCO



04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

La domanda di accesso alla ZTL centro - 2024

Flusso totale*

In ingresso alla ZTL nel 2024

25,7 MILIONI DI VEICOLI

Flusso giornaliero

di ingresso nel giorno
con più traffico (23/05/2024)

89.300 VEICOLI

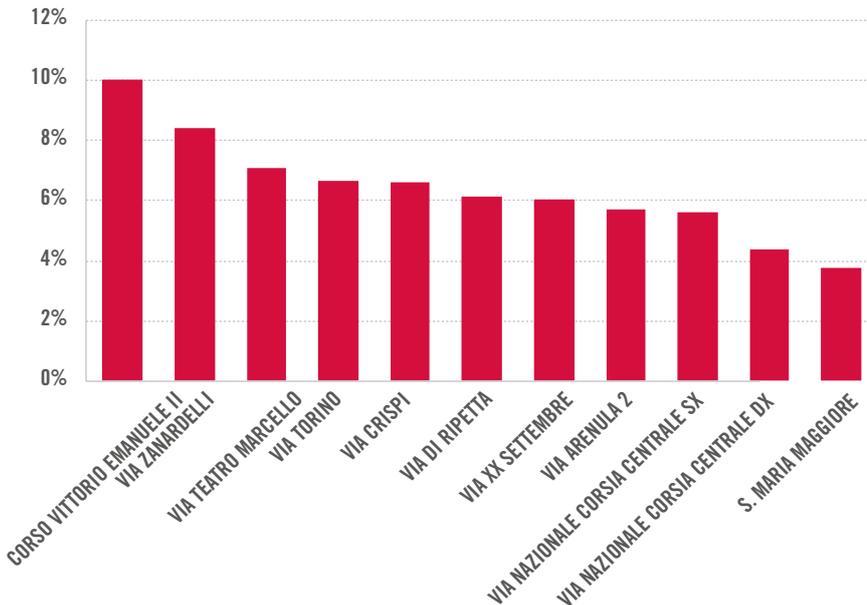
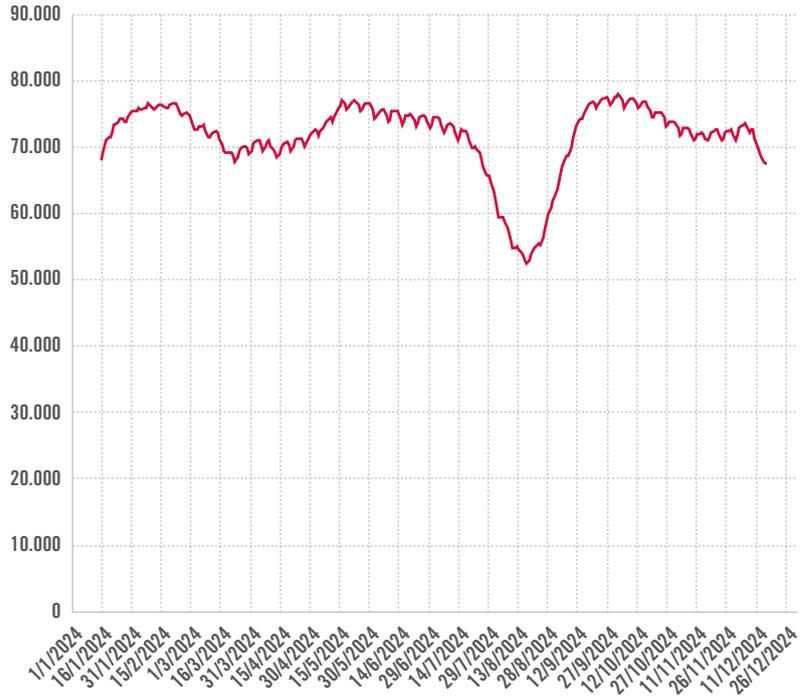
Flusso medio giornaliero*

di ingresso nel 2024

71.000 VEICOLI/GIORNO

**Dall'analisi sono escluse le giornate di malfunzionamento del sistema*

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



I primi tre varchi totalizzano

IL **25,6%** DEI FLUSSI TOTALI IN INGRESSO ALLA ZTL

Flusso di ingresso medio per varco (pista) nella giornata con più traffico del 2024 (23/05/2024)

3.600 VEICOLI/PISTA

04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

La domanda di accesso alla ZTL Trastevere - 2024

Flusso totale
in ingresso alla ZTL Nel 2024
** Dati non disponibili nel mese di febbraio*

6,15* MILIONI DI VEICOLI

Flusso giornaliero
di ingresso nel giorno
con più traffico (19/06/2024)

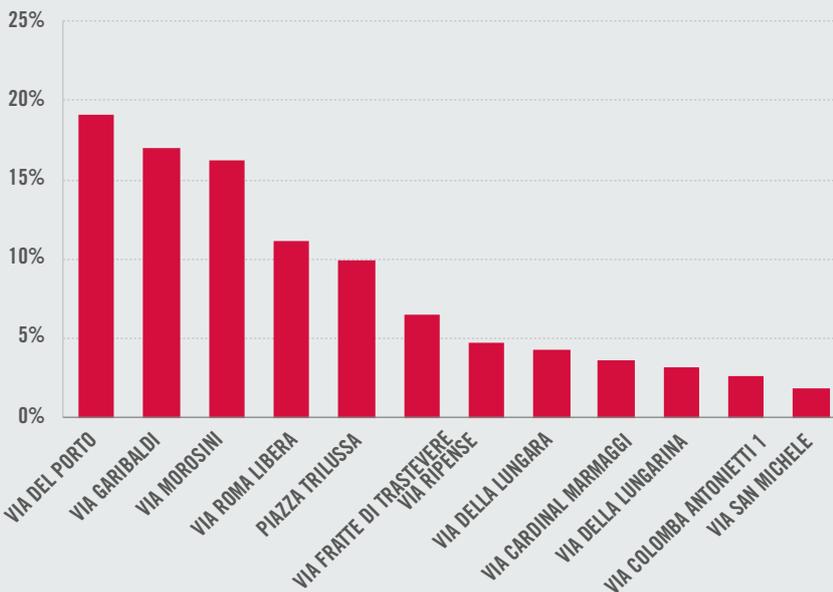
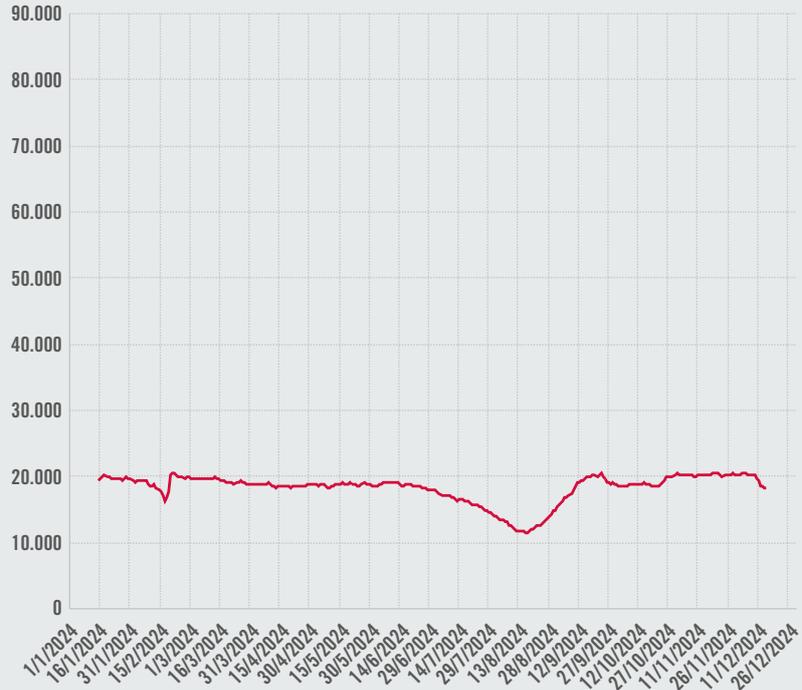
24.900 VEICOLI/GIORNO

Flusso medio giornaliero*
di ingresso nel 2024

18.200 VEICOLI/GIORNO

** Dall'analisi sono escluse le giornate di malfunzionamento del sistema*

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



I primi tre varchi totalizzano

IL **52,3%** DEI FLUSSI TOTALI IN INGRESSO ALLA ZTL

Flusso di ingresso medio per varco (pista) nella giornata con più traffico del 2024 (19/06/2024)

2.100 VEICOLI/VARCO



04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

La domanda di accesso alla ZTL San Lorenzo - 2024

Flusso totale*

In ingresso alla ZTL nel 2024

5,3* MILIONI DI VEICOLI

* Dati non disponibili nel mese di febbraio

Flusso giornaliero

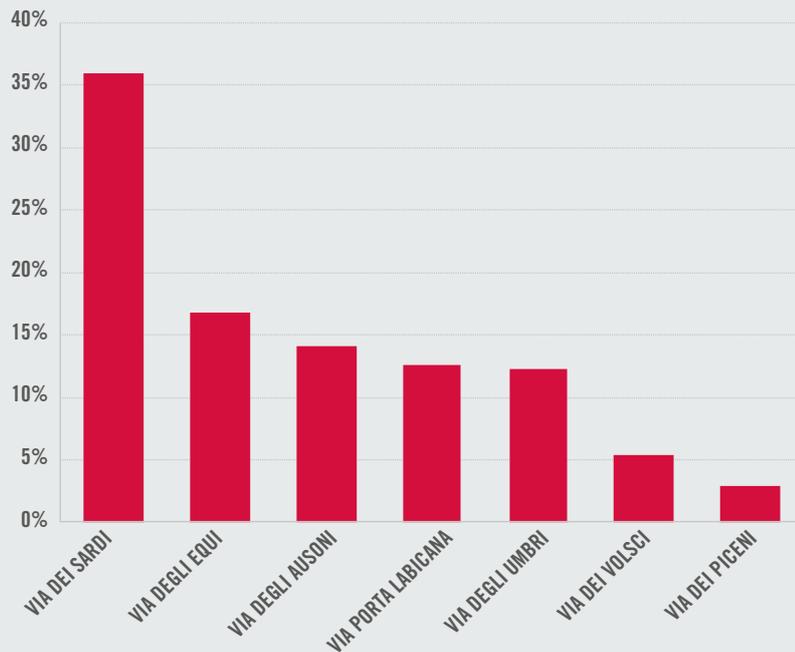
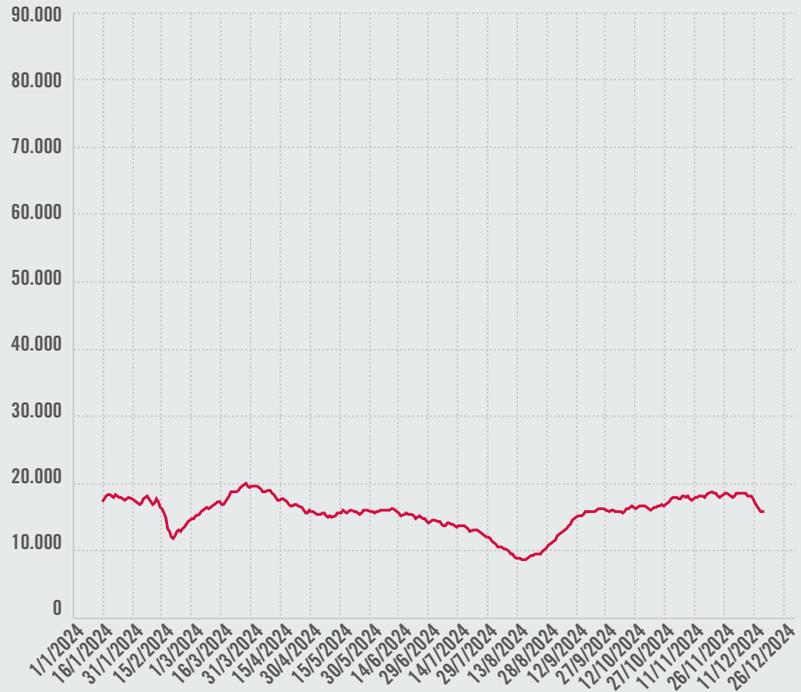
di ingresso nel giorno
con più traffico (11/04/2024)

25.100 VEICOLI/GIORNO

Flusso medio giornaliero
di ingresso nel 2024

15.600 VEICOLI/GIORNO

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



Il varco **Via dei Sardi** totalizza

IL **36%** DEI FLUSSI
TOTALI IN INGRESSO ALLA ZTL

Flusso di ingresso medio
per varco nella giornata
con più traffico del 2024
(11/04/2024)

3.600 VEICOLI/VARCO

04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

I varchi di accesso alla Tangenziale Est - 2024

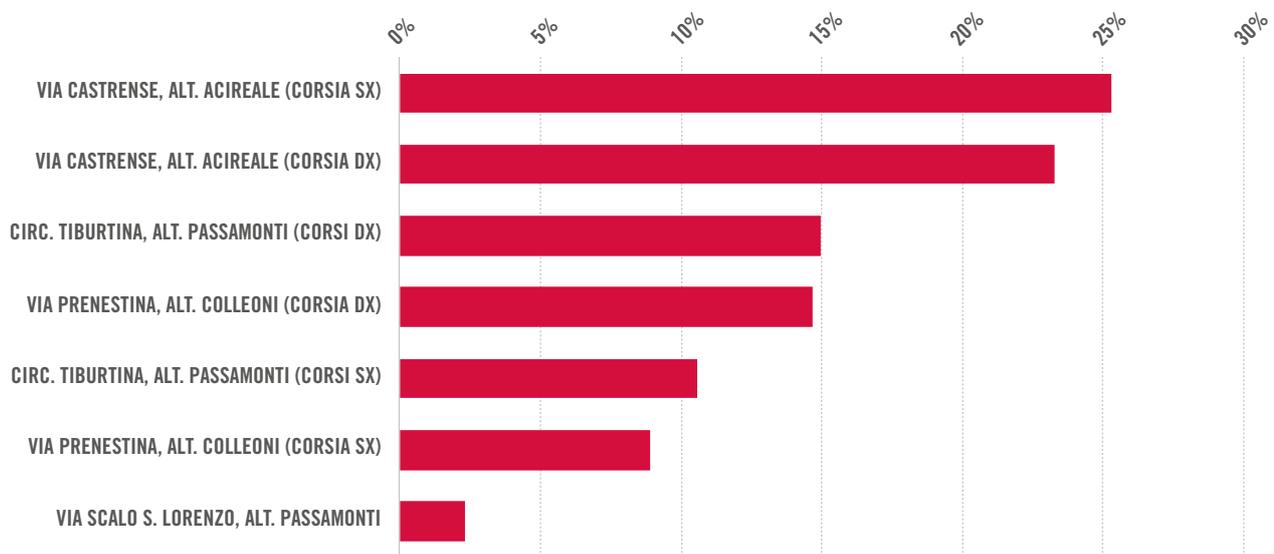
Flusso notturno medio
(23.00 – 06.00) rilevato ai 4 varchi

1.240 VEICOLI/NOTTE

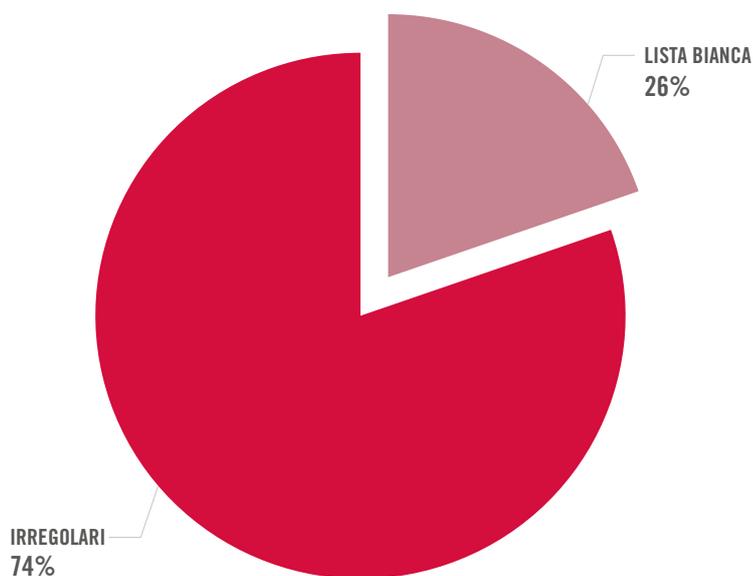
Flusso notturno più alto
(23.00 – 06.00) rilevato ai 4 varchi

2.952 VEICOLI/NOTTE
(RILEVATO IL 01/01/2024)

RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI NOTTURNI IN INGRESSO PER VARCO



RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI NOTTURNI REGOLARI (LISTA BIANCA) E IRREGOLARI



Notti di picco
della percentuale di irregolarità

100%
(Dal 10 al 15 agosto 2024)

Il valore più basso
della percentuale di irregolarità

36%
(Il 04/06/2024)



04.3 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

I varchi del TPL (corsie preferenziali)
in esercizio - 2024

Flusso totale

In transito ai varchi TPL nel 2024

13,7 MILIONI DI VEICOLI

Flusso giornaliero

in transito ai varchi nel giorno
con più traffico
dell'anno (07/03/2024)

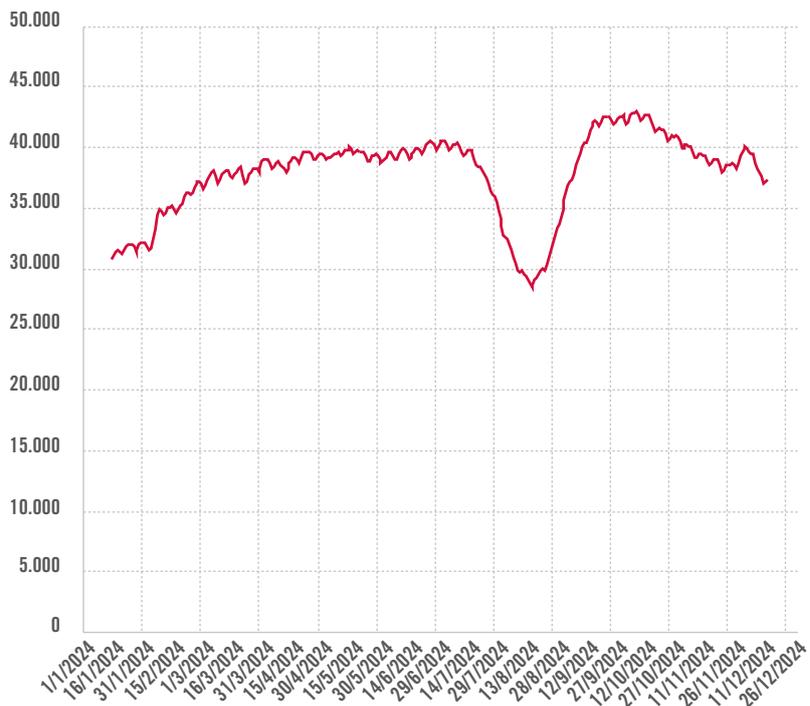
53.670 VEICOLI

Flusso medio giornaliero

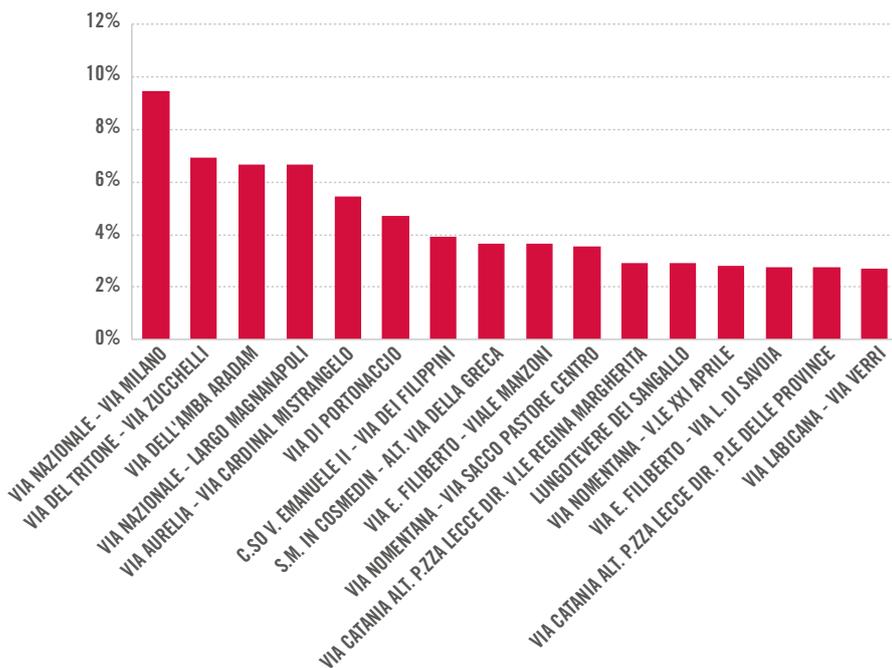
In transito ai varchi nel 2024

37.500 VEICOLI/GIORNO

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



RIPARTIZIONE DEI FLUSSI PER VARCO



I primi tre varchi totalizzano

IL **23,1%** DEL TOTALE
DEI FLUSSI IN TRANSITO

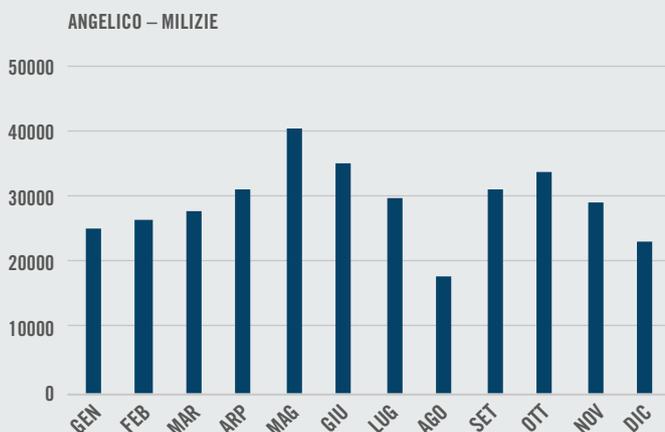
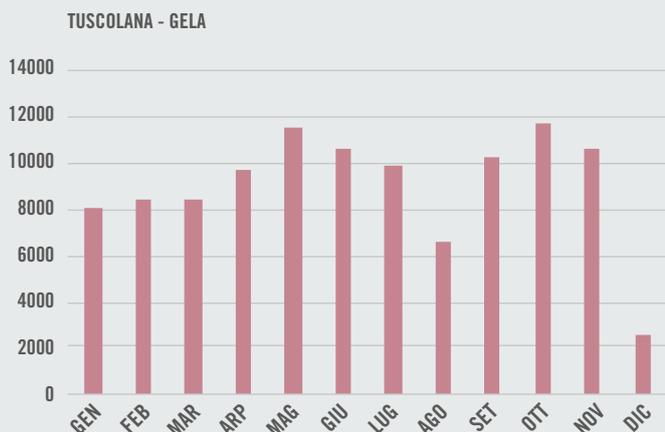
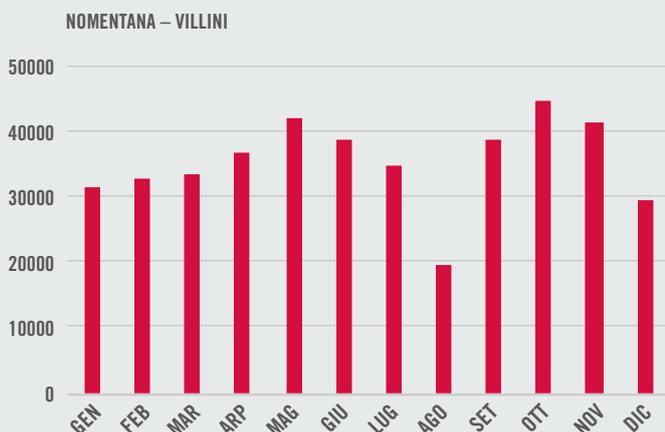
Flusso di ingresso nella giornata
con più traffico del 2024
(07/03/2024)

1.450 VEICOLI/VARCO

04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.4 ACCESSO ALLE PISTE CICLABILI I transiti di biciclette rilevati su sezioni di piste - 2024

SERIE MENSILI DEI FLUSSI RILEVATI



MONITORAGGIO CON TOTEM

NOMENTANA – VILLINI

Totem installato su Via Nomentana
altezza Via dei Villini

TRANSITI 2024:

424.881 /ANNO

MEDIA GIORNALIERA DEI TRANSITI

1.161 /GIORNO

TUSCOLANA - GELA

Totem installato su Via Tuscolana
altezza Via Gela

TRANSITI 2024:

108.873 /ANNO

MEDIA GIORNALIERA DEI TRANSITI

297 /GIORNO

ANGELICO - MILIZIE

Totem installato su Viale Angelico
altezza Viale delle Milizie

TRANSITI 2024:

353.338 /ANNO

MEDIA GIORNALIERA DEI TRANSITI

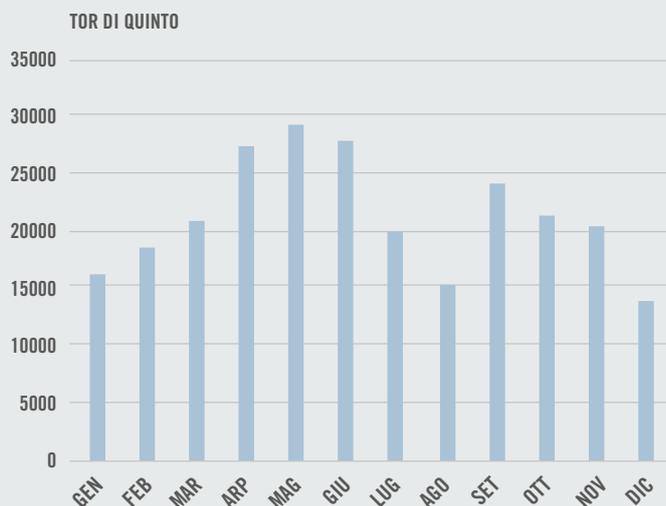
965 /GIORNO



04.4 ACCESSO ALLE PISTE CICLABILI

I transiti di biciclette rilevati su sezioni di piste - 2024

SERIE MENSILI DEI FLUSSI RILEVATI



MONITORAGGIO CON RILEVATORE PIEZOMETRICO

PONTE MILVIO - TOR DI QUINTO

Rilevatore installato lungo la pista parallela a via di Tor di Quinto altezza civico 56

TRANSITI 2024:

257.411/ANNO

MEDIA GIORNALIERA DEI TRANSITI

703/GIORNO

TOTALE PASSAGGI SULLE 4 SEZIONI

1.144.503/ANNO

MEDIA GIORNALIERA DEI TRANSITI

3.127/ANNO

MESI CON PIÙ TRAFFICO NEL 2024

MAGGIO E GIUGNO

(123.889 MAGGIO; 112.852 GIUGNO)

MESI CON MENO TRAFFICO NEL 2024

AGOSTO E DICEMBRE

(59.603 AGOSTO; 69.568 DICEMBRE)

04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.5 LA DOMANDA SU TPL Le vendite dei titoli di viaggio - 2024

Totale titoli venduti nell'anno (Titoli metrebus)

84,4 MILIONI

Totale giornate equivalenti di validità dei titoli venduti nell'anno

226,7 MILIONI

Media giornaliera di vendite di Bit roma

184.000

RIPARTIZIONE DELLE VENDITE DI TITOLI DI VIAGGIO

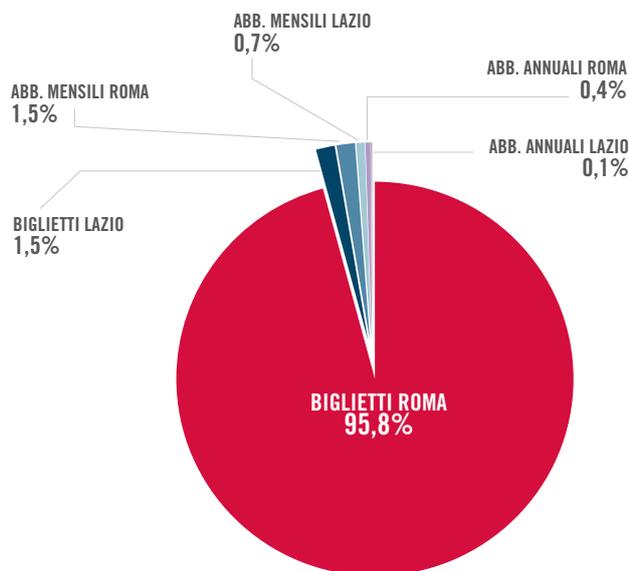
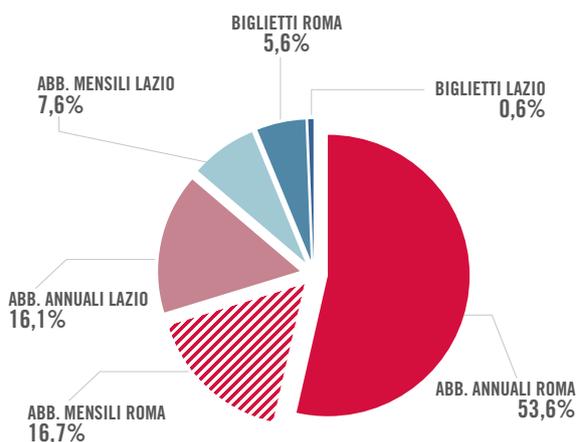


TABELLA DI EQUIVALENZA TITOLI/GIORNI DI VALIDITÀ

BIT, BITPIÙ*	0.07
10 BIT	0.69
BIGLIETTO ROMA 24H, BIRG LAZIO	1
BIGLIETTO ROMA 48H	2
BIGLIETTO ROMA 72H, BTR LAZIO	3
CIS, CIRS LAZIO	7
ABBONAMENTI MENSILI ROMA/LAZIO	30
ABBONAMENTI ANNUALI ROMA/LAZIO	360

*Ai BIT è stata assegnata la validità temporale di 100 minuti pari 0,07 giorni

RIPARTIZIONE DELLE GIORNATE EQUIVALENTI DI VALIDITÀ DEI TITOLI DI VIAGGIO



Ad agosto è stato venduto il **minor** numero di titoli

4,13
MILIONI DI PEZZI
(Media mensile: 7,03 milioni)

04.5 LA DOMANDA SU TPL

Le vendite dei titoli di viaggio - serie storiche delle vendite 2014-2024

Dal 2023 al 2024 si rileva un **aumento** delle vendite di titoli

+13,39 MILIONI DI PEZZI

Vendite di biglietti in aumento nel 2024 su 2023

Biglietti Roma **+5,5%**
Biglietti Lazio **+2,2%**

Gli abbonamenti Roma (Ordinari+agevolati) hanno subito nel 2023 su 2024

Mensili **-3,6%**
Annuali **+3,8%**

Gli abbonamenti Lazio nel 2024 su 2023 hanno subito una variazione del

Mensile **-6%**
Annuale **+6,5%**

Gli abbonamenti Roma e Lazio venduti nel 2024 equivalgono a

3,9 MLN DI MESI ABBONAMENTO

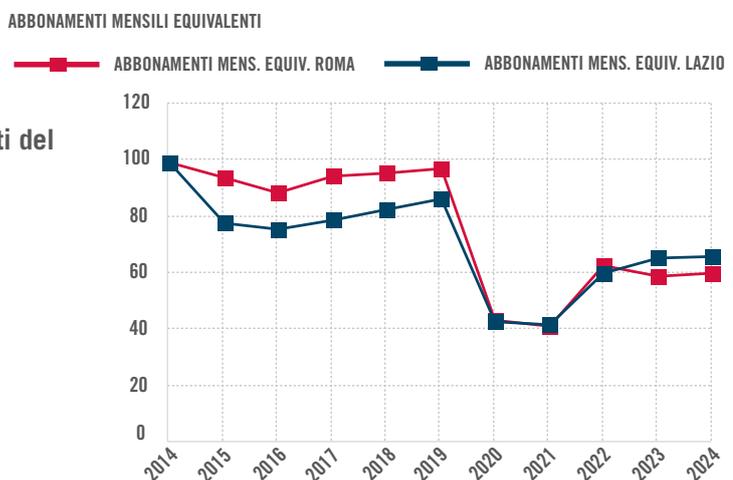
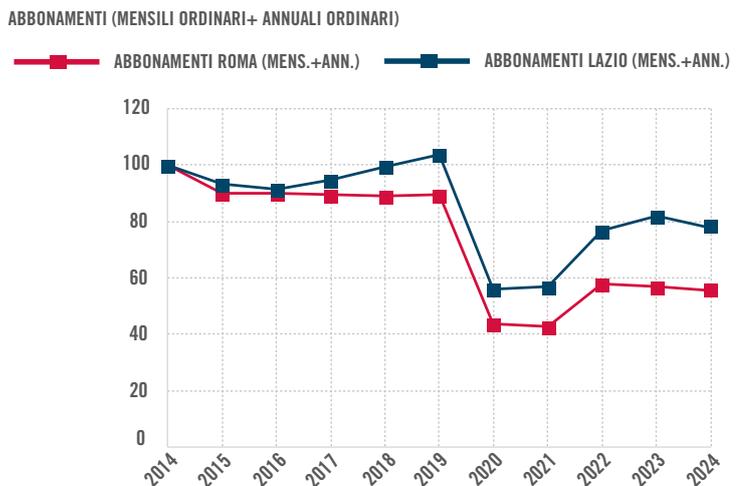
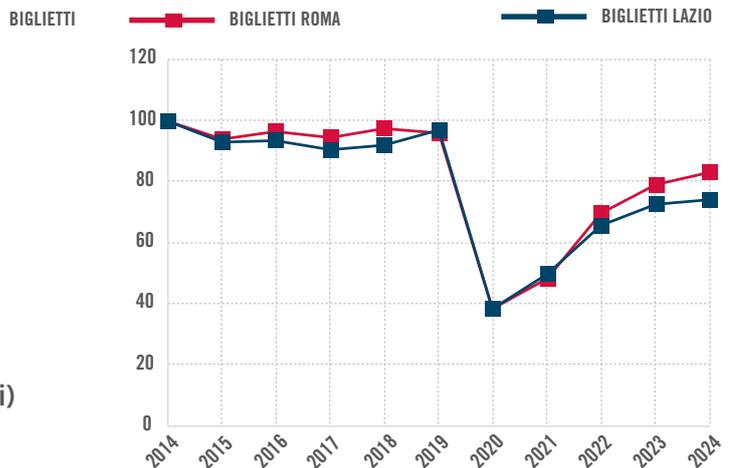
Gli abbonamenti equivalenti Roma (Solo ordinari) rispetto al 2023 sono aumentati del

+2,1%

Gli abbonamenti equivalenti Lazio rispetto al 2023 sono cresciuti del

+0,7%

SERIE STORICA DEI NUMERI INDICE DELLE VENDITE DEI TITOLI DI VIAGGIO PER FAMIGLIE DI TITOLI (2014=100)



ABBONAMENTI EQUIVALENTI = ABBONAMENTI MENSILI + (ABBONAMENTI ANNUALI X 12)
SI È FATTO RIFERIMENTO AI SOLI ABBONAMENTI, MENSILI E ANNUALI, ORDINARI

04 LA MOBILITÀ A ROMA

IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI DELLE SCELTE DI MOBILITÀ*

	2024	2021	Var.%
Usciti da casa (in mln - area metropolitana)*	3,14	2,59	21,2%
Usciti da casa (in mln - Roma)*	2,11	1,71	23,4%
N° spostamenti (in mln - area metropolitana)*	9,11	6,71	35,7%
N° spostamenti (in mln - Roma)*	6,05	4,32	40,0%
Durata dello spostamento (in min. area metropolitana)*	40,1	31,3	28,1%
Durata dello spostamento (in min. Roma)*	37,7	29,4	28,2%
Numero di biciclette in famiglia (in migliaia - Roma)*	918	561	63,6%
Numero di monopattini in famiglia (in migliaia - Roma)*	89	36	147,2%

(*) Si riportano, a confronto, i risultati delle indagini sulla mobilità svolte negli ultimi 5 anni



04 LA MOBILITÀ A ROMA

IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2024	2023	Var.%
Flusso medio totale in ingresso nelle ZTL Centro, Trastevere e San Lorenzo nelle giornate di maggior traffico (19/12/2024 e 20/06/2023) - migliaia di veicoli/giorno	130,4	143,3	-9,0%
Biglietti Roma (in mln)	80,86	76,64	5,5%
Abbonamenti mensili Roma	1.260.960	1.307.798	-3,6%
Abbonamenti annuali Roma	337.295	325.004	3,8%
Biglietti Lazio	1.289.780	1.262.522	2,2%
Abbonamenti mensili Lazio	571.180	607.595	-6,0%
Abbonamenti annuali Lazio	101.096	94.933	6,5%
Totale titoli Metrebus (in mln)	84,42	80,24	5,2%



05

05

GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

La sezione affronta il tema delle **esternalità negative connesse alla mobilità delle persone**, vale a dire quella direttamente generata dai veicoli in circolazione sulla rete stradale urbana. La **circolazione veicolare** è spesso accompagnata da fenomeni di **congestione**, che producono come impatto principale la dilatazione dei tempi di percorrenza. Alle esternalità dovute alla congestione si aggiunge poi quella ben più grave dell'impatto socioeconomico generato **dall'incidentalità stradale**: perdita di vite umane e pesanti oneri economici connessi ai costi sanitari per i feriti. Il terzo impatto considerato è quello connesso alla tutela ambientale, in ragione delle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli circolanti.

L'analisi dei **livelli di traffico** del complessivo sistema della mobilità urbana - e indirettamente dei livelli di congestione indotti - non verranno trattati in questa edizione del Rapporto, poiché è in corso un aggiornamento della metodologia di rilevazione per il 2023-2024 e l'innovazione delle tecnologie connesse. Pertanto, l'analisi dei flussi FCD sarà oggetto di una pubblicazione successiva dedicata.

Sono invece mantenuti in questa edizione i dati relativi agli **effetti del traffico** indotti dal **sistema del trasporto pubblico**, espressi in corse per quel che riguarda la componente di superficie e in **vidimazioni dei titoli di viaggio** per quel che riguarda la componente del sistema di metropolitane.

Per la **superficie** è stata aggiornata la classifica delle linee TPL che offrono le maggiori potenzialità in termini di **posti x km offerti**, così nelle **prime dieci posizioni** si collocano le linee di forza del TPL romano: 3 linee express (20, 90 e, 80) e 7 linee urbane (451, 714, 409, 508, 201, 490 e 058). Nel 2024 queste 10 linee hanno offerto **9,84 milioni di posti x km**, pari all'8% del totale delle linee di superficie (10 linee su un totale di 388 linee, appena il 3,88% delle linee). La **linea** di superficie a **maggior produzione** è la **20 express**, che realizza una produzione annua pari al 4,4% della produzione della Linea metro A.

Per il **sistema metropolitana**, con riferimento alle vidimazioni, il **confronto 2023-2024** è stato effettuato disaggregando il dato per singola linea metro e mostra un **aumento del 10,7% nel numero di vidimazioni** sull'intera rete ferro (173,3 mln del 2024 contro i 156,6 mln del 2023) e un **aumento dell'11,8%** sulla sola **rete di metropolitana**, con **maggior picco** registrato durante il mese di **dicembre**

(15,1 mln di vidimazioni). Interessante è anche l'analisi dei **flussi in ingresso alle singole stazioni metro**, per cui si nota **un afflusso più concentrato sui nodi di scambio a forte attrattiva** per le stazioni della **metro A** (Ottaviano, San Giovanni e Termini insieme registrano il 24% delle vidimazioni sulla linea), della **metro B** (Termini 16% del totale vidimazioni sulla linea), della **metro C** (San Giovanni 29,7% del totale delle vidimazioni sulla linea), e della **metro B1** (Jonio 34% del totale delle vidimazioni sulla linea).



**ROMA È AL
1° POSTO
PER TASSO DI
MORTALITÀ E 4°
PER I FERITI**

Una delle **esternalità più critiche** generate dalla mobilità urbana (con uso di veicoli e/o a piedi) è l'**incidentalità stradale**, per la cui analisi si è fatto riferimento ai dati **ISTAT 2024** (Rapporto ISTAT - luglio 2025), nel miglior aggiornamento disponibile al momento della stesura del presente Rapporto. I dati ISTAT sono stati utilizzati, al solito, per tracciare un quadro comparativo tra Roma e gli altri 7 grandi comuni d'Italia presi in esame. Per **Roma** si evidenzia una situazione di criticità in seno al gruppo degli 8 grandi comuni del Paese: la Capitale registra 13.924 incidenti con morti e feriti, **134 morti** e **17.195 feriti**. Rapportando i morti e i feriti alla popolazione, **Roma si colloca al 1° posto**, davanti Firenze, per quel che riguarda i tassi mortalità (con circa 4,9 morti/100mila abitanti, era 5,6 nel 2023) e al **4° posto per i feriti** (626 feriti/100mila abitanti). Il **costo sociale sostenuto** dalla collettività per l'incidentalità stradale è **1.193 milioni di euro**, il 6,5% del valore del costo sopportato su scala nazionale. Va sottolineato che nel 2024 l'evoluzione temporale dell'incidentalità a Roma analizzata nell'arco temporale **2014-2024**, è di fatto allineata agli andamenti su scala nazionale, con una **diminuzione del tasso di mortalità del -9%** (-7,6% a livello nazionale), ma con un **aumento del tasso di ferimento del +1,8%**, (in controtendenza rispetto alla diminuzione registrata su scala nazionale, pari al -3,9%).

L'**emergenza sanitaria** nel 2020 aveva favorito una **drastica riduzione dei tassi di incidentalità** a Roma, per la forte riduzione dei fattori di esposizione al rischio correlati soprattutto rispetto al **contrarsi delle percorrenze** totali sulle strade, ma dal 2021 i tassi di incidentalità sono tornati a salire, superando nel 2023 anche i livelli del 2019. In perfetto allineamento di tendenza, anche nel 2024 alcuni indici di **incidentalità** confermano il **trend in salita**: aumentano gli **incidenti** con solo danno alle persone per **+8,6%** (erano 12.817 nel 2023) e il numero dei **feriti** con **+7,3%** (sono 17.195 al 2024, contro i 16.023 del 2023); in



controtendenza i **decessi** sono diminuiti del **-13%** (134 del 2024 contro i 154 del 2023). Contestualmente è **diminuito il tasso di gravità degli incidenti**, a causa del minor numero di decessi: **l'indice di gravità** (inteso come rapporto tra i decessi e la somma di decessi e feriti) è passato da un valore di 0,95 nel 2023 a **0,77 nel 2024, con una diminuzione** che nell'analisi di lungo periodo (**2014-2024**) mostra un'inversione di tendenza dall'**andamento decisamente crescente rilevato dal 2021 al 2023**, mentre si rileva una diminuzione se il range è più ampio, per cui nel periodo **2014-2024 la variazione è pari a -10,5%**.

Scendendo nel dettaglio della vulnerabilità delle categorie di **utenza debole** della strada (pedoni in particolare, disabili e bambini), appare evidente che **nel 2024 anche la mortalità dei pedoni è diminuita**. A fronte di una **diminuzione generale dei decessi del -13%** (come evidenziato prima) la **mortalità dei pedoni** (49 pedoni morti nel 2024 contro i 55 del 2023) è **diminuita del -10,9%**, come conferma la riscontrata diminuzione del "tasso di gravità". A Roma si sono registrati nell'anno ben **2.026 incidenti** in cui sono rimasti coinvolti anche dei pedoni, con un tasso specifico di incidentalità di 74 incidenti/100mila abitanti. **I decessi per investimento sono 49** (di cui il 49% di età superiore ai 65 anni), quando nel complesso degli altri 7 grandi comuni sono in totale 50, con un **tasso di mortalità specifico per Roma di 1,8 pedoni morti/100mila abitanti in aumento** (era 2 nel 2023), di pari valore rispetto a quello rilevato nell'aggregato degli altri 7 grandi comuni. **I più giovani (tra i 30 e i 44 anni) sono maggiormente coinvolti in incidenti a bordo dei veicoli**: il 26,2% dei feriti registrati per incidenti a bordo di veicoli (o come conducenti o come accompagnati) appartengono a questa classe di età, mentre il 26,5% dei morti appartiene alla fascia 45-54 anni. Il confronto con gli altri 7 grandi comuni del Paese mostra che **nel 2024 i deceduti di a bordo di veicoli** sono maschi nel 91% dei casi (94% a Roma), ed anche per il dato dei **decessi dei pedoni**, Roma registra il **78%** di genere maschile (mentre è pari al 62% il dato aggregato per gli altri 7 grandi comuni).

In questa edizione del rapporto, al pari dell'analisi delle scelte modali dei **cittadini romani** trattata al capitolo 4, viene offerto per la prima volta un **focus sui dati di incidentalità ISTAT 2024** aggregati **per genere**, scelta che ha consentito di apprezzare una **netta distanza** fra il **comportamento** femminile e quello maschile in tema di sicurezza stradale, con un atteggiamento femminile decisamente **più**



**A BORDO DI
VEICOLI IL 94%
DEI MORTI È
DI GENERE
MASCHILE**

prudente, anche considerando che l'utilizzo del mezzo privato fra i cittadini romani non mostra un'elevata difformità nella frequenza di utilizzo fra uomini e donne. A **Roma** la **pedonalità** registra il **22%** di **morti** fra il genere **femminile** mentre è al **78%** per il genere maschile, la tendenza cambia per i **ferimenti** dove la **maggioranza di sinistri è fra il genere femminile** (58% femminile; 42% maschile). A **bordo veicoli**, invece, il dato diventa **decisamente maggioritario nel genere maschile: il 94% dei morti è di genere maschile; il 93% dei sinistri ha come conducenti uomini; nel 42% dei sinistri non mortali i feriti sono uomini e nell'89% dei casi i sinistri con ferimento vedono uomini alla guida. Le donne sono vittime solo nel 6% dei sinistri veicolari mortali** (solo nel 7% dei sinistri mortali erano alla guida), mentre il valore sale al **58%** nei sinistri con **ferimenti** (e per questi sinistri erano alla guida nel 62% dei casi).

La **terza esternalità** negativa indotta dalla mobilità veicolare è **l'inquinamento dell'aria per traffico veicolare**. Per l'analisi si è fatto ricorso ai dati pubblicati dall'ARPA Lazio con attenzione a 3 specifici agenti inquinanti (il PM_{2,5}, il PM₁₀ e il biossido di azoto NO₂) e ai dati rilevati da **8 centraline** di monitoraggio delle 13 totali dislocate all'interno del territorio comunale di Roma. In particolare, sono state predisposte 3 schede, una per ogni agente inquinante considerato, nelle quali è inserita una **tabella riepilogativa dei parametri** caratteristici degli inquinanti (valori medi) ed un istogramma, con le distribuzioni dei valori osservati, secondo i dati misurati in ciascuna delle 8 centraline considerate nella trattazione. Ciascuna scatola identifica il 25% percentile (linea inferiore), il 75% percentile (linea superiore) e la mediana della distribuzione (linea di separazione dei due colori della scatola). Per il **PM₁₀** sono considerati i valori giornalieri registrati nel corso del 2024, che nelle 8 centraline in esame hanno rilevato **125 giornate di superamento** (erano 91 nel 2023). Se si tiene conto però dei casi in cui in almeno una delle 8 centraline vi è stato un superamento, le giornate di superamento scendono a 33 (con superamento del limite consentito di 35 giornate). Per il **Biossido di Azoto (NO₂) non è stata rilevata nessuna giornata di superamento** del limite consentito (200 µg/m³), con una punta massima registrata nella Centralina "Magna Grecia" di 161 µg/m³ nella giornata del 20 luglio 2024.



Chiude il capitolo la consueta **scheda di confronto 2023-2024** dei principali indicatori considerati nella trattazione, rispetto ai quali va data evidenza ai **dati di sicurezza stradale che mostrano finalmente un'inversione di tendenza su Roma**, con il dato positivo di una decisa **flessione dell'indice di mortalità a -12,5%** nel 2024, sebbene controbilanciato da un **aumento del tasso dei ferimenti del +7,6%** (era in flessione nel 2023), ma che in ogni caso non inficia l'**importante risultato** per Roma e permette di conseguire una **flessione dell'indice di gravità degli incidenti pari a -18,8%**. La lettura dei dati rispetto al segmento di utenza fragile "pedoni" porta la medesima tendenza, con una **flessione dei morti pari al -10,9%**, mentre è in lieve aumento quello dei **ferimenti (+2,6%)**, cui è naturalmente associato una diversa entità **del costo sociale per l'incidentalità, in crescita rallentata** nel 2024 (+2,4%), variazione decisamente più **contenuta** rispetto al passato (cresceva di +8,4% nel 2023).

Per la tematica delle emissioni **inquinanti**, infine, l'analisi comparativa 2023-2024 mostra una generalizzata diminuzione delle **giornate di superamento dei limiti di concentrazione degli inquinanti** imposti dalla normativa. Nel caso del **PM10** si rileva un **aumento del numero delle giornate di superamento** - ad eccezione di "Tiburtina" che in controtendenza mostra una riduzione - e un corrispondente aumento delle **medie giornaliere di concentrazione** in 7 delle 8 centraline esaminate, con Tiburtina" che fa rilevare la sola diminuzione dei valori medi (-7,6%).

05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

La componente di trasporto pubblico - i carichi sulla rete di superficie - 2024

Le prime venti linee della rete di superficie sviluppano un'offerta del

14,7% DEL TOTALE DELLA RETE

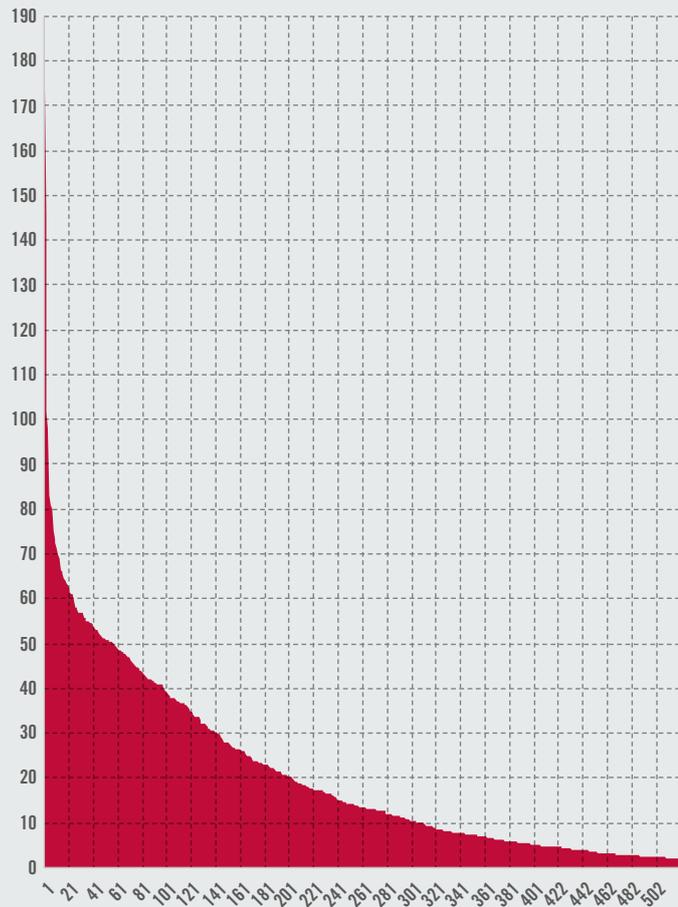
NEL 2024 SONO STATE REALIZZATE

9,7 MLN DI CORSE

OFFERTA SULLE PRIME 20 LINEE DI SUPERFICIE DELLA RETE (IN MLN DI POSTI KM/ANNO)



FREQUENZA CUMULATA DELL'OFFERTA COMPLESSIVA IN MLN DI POSTI X KM/ANNO



In ascissa è indicato il ranking della graduatoria

Per un totale di offerta pari a (sola rete di superficie)

11,2 MILIARDI DI POSTI X KM OFFERTI

Tra le prime 10 linee vi sono

3 linee express
7 linee urbane

La linea 20 (express), prima in graduatoria, realizza una produzione annua pari al

4,4% della produzione della linea A della metropolitana

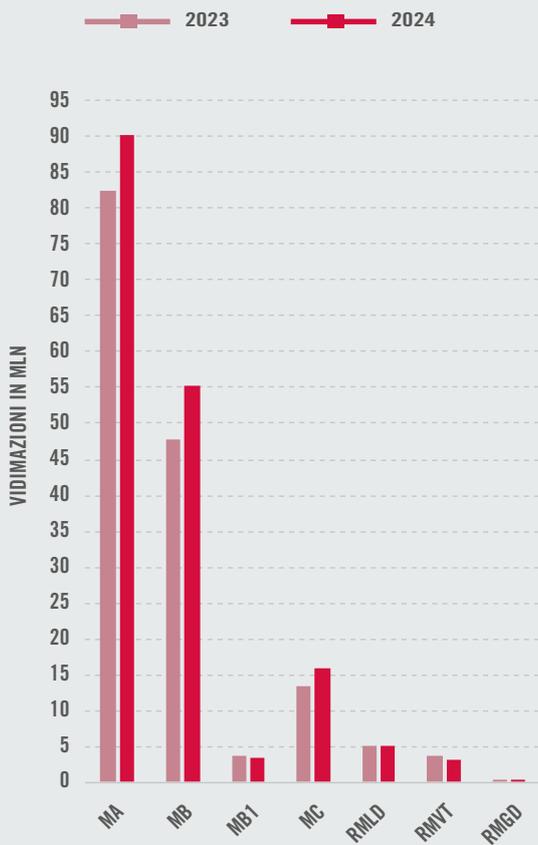


05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

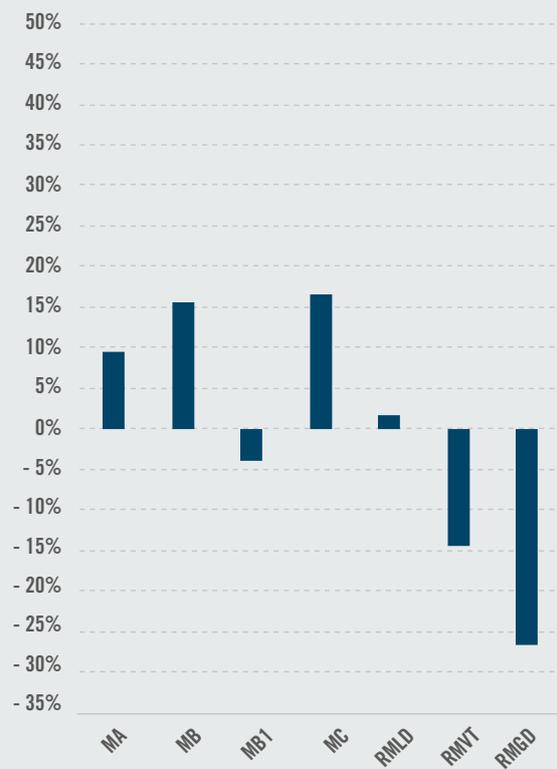
La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse

VIDIMAZIONI MENSILI DEI TITOLI DI VIAGGIO ALLE STAZIONI DELLE QUATTRO LINEE DELLA METROPOLITANA E DELLE TRE FERROVIE CONCESSE

(IN MILIONI DI UNITÀ) - 2023-2024



VARIAZIONE PERCENTUALE DELLE VIDIMAZIONI 2024 VS 2023 SULLE QUATTRO LINEE METRO E LE TRE FERROVIE CONCESSE



TOTALE 2023 VIDIMAZIONI SU RETE SU FERRO ATAC

156,6 MILIONI DI PEZZI

Variazione vidimazioni 2024 VS 2023 (Intera rete su ferro)

+10,7%

TOTALE 2024 VIDIMAZIONI SU RETE SU FERRO ATAC

173,3 MILIONI DI PEZZI

Variazione vidimazioni 2024 VS 2023 (Solo Rete Metro)

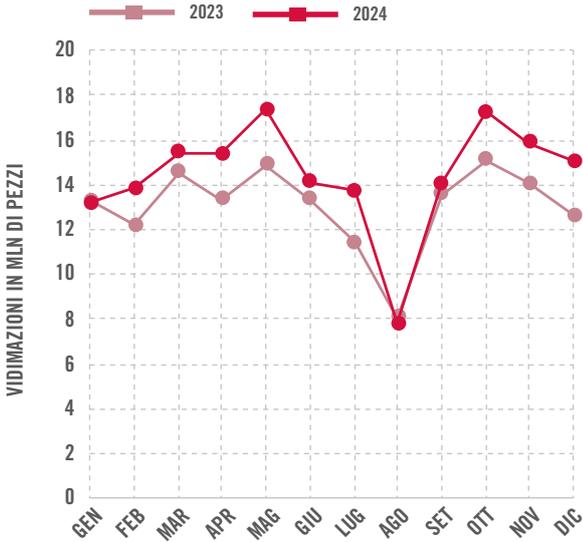
+11,8%

05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

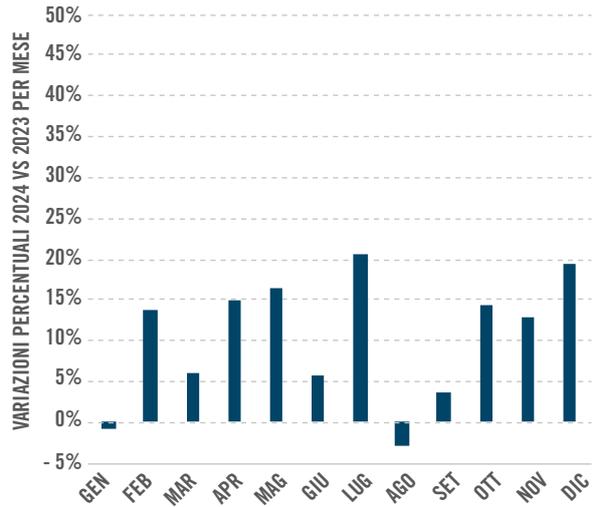
05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse

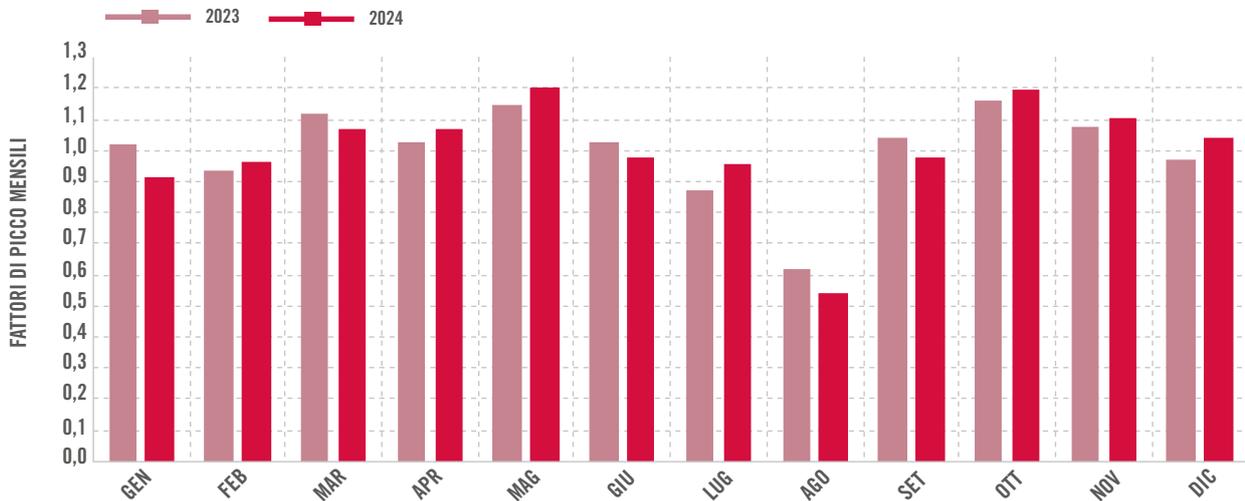
**ANDAMENTI MENSILI 2023 – 2024
DELLE VIDIMAZIONI DEI TITOLI DI VIAGGIO
SUL TOTALE DELLE LINEE DELLA RETE ATAC SU FERRO**



**VARIAZIONI % PER MESE 2023 VS 2024
DELLE VIDIMAZIONI DEI TITOLI DI VIAGGIO
(TOTALE DELLE LINEE DELLA RETE ATAC SU FERRO)**



**FATTORI DI PICCO MENSILI 2023 – 2024 RISPETTO ALLE MEDIE ANNUALI DELLE VIDIMAZIONI
DEI TITOLI DI VIAGGIO (TOTALE DELLE LINEE DELLA RETE ATAC SU FERRO)**



MESE A PIÙ ALTO TRAFFICO

MAGGIO **17,4** MLN DI VIDIMAZIONI 2024

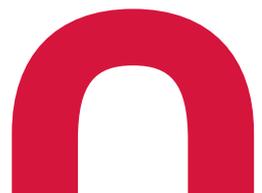
MESE CON PIÙ ALTA VARIAZIONE DI TRAFFICO

GENNAIO **32,7%** 2024 VS 2023

I mesi con i più alti fattori di picco

Primaverili e autunnali
Maggio e ottobre

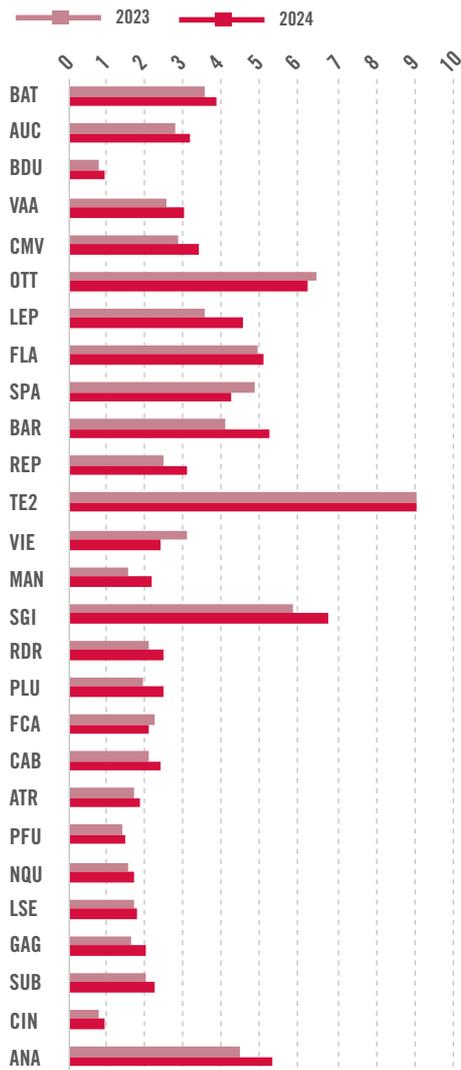
Mesi primaverili
Marzo e maggio



05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse

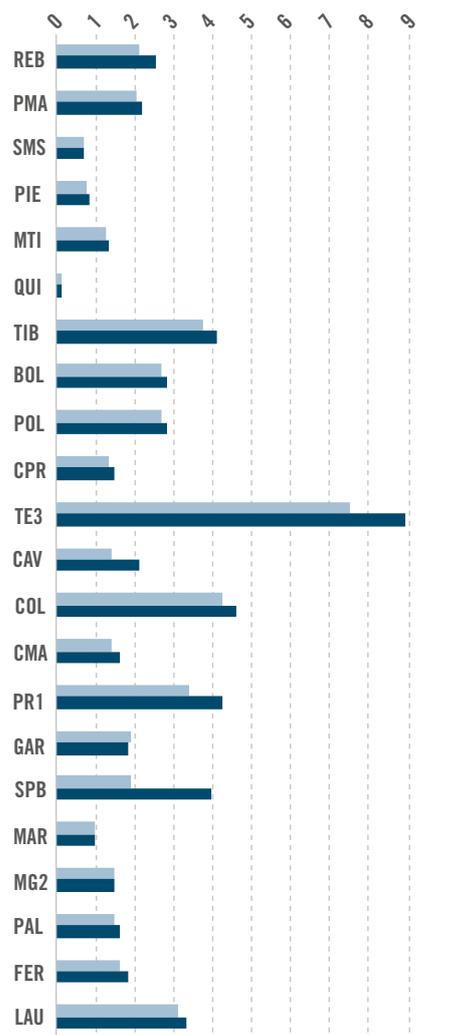
VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA METRO A IN MLN PEZZI/ANNO 2023 E 2024



Tre stazioni della **linea A** superano i **6 MLN** DI VIDIMAZIONI (2024)

Nell'ordine
TERMINI (9 MLN)
SAN GIOVANNI (6,8 MLN)
OTTAVIANO (6,2 MLN)

VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA METRO B IN MLN PEZZI/ANNO 2023 E 2024



Quattro stazioni della **linea B** Superano i **4 MLN** DI VIDIMAZIONI (2024)

Nell'ordine
TERMINI (8,9 MLN)
COLOSSEO (4,6 MLN)
PIRAMIDE (4,2 MLN)
TIBURTINA (4,1 MLN)

LEGENDA METRO A

BAT	Battistini
AUC	Aurelia Cornelia
BDU	Baldo degli Ubaldi
VAA	Valle Aurelia
CMV	Cipro museo Vaticano
OTT	Ottaviano
LEP	Lepanto
FLA	Flaminio
SPA	Spagna
BAR	Barberini
REP	Repubblica
TE2	Termini linea A
VIE	Vittorio emanuele
MAN	Manzoni
SGI	San Giovanni
RDR	Re di Roma
PLU	Ponte Lungo
FCA	Furio Camillo
CAB	Colli Albani
ATR	Arco di Travertino
PFU	Porta Furba
NQU	Numidio Quadraro
LSE	Lucio Sestio
GAG	Giulio Agricola
SUB	Subaugusta
CIN	Cinecitta
ANA	Anagnina

LEGENDA METRO B

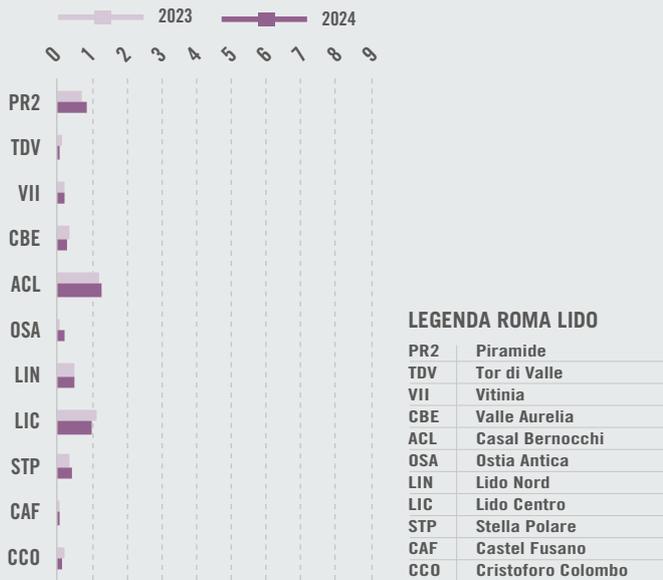
REB	Rebibbia
PMA	Ponte Mammolo
SMS	Santa Maria Soccorso
PIE	Pietralata
MTI	Monti Tiburtini
QUI	Quintiliani
TIB	Tiburtina
BOL	Bologna
POL	Policlinico
CPR	Castro Pretorio
TE3	Termini linea B - lato pari
CAV	Cavour
COL	Colosseo
CMA	Circo Massimo
PR1	Piramide
GAR	Garbatella
SPB	San Paolo Basilica
MAR	Marconi
MG2	Magliana
PAL	Palasport
FER	Fermi
LAU	Laurentina

05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

La componente di trasporto pubblico -
i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse

**VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI
DELLA LINEA ROMA LIDO IN MLN PEZZI/ANNO
2023 E 2024**



LEGENDA ROMA LIDO

PR2	Piramide
TDV	Tor di Valle
VII	Vitinia
CBE	Valle Aurelia
ACL	Casal Bernocchi
OSA	Ostia Antica
LIN	Lido Nord
LIC	Lido Centro
STP	Stella Polare
CAF	Castel Fusano
CCO	Cristoforo Colombo

Due stazioni della **Roma Lido** superano

1 MLN DI VIDIMAZIONI (2024)

Nell'ordine

ACILIA (1,3 MLN) | LIDO CENTRO (1 MLN)

**VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI
DELLA LINEA METRO B1 IN MLN PEZZI/ANNO
2023 E 2024**



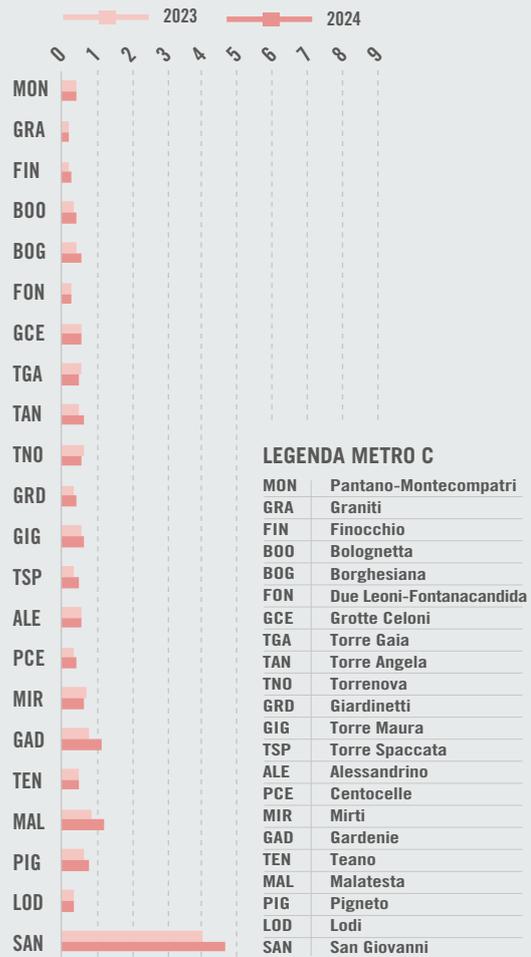
LEGENDA METRO B1

SAA	S.agnese Annibaliano
LIB	Libia Gondar
COR	Conca D'oro
JON	Jonio

Sulla linea B1 solo la stazione di **Jonio** supera

1,2 MLN DI VIDIMAZIONI (2024)

**VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI
DELLA LINEA METRO C IN MLN PEZZI/ANNO
2023 E 2024**



LEGENDA METRO C

MON	Pantano-Montecompatri
GRA	Graniti
FIN	Finocchio
BOO	Bolognetta
BOG	Borghesiana
FON	Due Leoni-Fontanacandida
GCE	Grotte Celoni
TGA	Torre Gaia
TAN	Torre Angela
TNO	Torrenova
GRD	Giardinetti
GIG	Torre Maura
TSP	Torre Spaccata
ALE	Alessandrino
PCE	Centocelle
MIR	Mirti
GAD	Gardenie
TEN	Teano
MAL	Malatesta
PIG	Pigneto
LOD	Lodi
SAN	San Giovanni

Tutte le stazioni della **linea C**
eccetto san giovanni, malatesta
e gardenie non superano

1 MLN DI VIDIMAZIONI (2024)

La stazione di **San Giovanni**
della **linea C** raggiunge i

4,7 MLN DI VIDIMAZIONI (2024)

PARI AL **29,7%** DELL'INTERA LINEA (2024)



05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse per giorno della settimana

VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA ROMA - VITERBO IN MLN PEZZI/ANNO 2023 E 2024



Due stazioni della **linea Roma Viterbo** superano le

350 MILA DI VIDIMAZIONI (2024)

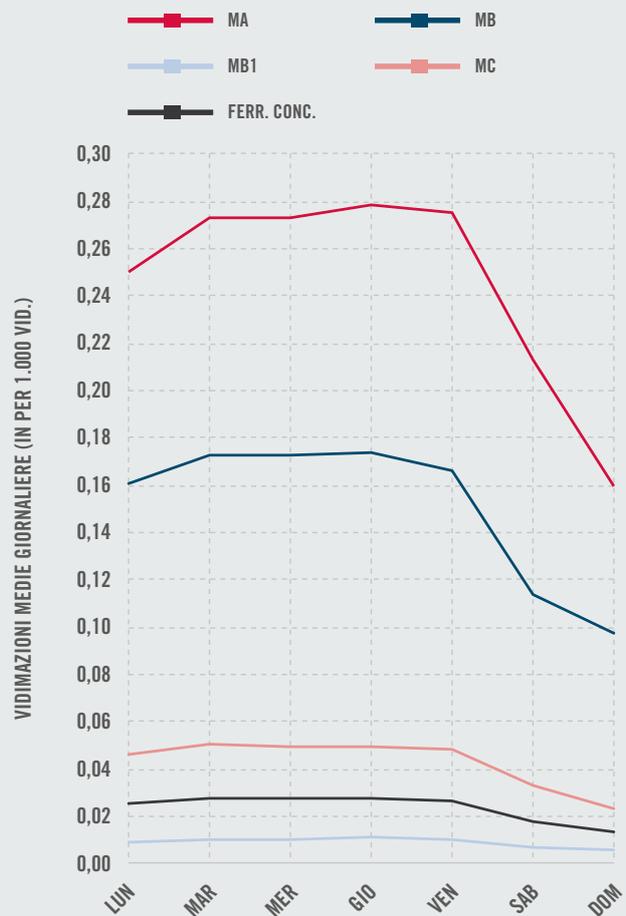
Nell'ordine
FLAMINIO (1,49 MLN) | SAXA RUBRA (0,32 MLN)

Le stazioni monitorate della linea **Roma-Giardineti** sono due

TERMINI LAZIALI
330 MILA
 VIDIMAZIONI (2024)

CENTOCELLE
22 MILA
 VIDIMAZIONI (2024)

VIDIMAZIONI MEDIE PER GIORNO DELLA SETTIMANA (IN MIGLIAIA DI UNITÀ) 2024



Il giorno della settimana **più trafficato** è il: **giovedì**

540 MILA
 VIDIMAZIONI INTERA RETE SU FERRO (2024)

Il giorno della settimana **meno trafficato** è la: **domenica**

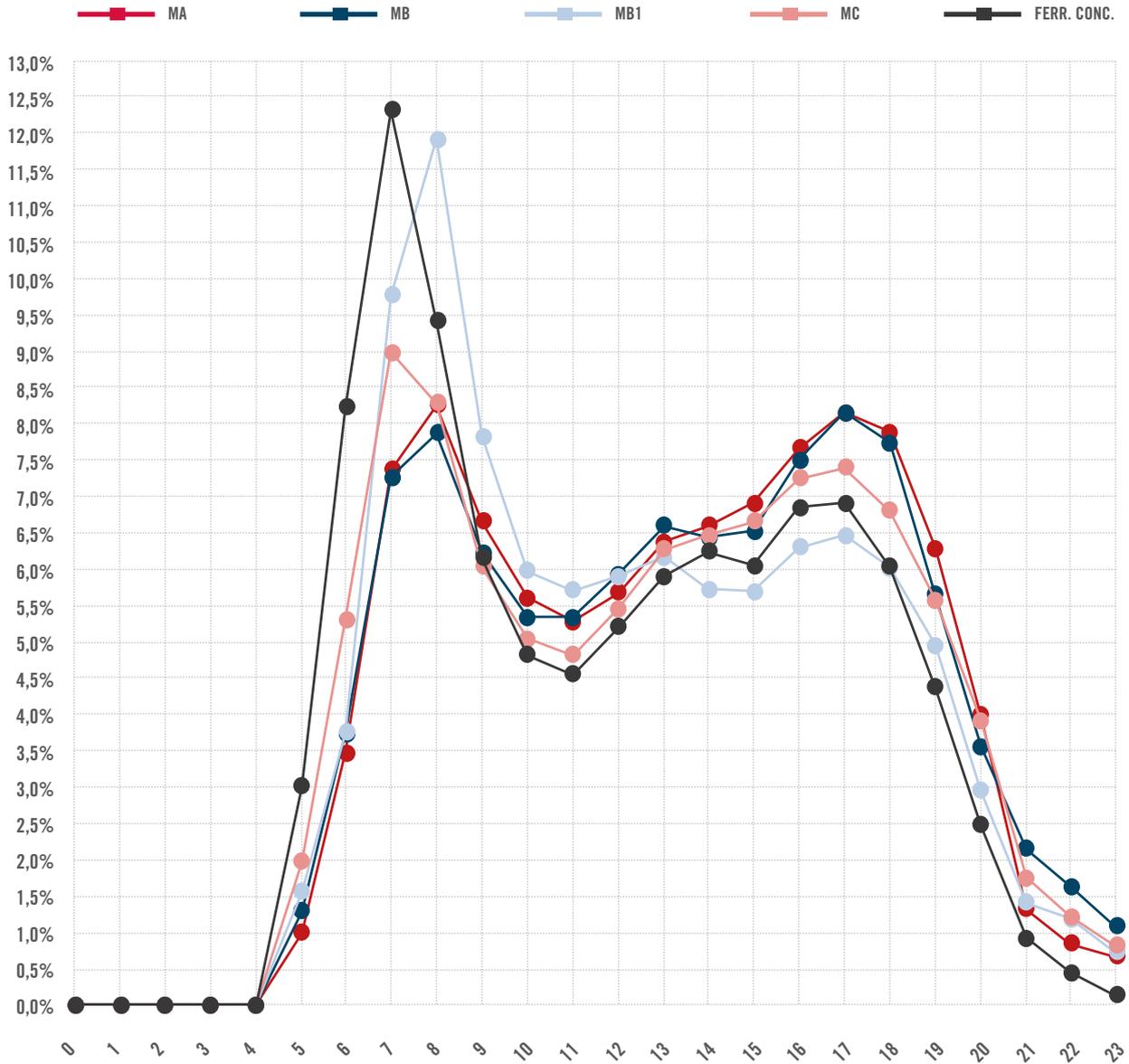
300 MILA
 VIDIMAZIONI INTERA RETE SU FERRO (2024)
 PARI AL **56%** DEL GIORNO PIÙ TRAFFICATO

05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

La componente di trasporto pubblico - i carichi sulle linee metro e sulle ferrovie concesse per fascia oraria - 2024

RIPARTIZIONE ORARIA RELATIVA DELLE VIDIMAZIONI SULLE QUATTRO LINEE METRO E SULLE TRE LINEE DELLE FERROVIE CONCESSE - 2024



Ora di picco mattino
MA, MB, MB1
 Ora 8:00-9:00
7,9-11,9%
 Del totale giornaliero

Ora di picco mattino
MC E FERR.CONC.
 Ora 7:00-8:00
9,0-12,3%
 Del totale giornaliero

Ora di picco
POMERIDIANA
 Ora 17:00-18:00
6,5-8,2%
 Del totale giornaliero

Per la linea
MA
 Picco mattutino
 =
 Picco pomeridiano



05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Un confronto tra le grandi città italiane - 2024
Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

INCIDENTI TOTALI A ROMA (SOLO CON MORTI E FERITI)



Nel 2024 **13.924**
Nel 2023 **12.817**

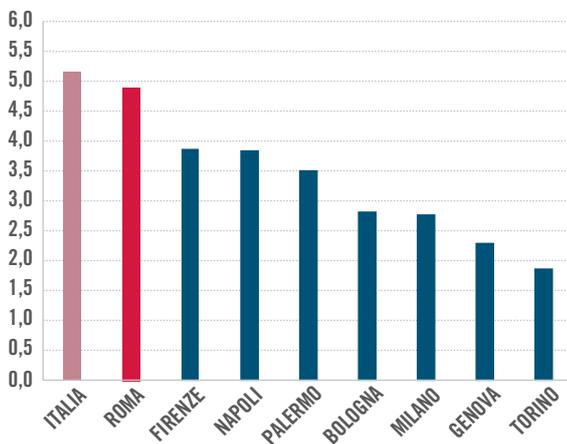
NUMERO DI DECESSI A ROMA



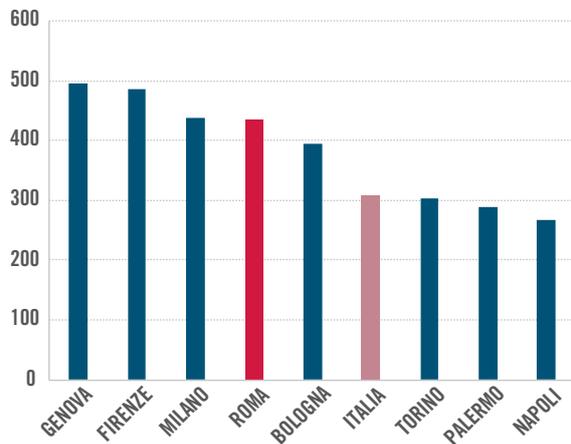
Nel 2024 **134**
Nel 2023 **154**

INDICATORI DI INCIDENTALITÀ DEI PRINCIPALI GRANDI COMUNI ITALIANI (ISTAT 2024 - SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

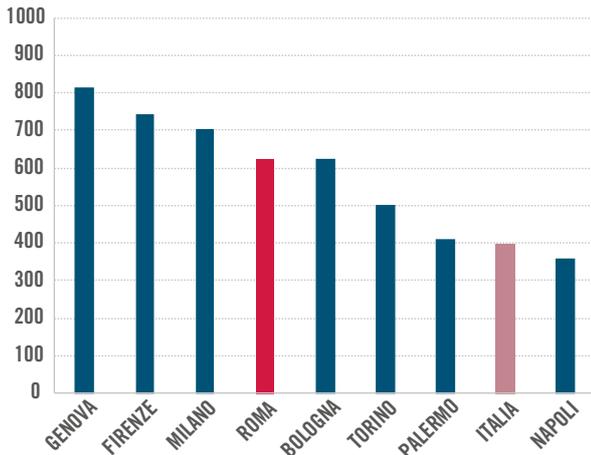
TASSO DI MORTALITÀ (MORTI/100.000 AB.)



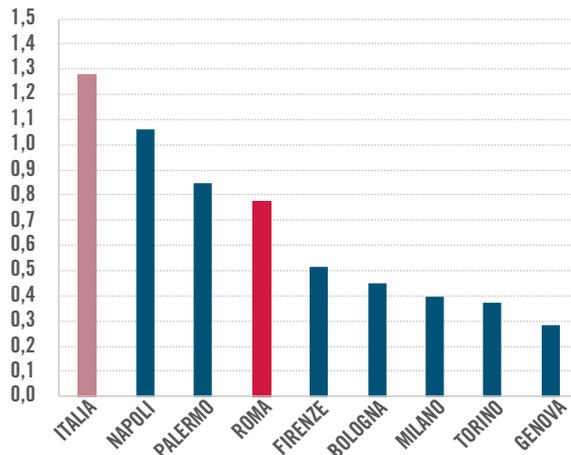
COSTO SOCIALE PRO CAPITE (€/ABITANTE)



TASSO DI FERIMENTO (FERITI/100.000 AB.)



INDICE DI GRAVITÀ DEGLI INCIDENTI



NUMERO DI FERITI A ROMA

Nel 2024 **17.195** Nel 2023 **16.023**

Costo sociale totale sopportato a Roma per incidentalità stradale

€ 1,19 MLD

6,5% DEL TOTALE NAZIONALE

05

GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.2

L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Numeri indice in serie storica degli indicatori di incidentalità
Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

VARIAZIONE DEL TASSO DI MORTALITÀ

A ROMA 2014-2024

-9% (ITALIA -7,6%)

VARIAZIONE DEL TASSO DI FERIMENTO

A ROMA 2014-2024

+1,8% (ITALIA -3,9%)

INDICATORI DI INCIDENTALITÀ DEI PRINCIPALI GRANDI COMUNI ITALIANI

(ISTAT 2024 - SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

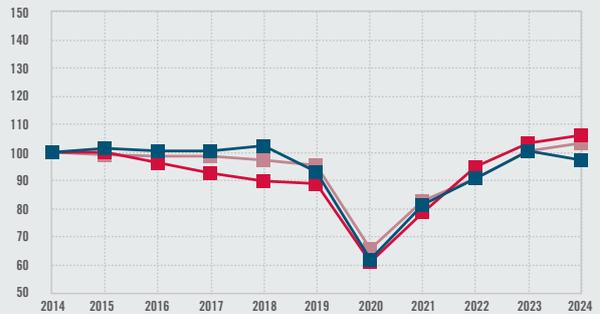
NUMERO INDICE DEL TASSO DI MORTALITÀ (2014=100)

- NUMERO INDICE TASSO DI MORTALITÀ X 100000 ABITANTI - ITALIA
- NUMERO INDICE TASSO DI MORTALITÀ X 100000 ABITANTI - ROMA
- NUMERO INDICE TASSO DI MORTALITÀ X 100000 ABITANTI - ALTRI GRANDI COMUNI



NUMERO INDICE DEL COSTO SOCIALE PRO CAPITE (2014=100)

- NUMERO INDICE COSTO SOCIALE PRO-CAPITE - ITALIA
- NUMERO INDICE COSTO SOCIALE PRO-CAPITE - ROMA
- NUMERO INDICE COSTO SOCIALE PRO-CAPITE - ALTRI GRANDI COMUNI



NUMERO INDICE DEL TASSO DI FERIMENTO (2014=100)

- NUMERO INDICE TASSO DI FERIMENTO X 100000 ABITANTI - ITALIA
- NUMERO INDICE TASSO DI FERIMENTO X 100000 ABITANTI - ROMA
- NUMERO INDICE TASSO DI FERIMENTO X 100000 ABITANTI - ALTRI GRANDI COMUNI



INDICE DI GRAVITÀ (2014=100)

- NUMERO INDICE INDICE DI GRAVITÀ - ITALIA
- NUMERO INDICE INDICE DI GRAVITÀ - ROMA
- NUMERO INDICE INDICE DI GRAVITÀ - ALTRI GRANDI COMUNI



VARIAZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO-CAPITE

2014-2024

+6% (ITALIA +3,3%)

VARIAZIONE DELL'INDICE DI GRAVITÀ

2014-2024

-10,5% (ITALIA -3,7%)



05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Ripartizione degli incidenti per tipo - 2024
(solo incidenti con morti e feriti)
Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

INCIDENTI A ROMA (SOLO CON MORTI E FERITI)

13.924 (23.355 NEGLI ALTRI
GRANDI COMUNI)

TASSO DI INCIDENTALITÀ (TUTTI GLI INCIDENTI)

507 INCIDENTI / 100.000 ABIT.
(460 NEI GRANDI COMUNI)

INCIDENTI CON INVESTIMENTI DI PEDONE A ROMA

2.026 (3.370 NEI GRANDI COMUNI)

TASSO DI INCIDENTALITÀ PER INVESTIMENTO PEDONI A ROMA

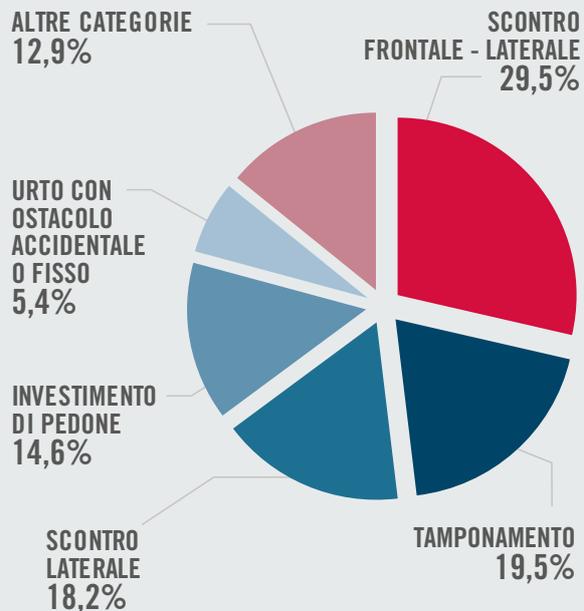
73,8 INCIDENTI / 100.000 ABIT.
(66,4 NEI GRANDI COMUNI)

A Roma si verificano **più**:
- scontri frontali-laterali
- tamponamenti
(in termini relativi)

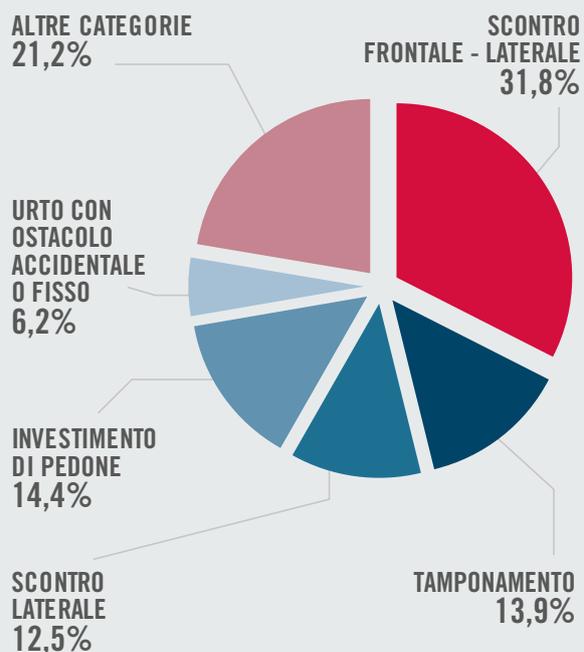
A Roma si registra il

46%
del totale di tamponamenti
e scontro laterale degli 8 grandi comuni

ROMA



ALTRI GRANDI COMUNI



05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2024
Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

MORTI COMPLESSIVI NEGLI 8 GRANDI COMUNI

283

PEDONI DECEDUTI A ROMA

49

(50 PEDONI MORTI NEGLI ALTRI 7 GRANDI COMUNI)

FERITI COMPLESSIVI NEGLI 8 GRANDI COMUNI

46.643

PEDONI FERITI A ROMA

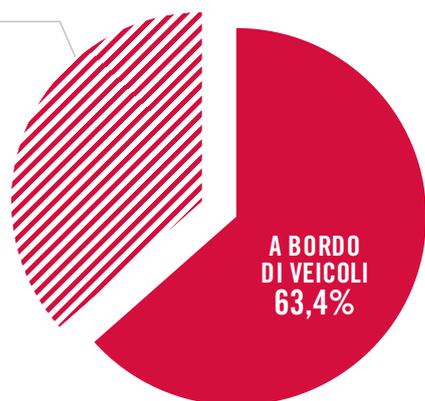
2.161

(3.622 PEDONI FERITI NEGLI ALTRI 7 GRANDI COMUNI)

MORTI

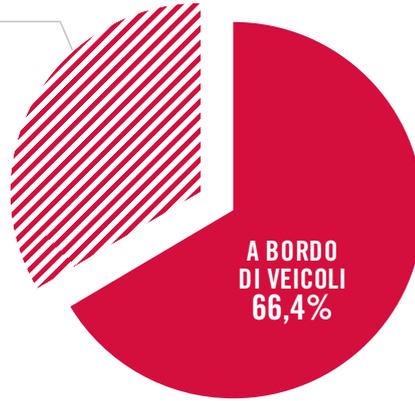
ROMA

PEDONI 36,6%



ALTRI GRANDI COMUNI

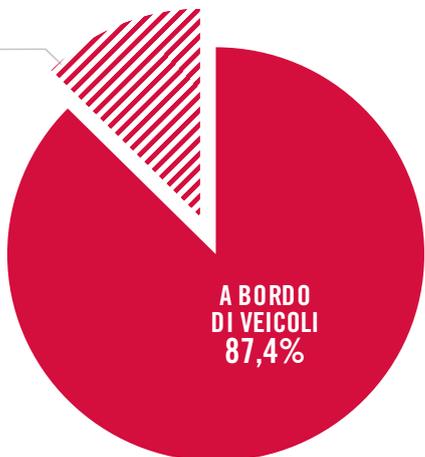
PEDONI 33,6%



FERITI

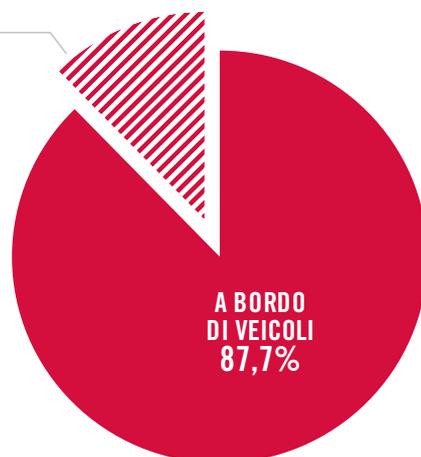
ROMA

PEDONI 12,6%



ALTRI GRANDI COMUNI

PEDONI 12,3%



05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Età delle persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2024

Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

A Roma il **49%** dei pedoni morti (24 su 49 totali)

ha più di **65** anni

A Roma il **26,5%** dei morti a bordo dei veicoli ha età compresa tra i **45** e i **54** anni

Sempre i **più anziani** (≥ 65 anni) quando sono pedoni rimangono feriti

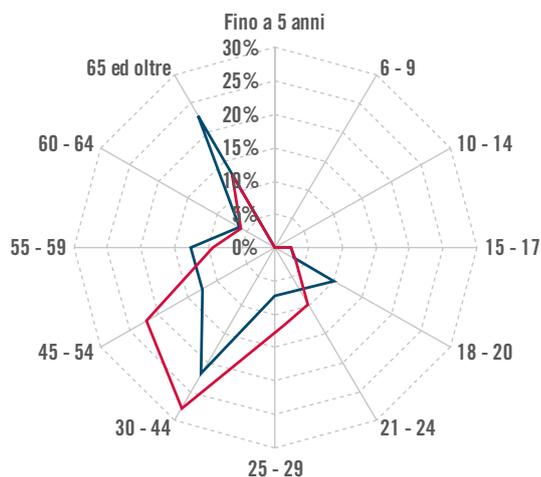
584 pedoni anziani feriti su un totale di 2.137 (pari al 27% del totale)

A Roma il **26,2%** dei feriti a bordo dei veicoli ha età compresa tra i **30 - 44** anni

A BORDO DI VEICOLI

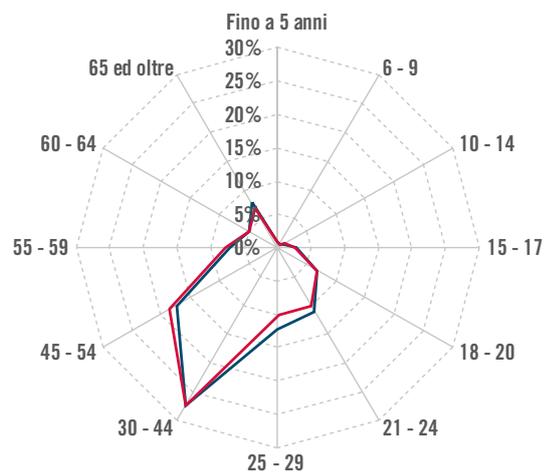
MORTI A BORDO DI VEICOLI PER CLASSE DI ETÀ

ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



FERITI A BORDO DI VEICOLI PER CLASSE DI ETÀ

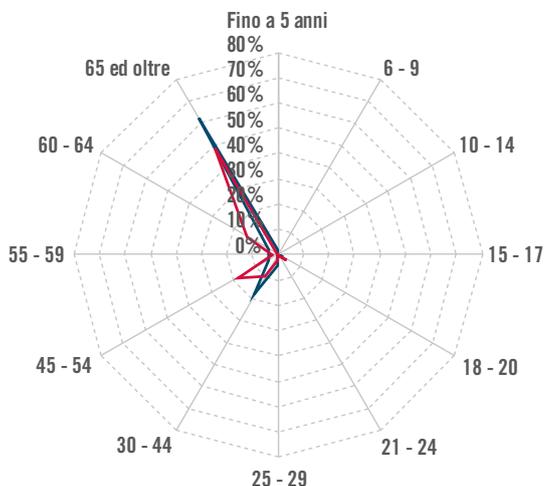
ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



PEDONI

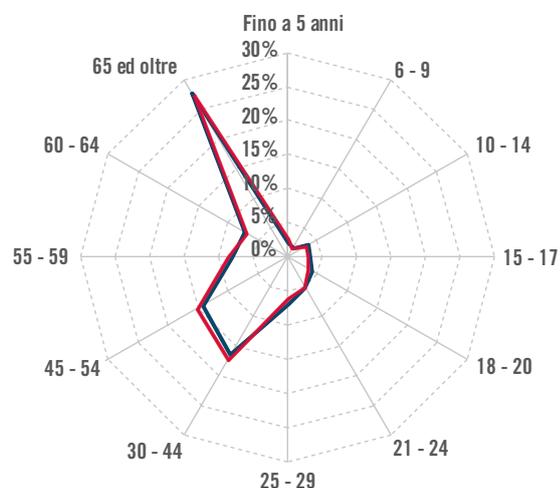
MORTI - PEDONI - PER CLASSE DI ETÀ

ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



FERITI - PEDONI - PER CLASSE DI ETÀ

ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Genere delle persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli) - 2024

Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

Le ripartizioni per genere di Roma sono **molto simili** a quelle dell'aggregato formato dagli altri sette grandi comuni

MORTI A BORDO DEI VEICOLI IN TUTTI I GRANDI COMUNI

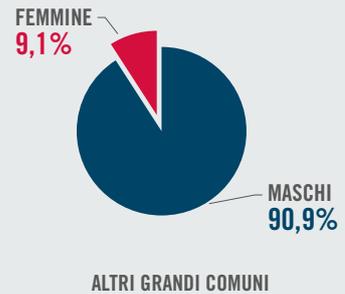
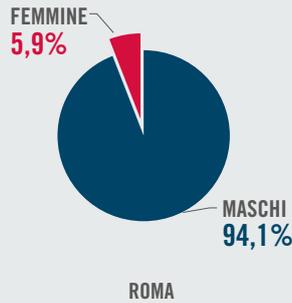
91% MASCHI
(94% A ROMA)

FERITI A BORDO DEI VEICOLI IN TUTTI I GRANDI COMUNI

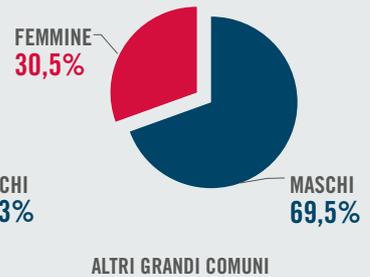
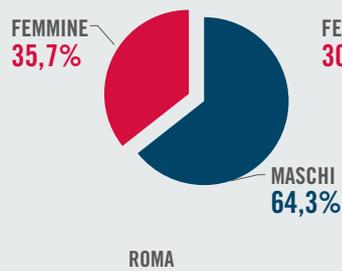
69% MASCHI
(64% A ROMA)

A BORDO DI VEICOLI (CONDUCENTI + TRASPORTATI)

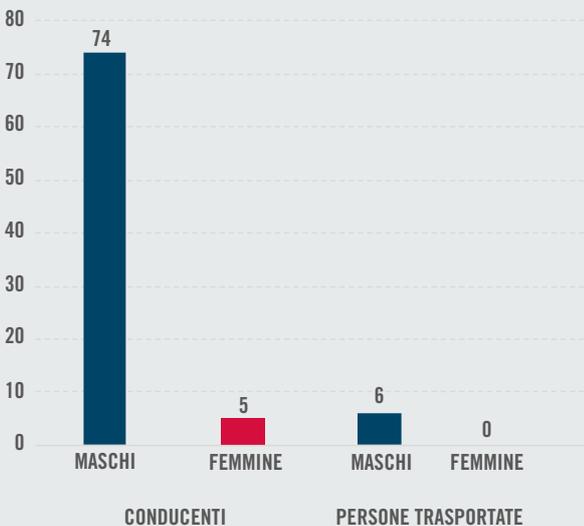
MORTI



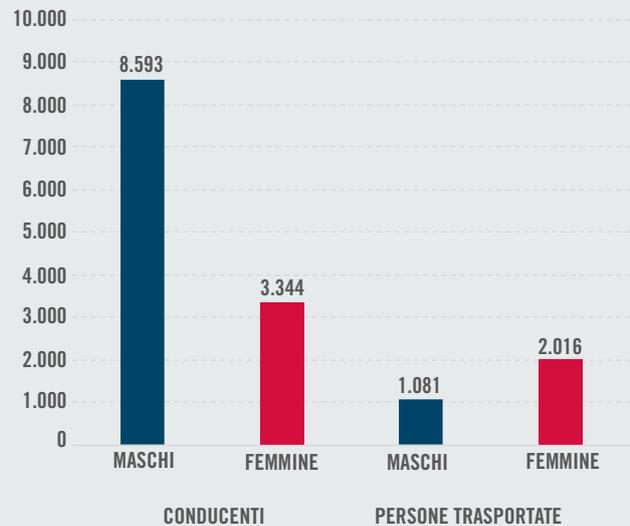
FERITI



A BORDO DI VEICOLI - MORTI - ROMA



A BORDO DI VEICOLI - FERITI - ROMA

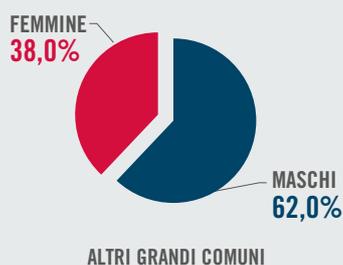
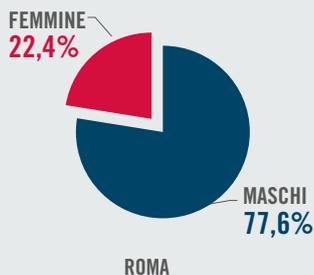


05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Genere delle persone coinvolte negli incidenti (pedoni) - 2024
Fonte: ISTAT - ed. Luglio 2025

PEDONI

MORTI



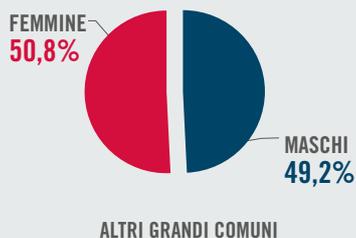
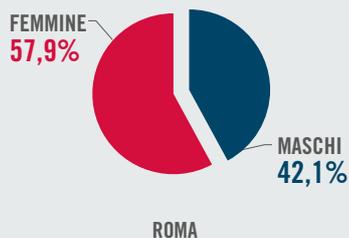
I PEDONI MORTI MASCHI SONO IL:

78% DEL TOTALE A ROMA
(62% NEI GRANDI COMUNI)

A ROMA LE FEMMINE FERITE COME PEDONI SONO LEGGERMENTE PIÙ DEI MASCHI

58% DEL TOTALE
(51% NEI GRANDI COMUNI)

FERITI



05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.3 L'AMBIENTE Concentrazione agente inquinante PM2.5 Fonte: A.R.P.A. Lazio 2024

ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2024 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

CODICE CENTRALINA	NOME CENTRALINA	LOCALITÀ	TIPO	PM10		PM 2.5		NO ₂	
				MEDIA ANNUA VALORI GIORNALIERI (µG/M ³)	NUMERO DI SUPERAMENTI DI 50 µG/M ³	MEDIA ANNUA VALORI GIORNALIERI (µG/M ³)	MEDIA ANNUA VALORI ORARI (µG/M ³)	NUMERO DI SUPERAMENTI DI 200 (µG/M ³)	
2	PRENESTE	ROMA	BACKGROUND URBANO	27,7	16		24,5	0	
3	FRANCIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	28,4	15	13,3	33,8	0	
5	MAGNA GRECIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	26,2	17		39,7	0	
8	CINECITTA	ROMA	BACKGROUND URBANO	25,1	16	13,3	27,7	0	
47	FERMI	ROMA	TRAFFICO URBANO	27,0	11		43,5	0	
49	CIPRO	ROMA	BACKGROUND URBANO	24,0	11	11,9	28,2	0	
55	TIBURTINA	ROMA	TRAFFICO URBANO	28,5	27		32,0	0	
56	ARENULA	ROMA	BACKGROUND URBANO	23,8	12	13,4	29,9	0	

La zona più esposta è

ARENULA

(ma sempre entro i limiti consentiti)

Nelle quattro sezioni non si è mai superato il limite consentito (media annuale di 25 µg/m³). Il valore medio annuale massimo è di

13,4 µg/m³ (raggiunto a Arenula)

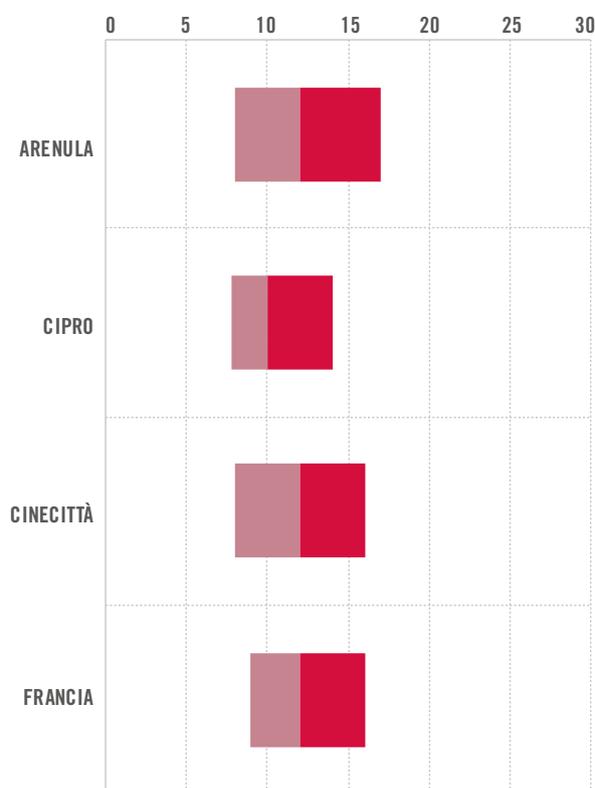
In tutte le stazioni, nel 75% dei casi la concentrazione non supera mai

17 µg/m³

In tutte e 4 le sezioni la metà delle osservazioni si è collocata al di sotto dei

10 µg/m³

DISTRIBUZIONI DELLE CONCENTRAZIONI (25°, 50° E 75° PERCENTILI) DEI VALORI GIORNALIERI RILEVATI PM2.5 IN µg/m³



05.3 L'AMBIENTE Concentrazione agente inquinante PM10

Fonte: A.R.P.A. Lazio 2024

ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2024 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

CODICE CENTRALINA	NOME CENTRALINA	LOCALITÀ	TIPO	PM10		PM 2.5		NO ₂	
				MEDIA ANNUA VALORI GIORNALIERI (µg/M ³)	NUMERO DI SUPERAMENTI DI 50 µg/M ³	MEDIA ANNUA VALORI GIORNALIERI (µg/M ³)	MEDIA ANNUA VALORI ORARI (µg/M ³)	NUMERO DI SUPERAMENTI DI 200 (µg/M ³)	
2	PRENESTE	ROMA	BACKGROUND URBANO	27,7	16		24,5	0	
3	FRANCIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	28,4	15	13,3	33,8	0	
5	MAGNA GRECIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	26,2	17		39,7	0	
8	CINECITTA	ROMA	BACKGROUND URBANO	25,1	16	13,3	27,7	0	
47	FERMI	ROMA	TRAFFICO URBANO	27,0	11		43,5	0	
49	CIPRO	ROMA	BACKGROUND URBANO	24,0	11	11,9	28,2	0	
55	TIBURTINA	ROMA	TRAFFICO URBANO	28,5	27		32,0	0	
56	ARENULA	ROMA	BACKGROUND URBANO	23,8	12	13,4	29,9	0	

Numero di giorni in cui in almeno una delle 8 stazioni vi è stato il superamento del limite (50 µg/m³)

33

Numero totale di superamenti delle 8 stazioni di misura

125

Per una media di superamenti per stazione di

15,6

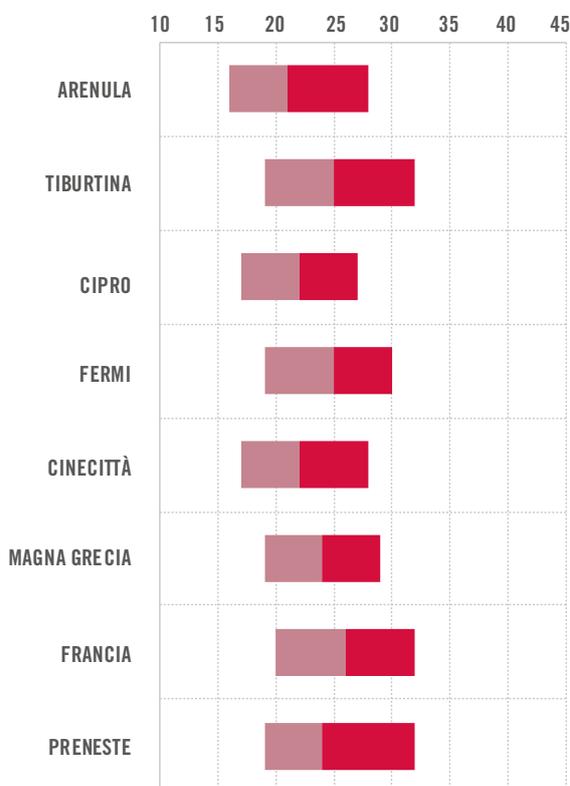
Valori di punta delle concentrazioni

148 µg/m³ a Francia il 31 marzo 2024

I valori mediani del 2024 si collocano su valori compresi tra

21 e 26 µg/m³

DISTRIBUZIONI DELLE CONCENTRAZIONI (25°, 50° E 75° PERCENTILI) DEI VALORI GIORNALIERI RILEVATI PM10 IN µg/m³



05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

05.3 L'AMBIENTE Concentrazione agente inquinante NO₂ Fonte: A.R.P.A. Lazio 2024

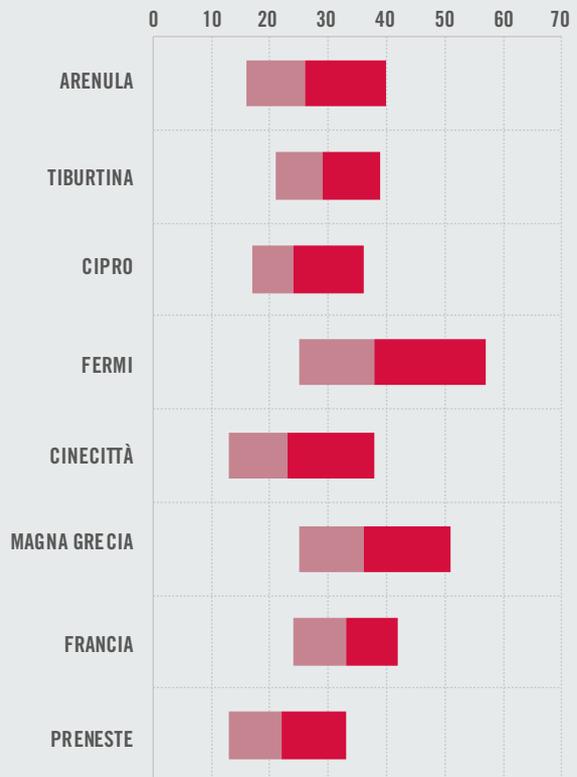
ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2024 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

CODICE CENTRALINA	NOME CENTRALINA	LOCALITÀ	TIPO	PM10		PM 2.5		NO ₂	
				MEDIA ANNUA VALORI GIORNALIERI (µG/M ³)	NUMERO DI SUPERAMENTI DI 50 µG/M ³	MEDIA ANNUA VALORI GIORNALIERI (µG/M ³)	MEDIA ANNUA VALORI ORARI (µG/M ³)	NUMERO DI SUPERAMENTI DI 200 (µG/M ³)	
2	PRENESTE	ROMA	BACKGROUND URBANO	27,7	16		24,5	0	
3	FRANCIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	28,4	15	13,3	33,8	0	
5	MAGNA GRECIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	26,2	17		39,7	0	
8	CINECITTA	ROMA	BACKGROUND URBANO	25,1	16	13,3	27,7	0	
47	FERMI	ROMA	TRAFFICO URBANO	27,0	11		43,5	0	
49	CIPRO	ROMA	BACKGROUND URBANO	24,8	11	11,9	28,2	0	
55	TIBURTINA	ROMA	TRAFFICO URBANO	28,5	27		32,0	0	
56	ARENULA	ROMA	BACKGROUND URBANO	23,8	12	13,4	29,9	0	

Numero di ore in cui in almeno una delle 8 stazioni vi è stato il superamento del limite (200 µg/m³)

0

DISTRIBUZIONI DELLE CONCENTRAZIONI (25°, 50° E 75° PERCENTILI) DEI VALORI GIORNALIERI RILEVATI NO₂ IN µg/m³



Numero totale di superamenti delle 8 stazioni di misura

0

Valori di punta delle concentrazioni

161 µg/m³ a Magna Grecia

I valori orari mediani del 2024 si collocano su valori compresi tra

22 e 38 µg/m³



05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2024	2023	Var.%
Vidimazioni annue sistema metro (in milioni di pezzi)	164,7	147,3	11,8%
Vidimazioni annue Linea A (in milioni di pezzi)	90,1	82,4	9,4%
Vidimazioni annue Linea B/B1 (in milioni di pezzi)	58,8	51,5	14,1%
Vidimazioni annue Linea C (in milioni di pezzi)	15,8	13,5	16,9%
N° morti (totali)	134	154	-13,0%
N° feriti (totali)	17.195	16.023	7,3%
N° morti (pedoni)	49	55	-10,9%
N° feriti (pedoni)	2.161	2.106	2,6%
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,9	5,6	-12,5%
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	626,0	581,7	7,6%
Indice gravità incidenti	0,773	0,952	-18,8%
Costo sociale incidentalità (in mil.)	1.193	1.162	2,7%

Fonte ISTAT - ed. luglio 2025

05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

IL CONFRONTO TRA IL 2023 E IL 2024 DEI PRINCIPALI INDICATORI

VARIAZIONE % DELLE CONCENTRAZIONI E DEI GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI - 2024 SU 2023

Codice Centralina	Nome Centralina	Località	Tipo	PM10		PM2.5		NO ₂
				Media annua valori giornalieri (µg/m ³)	Numero di superamenti di 50 µg/m ³	Media annua valori giornalieri (µg/m ³)	Media annua valori orari (µg/m ³)	Numero di superamenti di 200 µg/m ³
2	Preneste	Roma	Background urbano	11,6%	16/12		-7,2%	0/0
3	Francia	Roma	Traffico urbano	16,0%	15/6	-0,8%	-5,3%	0/0
5	Magna Grecia	Roma	Traffico urbano	13,7%	17/5		14,5%	0/0
8	Cinecitta	Roma	Background urbano	1,8%	16/12	-2,3%	6,9%	0/0
47	Fermi	Roma	Traffico urbano	2,4%	11/11		-8,2%	0/0
49	Cipro	Roma	Background urbano	4,4%	11/10	-4,2%	-6,5%	0/0
55	Tiburtina	Roma	Traffico urbano	-7,6%	27/31		-10,8%	0/0
56	Arenula	Roma	Background urbano	10,2%	12/4	9,0%	-10,5%	0/0

Nota: nelle colonne relative al numero di superamenti sono riportati i superamenti 2024 e 2023 nel formato 2024/2023. In azzurro le riduzioni, in grigio nessuna variazione, in rosso gli aumenti.





781 P2A VENEZIA

ROMA atac 290

IMENARNEBUS





06

06

IL CONFRONTO TRA I MUNICIPI

A conclusione del Rapporto si vuole offrire una lettura comparata dei dati **numerici caratteristici per municipio**, già presenti nelle precedenti sezioni.

A ciascun municipio è dedicata una scheda, nella quale sono raccolti i valori numerici di 26 indicatori che spaziano dagli aspetti socio-economici-demografici a quelli più prettamente trasportistici.

Gli indicatori sono di due tipi: i **valori assoluti** delle grandezze considerate (ad esempio popolazione, estesa della rete stradale, etc.) e i tassi, ovvero i **rapporti** di alcune delle grandezze assolute rispetto ad altre variabili, le quali generalmente rappresentano una sorta di fattore di esposizione al rischio. Tipico esempio è il tasso di mortalità, nell'ambito della incidentalità stradale, espresso come rapporto tra i morti registrati su strada - in un definito arco temporale - e la popolazione media di quel periodo (ad esempio n. morti/100mila abitanti).

Per ciascun indicatore sono riportati i valori caratteristici del municipio e il relativo **ranking** in graduatoria. Per guidare la lettura, i dati del municipio sono raffrontati a quelli di Roma nel suo complesso, così da facilitare la verifica del posizionamento del municipio rispetto al dato medio generale dell'intera città.

Il ranking varia da 1 a 15 per gli indicatori espressi in valore assoluto e da 1 a 16 per i tassi (la graduatoria qui considera anche Roma nel suo complesso). Le prime posizioni sono evidenziate in rosso, le ultime in azzurro.

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	20,1	14		
Popolazione 2024	158.774	10		
Densità di popolazione (ab./ha)	79,0	3	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Perugia 162.467 ab.			
Indice Vecchiaia	304,8	1	208,5	9
Numero fermate TPL	593	6		
Densità fermate per Kmq	29,5	1	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	37,3	3	29,7	8
Totale rete stradale (km)	368	12		
Totale rete stradale principale (km)	90	5		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	18,0	1	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	4,4	1	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,3	11	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,6	4	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	51	1		
Stalli per il Car Sharing	106	1		
Posti auto tariffati	30.033	2		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	189	2	26,4	3
N° stalli merci	682	1		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	33,9	1	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	28,3	2	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	26	2	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	19,7	15		
Popolazione 2024	160.198	9		
Densità di popolazione (ab./ha)	81,5	2	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Perugia 162.467 ab.			
Indice Vecchiaia	237,5	4	208,5	9
Numero fermate TPL	465	10		
Densità fermate per Kmq	23,7	2	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	29,0	10	29,7	8
Totale rete stradale (km)	303	14		
Totale rete stradale principale (km)	83	7		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	15,9	2	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	4,4	2	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,9	14	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	6	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	36	2		
Stalli per il Car Sharing	76	2		
Posti auto tariffati	31.484	1		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	197	1	26,4	3
N° stalli merci	574	2		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	29,2	2	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	45,4	1	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	42	1	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	98,0	6		
Popolazione 2024	198.843	5		
Densità di popolazione (ab./ha)	20,3	10	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Trieste 198.668 ab.			
Indice Vecchiaia	212,0	8	208,5	9
Numero fermate TPL	531	8		
Densità fermate per Kmq	5,4	11	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	26,7	13	29,7	8
Totale rete stradale (km)	536	6		
Totale rete stradale principale (km)	85	6		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	5,5	13	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,9	11	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,7	9	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	10	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	11	3		
Stalli per il Car Sharing	23	4		
Posti auto tariffati	761	6		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	4	8	26,4	3
N° stalli merci	6	7		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	1,4	8	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0,6	8	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	48,9	10		
Popolazione 2024	165.052	8		
Densità di popolazione (ab./ha)	33,7	5	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Perugia 162.467 ab.			
Indice Vecchiaia	232,1	5	208,5	9
Numero fermate TPL	479	9		
Densità fermate per Kmq	9,8	5	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	29,0	11	29,7	8
Totale rete stradale (km)	373	11		
Totale rete stradale principale (km)	70	10		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	7,6	5	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	1,4	5	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,3	12	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	11	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	6	7		
Stalli per il Car Sharing	12	8		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	26,9	13		
Popolazione 2024	235.660	3		
Densità di popolazione (ab./ha)	87,5	1	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Messina 216.918 ab.			
Indice Vecchiaia	202,2	11	208,5	9
Numero fermate TPL	450	11		
Densità fermate per Kmq	16,7	3	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	19,1	16	29,7	8
Totale rete stradale (km)	742	4		
Totale rete stradale principale (km)	92	4		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	11,1	3	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	2,0	3	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3,1	5	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	12	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	5	10		
Stalli per il Car Sharing	10	10		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	113,9	5		
Popolazione 2024	237.766	2		
Densità di popolazione (ab./ha)	20,9	8	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Verona 255.133 ab.			
Indice Vecchiaia	129,6	16	208,5	9
Numero fermate TPL	595	5		
Densità fermate per Kmq	5,2	12	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	25,0	14	29,7	8
Totale rete stradale (km)	455	7		
Totale rete stradale principale (km)	79	9		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	6,5	8	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,8	13	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,9	13	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	14	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	0	14		
Stalli per il Car Sharing	0	15		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	45,8	12		
Popolazione 2024	306.351	1		
Densità di popolazione (ab./ha)	66,8	4	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Catania 297.517 ab.			
Indice Vecchiaia	228,1	6	208,5	9
Numero fermate TPL	628	3		
Densità fermate per Kmq	13,7	4	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	20,5	15	29,7	8
Totale rete stradale (km)	347	13		
Totale rete stradale principale (km)	59	13		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	9,9	4	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	1,7	4	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,1	16	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,2	16	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	9	5		
Stalli per il Car Sharing	20	5		
Posti auto tariffati	7.248	3		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	24	4	26,4	3
N° stalli merci	10	5		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	2,6	3	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	14,0	4	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	6	4	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	47,2	11		
Popolazione 2024	124.827	15		
Densità di popolazione (ab./ha)	26,5	6	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Ferrara 129.384 ab.			
Indice Vecchiaia	250,6	2	208,5	9
Numero fermate TPL	398	15		
Densità fermate per Kmq	8,4	6	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	31,9	5	29,7	8
Totale rete stradale (km)	915	2		
Totale rete stradale principale (km)	140	2		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	7,4	6	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	1,3	6	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	7,3	1	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	1,1	1	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	10	4		
Stalli per il Car Sharing	27	3		
Posti auto tariffati	1.277	4		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	10	5	26,4	3
N° stalli merci	46	3		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	1,0	5	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	6,8	6	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	5	5	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	183,3	2		
Popolazione 2024	179.789	7		
Densità di popolazione (ab./ha)	9,8	15	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Reggio Emilia 172.518 ab.			
Indice Vecchiaia	193,2	14	208,5	9
Numero fermate TPL	851	1		
Densità fermate per Kmq	4,6	14	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	47,3	1	29,7	8
Totale rete stradale (km)	297	15		
Totale rete stradale principale (km)	53	15		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	5,0	14	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,8	14	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,7	15	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	15	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	6	8		
Stalli per il Car Sharing	17	6		
Posti auto tariffati	1.019	5		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	6	7	26,4	3
N° stalli merci	10	6		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0,1	6	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	1,0	9	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	1	7	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	150,7	3		
Popolazione 2024	222.810	4		
Densità di popolazione (ab./ha)	14,8	13	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Messina 216.918 ab.			
Indice Vecchiaia	190,0	15	208,5	9
Numero fermate TPL	775	2		
Densità fermate per Kmq	5,1	13	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	34,8	4	29,7	8
Totale rete stradale (km)	986	1		
Totale rete stradale principale (km)	151	1		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	6,5	7	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	1,0	8	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	4,4	3	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,7	3	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	0	15		
Stalli per il Car Sharing	0	15		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	71,5	8		
Popolazione 2024	148.372	12		
Densità di popolazione (ab./ha)	20,8	9	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Cagliari 146.627 ab.			
Indice Vecchiaia	203,4	10	208,5	9
Numero fermate TPL	399	14		
Densità fermate per Kmq	5,6	10	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	26,9	12	29,7	8
Totale rete stradale (km)	400	9		
Totale rete stradale principale (km)	81	8		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	5,6	11	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	1,1	7	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,7	10	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	5	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	6	9		
Stalli per il Car Sharing	12	9		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	73,1	7		
Popolazione 2024	136.229	13		
Densità di popolazione (ab./ha)	18,6	12	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Ferrara 129.384 ab.			
Indice Vecchiaia	240,4	3	208,5	9
Numero fermate TPL	414	12		
Densità fermate per Kmq	5,7	9	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	30,4	7	29,7	8
Totale rete stradale (km)	429	8		
Totale rete stradale principale (km)	63	12		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	5,9	10	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,9	10	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3,2	4	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	8	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	8	6		
Stalli per il Car Sharing	17	7		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	66,9	9		
Popolazione 2024	128.016	14		
Densità di popolazione (ab./ha)	19,1	11	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Ferrara 129.384 ab.			
Indice Vecchiaia	220,2	7	208,5	9
Numero fermate TPL	404	13		
Densità fermate per Kmq	6,0	8	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	31,6	6	29,7	8
Totale rete stradale (km)	374	10		
Totale rete stradale principale (km)	56	14		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	5,6	12	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,8	12	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,9	7	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	9	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	5	11		
Stalli per il Car Sharing	8	11		
Posti auto tariffati	746	7		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	6	6	26,4	3
N° stalli merci	13	4		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0,1	7	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	4,1	7	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	2	6	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	133,6	4		
Popolazione 2024	186.533	6		
Densità di popolazione (ab./ha)	14,0	14	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Prato 198.326 ab.			
Indice Vecchiaia	193,7	13	208,5	9
Numero fermate TPL	543	7		
Densità fermate per Kmq	4,1	15	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	29,1	9	29,7	8
Totale rete stradale (km)	575	5		
Totale rete stradale principale (km)	66	11		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	4,3	16	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,5	16	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3,1	6	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	13	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	4	12		
Stalli per il Car Sharing	8	12		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	187,3	1		
Popolazione 2024	157.765	11		
Densità di popolazione (ab./ha)	8,4	16	21,3	7
Comune equivalente per popolazione	Livorno 152.916 ab.			
Indice Vecchiaia	196,4	12	208,5	9
Numero fermate TPL	598	4		
Densità fermate per Kmq	3,2	16	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	37,9	2	29,7	8
Totale rete stradale (km)	900	3		
Totale rete stradale principale (km)	110	3		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km ²)	4,8	15	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km ²)	0,6	15	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	5,7	2	2,9	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,7	2	0,5	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Postazioni per il Car Sharing	4	13		
Stalli per il Car Sharing	8	13		
Posti auto tariffati	0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,4	3
N° stalli merci	0	15		
Densità stalli merci (stalli/km ²)	0	16	1,1	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	16	20,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	14,1	3

APPENDICE A

LE FONTI DATI PER TEMA TRATTATO - EDIZIONE 2025

Cap	Tema	Sorgente
1	Popolazione	ISTAT - Geodemo, Anagrafe comune di Roma
1	Economia e Tasso occupazione	ISTAT
1	Turismo	Comune di Roma (su Dati Ente Bilaterale Territoriale di Roma e Provincia)
2	Parco Circolante	ISTAT - ACI
2	Rete stradale	RSM
2	Parcheggi di Interscambio	RSM
2	La rete TPL di superficie	RSM - ATAC - Roma TPL - Troiani-SAP - BIS-Toscia
2	La produzione di servizi TPL	Agenzia RSM - ATAC - Roma TPL - Troiani-SAP - BIS-Toscia
2	La produzione dei servizi Ferroviari	Contratto di servizio Trenitalia - Regione Lazio 2018 - 2032
2	La produzione servizi TPL extraurbani su gomma	Relazione finanziaria COTRAL 2024
2	Lo Sharing Mobility su Scala Nazionale	Osservatorio Nazionale Sharing Mobility
2	Il Car Sharing a Roma tipo Station Based	RSM
2	Il Mobility Management, il servizio Chiama Taxi e la mobilità elettrica	RSM
2	La Ciclabilità nazionale	Rapporto Mobilitaria 2025
2	La Ciclabilità a Roma	RSM
2	Il trasporto scolastico e disabili	RSM
3	Tariffazione della sosta a Roma	RSM - ATAC
3	Tariffazione merci a Roma	RSM - ATAC
3	Configurazione e orari delle ZTL	RSM

LE FONTI DATI PER TEMA TRATTATO - EDIZIONE 2025

Cap	Tema	Sorgente
4	Il monitoraggio del traffico: ingressi nelle ZTL	RSM
4	Accesso alle piste ciclabili e uso della bicicletta	RSM
4	Le vendite dei titoli di viaggio	RSM - ATAC
5	I livelli di traffico privato - Trasporto Pubblico di superficie	RSM
5	L'incidentalità a Roma - caratteristiche generali	ISTAT
5	L'ambiente: concentrazioni inquinanti a Roma	A.R.P.A. Lazio

APPENDICE B

GLOSSARIO

ADDETTO	persona occupata in un'unità giuridico-economica (impresa, istituzione), con una posizione di lavoro indipendente o dipendente (a tempo pieno, a tempo parziale o con contratto di formazione lavoro), anche se temporaneamente assente (per servizio, ferie, malattia, sospensione dal lavoro, cassa integrazione guadagni, etc.).
ANELLO FERROVIARIO	linea ferroviaria di circonvallazione intorno al centro di Roma che mette in collegamento le stazioni di San Pietro, Trastevere, Ostiense, Tiburtina e Nomentana.
AREA METROPOLITANA	area territoriale posta ai margini di un nucleo urbano principale (la città) che per vari servizi dipende dalla stessa ed è caratterizzata dall'integrazione delle funzioni e dall'intensità dei rapporti che si realizzano al suo interno, relativamente ad attività economiche, servizi essenziali alla vita sociale, trasporti, nonché alle relazioni culturali e alle caratteristiche territoriali.
CAR POOLING	(passaggi condivisi) condivisione della propria auto per gli spostamenti casa-lavoro, i posti liberi dell'autovettura vengono messi a disposizione dei colleghi. Questo servizio consente di ottimizzare gli spostamenti dei dipendenti di un'azienda da casa alla sede di lavoro e viceversa, attraverso la condivisione della propria auto.
CAR SHARING	(auto condivisa) servizio di autonoleggio a ore, disponibile su prenotazione per gli iscritti al servizio.
CARICO INSEDIATIVO	quota di popolazione residente insediata in un determinato territorio e che ne utilizza i servizi.
CITY USERS	coloro che sono residenti temporaneamente in città, in quanto non residenti, usufruiscono di servizi offerti dalla città.
CLASSIFICAZIONE EURO DEI VEICOLI	classificazione ambientale dei veicoli a motore, regolata da specifiche direttive comunitarie e basata sulle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli durante la loro circolazione.
CONCENTRAZIONE INQUINANTI	quantità di sostanza inquinante presente in atmosfera per unità di volume ($\mu\text{g}/\text{m}^3$). Le concentrazioni sono misurate da centraline, fisse o mobili, opportunamente dislocate sul territorio.

GLOSSARIO

CONVOGLI X KM

km percorsi da tutti i convogli con cui è stata erogata l'offerta di trasporto complessiva di una rete ferroviaria data, in un arco di tempo prefissato (giorno, mese, anno).

COSTO SOCIALE

rappresenta il costo generalizzato che si scarica sulla collettività per effetto del funzionamento del sistema (sistema di trasporto) o per il generarsi di eventi aleatori (incidenti stradali). Nel caso relativo all'evento "incidente stradale", l'esternalità negativa che grava sulla collettività si quantifica nel danno economico conseguente subito dalla società: i principali oneri che, a diverso titolo direttamente o indirettamente, gravano sulla collettività tutta a seguito di un incidente avvenuto ad un singolo individuo, quali appunto la perdita capacità produttiva, i costi umani, i costi sanitari e altre voci di costo indifferenziate.

DENSITÀ ABITATIVA

rapporto tra il numero di abitanti e la superficie di territorio occupato.

DISTANZA MEDIA DELLO SPOSTAMENTO

rapporto fra il totale delle distanze percorse durante tutti gli spostamenti considerati e il numero degli spostamenti stessi.

FLUSSO VEICOLARE

quantità di veicoli che transita su una sezione stradale in una data unità di tempo (n. veicoli/h).

HINTERLAND

territorio circostante ad una grande città, vale a dire l'insieme dei centri abitati sui quali si estende l'influenza economica, culturale e sociale della città. L'estensione dell'hinterland può variare nel tempo in funzione dello sviluppo di infrastrutture e servizi in grado di attrarre flussi di merci verso il centro logistico rappresentato dalla città "nucleo".

INDICATORI TRASPORTISTICI

grandezze derivate che misurano le performance - e i relativi cambiamenti nel tempo - di alcuni processi/fenomeni osservati nel settore dei trasporti. Nello specifico possono riguardare: l'offerta di trasporto pubblico (densità della rete, densità fermate, posti-km, etc.); la domanda di trasporto pubblico e privato (es: passeggeri trasportati, tasso di motorizzazione, etc.); la produzione dei servizi di trasporto (vett x km, convogli x km, ecc...); gli strumenti di programmazione; le politiche di trasporto urbano (es: densità ZTL, disponibilità stalli di sosta a pagamento sulle strade, disponibilità stalli parcheggi di scambio, etc.).

APPENDICE B

GLOSSARIO

INDICE DI VECCHIAIA

descrive il grado di invecchiamento della popolazione come il peso delle quote di popolazione più anziana in rapporto a quelle di popolazione più giovane. Si definisce come il rapporto di composizione tra la popolazione anziana (65 anni e oltre) e la popolazione più giovane (0-14 anni). Quanto più è alto l'IV tanto più la popolazione è mediamente anziana. Valori superiori a 100 indicano una maggiore presenza di soggetti anziani rispetto ai giovanissimi.

MOBILITY MANAGAMENT

Insieme delle strategie e soluzioni messe in atto da una Organizzazione (e supportate dall'Amministrazione locale) per l'ottimizzazione degli spostamenti sistematici casa-lavoro-scuola, allo scopo di ridurre o razionalizzare l'uso dell'auto privata. Strumento primario è il "Piano Spostamenti casa-lavoro" (PSCL) nel quale si propongono modalità e mezzi di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale (car pooling, car sharing, bike sharing, trasporto a chiamata, navette, ect.).

NUMERO INDICE

rapporto tra il valore di una grandezza e un valore di riferimento della stessa (tale rapporto è poi moltiplicato per 100). Viene utilizzato generalmente nelle serie storiche per comparare grandezze anche eterogenee, espresse in unità di misura differenti.

ORE - VARCO

durata complessiva di interdizione ad un varco della circolazione ai non autorizzati in un periodo dato (giorno, mese anno).

PARCO VEICOLARE

numero di veicoli che, ad una certa data, risultano registrati in una unità territoriale oppure numero di veicoli di cui dispone un'azienda (flotta).

PERIODO DI PUNTA

periodo di tempo (ora, giorno, etc.) in cui si registra la massima intensità di traffico (misurata in termini di flussi veicolari).

PINO DELLA POPOLAZIONE

rappresentazione grafica della ripartizione della popolazione di una data entità geografica (stato, regione, comune) per età e genere.

PRESENZE TURISTICHE

numero di notti trascorse dai turisti/city users nelle strutture ricettive di un dato territorio.

GLOSSARIO

PRODUZIONE	per un'azienda di trasporto è il complesso delle percorrenze effettuate dai veicoli componenti la propria flotta (nell'espletamento dei servizi di trasporto) in un dato periodo di tempo.
SHARE/RIPARTIZIONE MODALE	distribuzione delle scelte di spostamento effettuate dalla popolazione che insiste su un dato territorio, rispetto alle diverse modalità e ai diversi mezzi disponibili, in un dato intervallo temporale.
TASSO DI CRESCITA	variazione relativa di una grandezza espressa in serie storica rispetto ad un orizzonte temporale di riferimento (es. annuale, semestrale, mensile, di periodo specificato, etc.).
TASSO DI DISOCCUPAZIONE	indicatore statistico del mercato del lavoro che esprime il rapporto tra le persone in cerca di lavoro e la forza lavoro esistente.
TASSO DI FERIMENTO	utilizzato nel campo della sicurezza stradale, è il rapporto tra il numero delle persone ferite in un dato periodo di tempo negli incidenti stradali su un territorio, rispetto alla popolazione media di quel territorio nello stesso periodo (n. feriti/100.000 abitanti).
TASSO DI MORTALITÀ	come sopra, il rapporto tra il numero dei decessi, per incidente stradale, e la popolazione media dello stesso periodo (espresso in numero di persone decedute per centomila abitanti).
TASSO DI MOTORIZZAZIONE	rapporto tra il numero dei veicoli privati a motore (auto, ciclomotore etc.), presenti in un dato periodo su un territorio, rispetto alla relativa popolazione (es.: n. auto/1.000 abitanti).
TASSO DI OCCUPAZIONE	indicatore statistico del mercato del lavoro calcolato come rapporto percentuale tra il numero di persone occupate e la popolazione.
TASSO MEDIO DI SPOSTAMENTO	rapporto tra il numero delle persone che hanno dichiarato di spostarsi in un dato periodo di tempo e la popolazione residente di riferimento.
TEMPI DI PERCORRENZA	tempo necessario a percorrere un determinato tragitto (origine-destinazione).

APPENDICE B

GLOSSARIO

VARCO	sezione stradale che segna l'ingresso ad una Zona a Traffico Limitato o più in generale ad un sistema stradale sottoposto a restrizione di traffico, attrezzata con dispositivi tecnologici atti a monitorare i flussi di traffico anche a fini sanzionatori (tracciamento degli autorizzati e dei non autorizzati).
VELOCITÀ COMMERCIALE	spazio percorso in media in una unità di tempo (es. km/h), al lordo di tutti i tempi accessori e le soste necessari a completare il viaggio.
VETTURE PER KM	numero di km percorsi in un anno da tutte le vetture del parco circolante di una azienda utilizzate per erogare il servizio di trasporto programmato.
ZONE PGTU	6 zone concentriche individuate nell'ambito del Piano Generale del Traffico Urbano di Roma, in cui è stato suddiviso il territorio comunale. Le prime quattro zone sono interne al Grande Raccordo Anulare (GRA), la quinta è compresa tra il GRA e i limiti del territorio comunale della città, la sesta zona si identifica con l'area costiera di Ostia.
ZTL	Zona a Traffico Limitato. Porzione territoriale di un comune, in genere situata nelle aree urbane più centrali, nella quale la circolazione viene limitata in determinate fasce orarie (si parla di ZTL diurna e notturna), al fine di tutelare la qualità dell'aria (riduzione delle emissioni inquinanti da veicolo) e più in generale la qualità della vita urbana.

ROMA 

mobilità
ROMA 