

# RAPPORTO MOBILITÀ ROMA

# 2023



ROMA



mobilità  
ROMA





## **Roma Servizi per la Mobilità S.r.l.**

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

Via Silvio D'Amico 40, 00145 Roma

[www.romamobilita.it](http://www.romamobilita.it)

---

### **Presidente e Amministratrice Delegata**

Anna Donati

### **Direttore Generale**

Luca Avarello

### **Responsabile Direzione Servizi e Trasporto Collettivo**

Fabio Schiavo

### **Progetto, redazione e coordinamento editoriale**

*Direzione Servizi e Trasporto Collettivo – Control Room e Monitoraggio della Mobilità*

Cristina Severini

Roberto Gigli

### **Gruppo di lavoro a supporto per analisi ed elaborazioni statistiche**

Gabriella Mancinelli (*Control Room e Monitoraggio della Mobilità*)

Domenico Ciavatta (*Direzione Tecnica Mobilità e Ingegneria*)

# INDICE

	<b>INTRODUZIONE</b>	<b>8</b>
<b>01</b>	<b>LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA</b>	<b>10</b>
<b>01.1</b>	<b>DEMOGRAFIA</b>	
	EVOLUZIONE DELLA POPOLAZIONE 2013-2022 DELL'AREA ROMANA (SERIE NUMERI INDICE 2013=100)	<b>13</b>
	LA DENSITÀ TERRITORIALE DELLA POPOLAZIONE AL 31/12/2022 (IN ABITANTI/KM2) FONTE DATI: ISTAT	<b>14</b>
	IL PINO DELLA POPOLAZIONE DEL COMUNE DI ROMA AL 31/12/2022 FONTE DATI: ISTAT	<b>15</b>
	LA DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLA POPOLAZIONE A ROMA AL 31/12/2022 FONTE DATI: ANAGRAFE	<b>16</b>
<b>01.2</b>	<b>ECONOMIA</b>	
	TASSO DI OCCUPAZIONE E IMPRESE FONTE DATI: ISTAT	<b>17</b>
<b>01.3</b>	<b>TURISMO</b>	
	PRESENZE TURISTICHE A ROMA E NEL LAZIO 2021-2022 FONTE DATI: COMUNE DI ROMA	<b>18</b>
	<b>IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI</b>	<b>19</b>
<b>02</b>	<b>L'OFFERTA DI MOBILITÀ</b>	<b>20</b>
<b>02.1</b>	<b>IL PARCO CIRCOLANTE</b>	
	I TASSI DI MOTORIZZAZIONE NELLA CAPITALE E NELLA SUA AREA METROPOLITANA AL 31/12/2022	<b>25</b>
	UN CONFRONTO CON LE ALTRE CITTÀ ITALIANE – 2022	<b>26</b>
<b>02.2</b>	<b>LA RETE STRADALE</b>	
	LA STRUTTURA DELLA RETE	<b>27</b>
	LE DOTAZIONI DI STRADE DEI MUNICIPI	<b>28</b>
<b>02.3</b>	<b>LA SOSTA</b>	
	IL SISTEMA DEI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO CON IL TPL – 2022	<b>29</b>
<b>02.4</b>	<b>LA RETE TPL DI SUPERFICIE</b>	
	LO SVILUPPO DELLA RETE TPL AL 31/12/2022	<b>30</b>
	LE LINEE TPL DI SUPERFICIE 2022	<b>31</b>
	IL PARCO VEICOLI DI SUPERFICIE 2022	<b>32</b>
	IL PARCO VEICOLI DI SUPERFICIE E LE FERMATE DELLA RETE 2022	<b>33</b>
<b>02.5</b>	<b>LA RETE TPL DELLE METROPOLITANE</b>	
	LA RETE DELLE METROPOLITANE (LINEE E STAZIONI) 2022	<b>34</b>
<b>02.6</b>	<b>LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL</b>	
	I SERVIZI TPL DI SUPERFICIE E LA METROPOLITANA 2022	<b>35</b>
	I SERVIZI TPL DI SUPERFICIE E LA METROPOLITANA 2022 – ANDAMENTI MENSILI PRODUZIONE CONSUNTIVATA	<b>36</b>

	UN FOCUS SULLA METROPOLITANA- 2022	<b>37</b>
	UN FOCUS SULLE FERROVIE CONCESSE ATAC – 2022	<b>38</b>
	UN FOCUS SUI SERVIZI FERROVIARI REGIONALI (TRENITALIA) - CdS 2018-2023	<b>39</b>
	UN FOCUS SUI SERVIZI TPL EXTRAURBANI SU GOMMA (COTRAL) – 2021	<b>40</b>
<b>02.7</b>	<b>LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE</b>	
	LA MOBILITÀ CONDIVISA: LO SHARING MOBILITY SU SCALA NAZIONALE 2022	<b>41</b>
	LA MOBILITÀ CONDIVISA: IL CAR SHARING A ROMA 2022	<b>43</b>
	LE ALTRE FORME DI SHARING MOBILITY A ROMA E IL SERVIZIO TAXI 2022	<b>44</b>
	IL MOBILITY MANAGMENT, IL SERVIZIO CHIAMA TAXI E LA MOBILITÀ ELETTRICA – 2022	<b>45</b>
	LA CICLABILITÀ – UN CONFRONTO A SCALA NAZIONALE – 2022 (RAPPORTO MOBILITARIA 2023)	<b>46</b>
	LA CICLABILITÀ A ROMA – I PIANI DI SVILUPPO DELLA RETE CICLABILE	<b>47</b>
	LA CICLABILITÀ A ROMA – LA CRESCITA DELLA RETE AL 2022	<b>48</b>
<b>02.8</b>	<b>TRASPORTO SCOLASTICO ORDINARIO, RISERVATO E TRASPORTO INDIVIDUALE PERSONE CON DISABILITÀ</b>	<b>49</b>
	<b>IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI</b>	<b>50</b>
<b>03</b>	<b>LE REGOLE</b>	<b>53</b>
<b>03.1</b>	<b>LA SOSTA</b>	
	LA SOSTA TARIFFATA – 2022	<b>56</b>
	LA SOSTA PER I VEICOLI MERCI - 2022	<b>58</b>
<b>03.2</b>	<b>LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO</b>	
	LA ZTL CENTRO STORICO	<b>59</b>
	LA ZTL TRASTEVERE	<b>60</b>
	LA ZTL SAN LORENZO	<b>61</b>
	LA ZTL TESTACCIO	<b>62</b>
	LA ZTL AF1 VAM	<b>63</b>
	LE ZTL BUS	<b>64</b>
<b>03.3</b>	<b>LE STRADE/CORSIE RISERVATE</b>	
	L'ACCESSO ALLA TANGENZIALE EST E I VARCHI TPL	<b>65</b>
<b>03.4</b>	<b>IL SISTEMA DEI PERMESSI</b>	
	L'ACCESSO ALLA ZTL – 2022	<b>66</b>
<b>03.5</b>	<b>L'ACCESSO DEI BUS TURISTICI – 2022</b>	<b>67</b>
	<b>IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI</b>	<b>69</b>
<b>04</b>	<b>LA MOBILITÀ A ROMA</b>	<b>70</b>
<b>04.1</b>	<b>LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2021</b>	

	LA MOBILITÀ DEI ROMANI IN UN GIORNO FERIALE TIPO: ARTICOLAZIONE DELLE INDAGINI	<b>75</b>
	GLI USCITI DA CASA IN UN GIORNO FERIALE TIPO	<b>76</b>
	I TASSI DI USCITA DA CASA E LO SMART WORKING.	<b>77</b>
	GLI SPOSTAMENTI EFFETTUATI IN UN GIORNO TIPO	<b>78</b>
	LA RIPARTIZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI PER AGGREGAZIONE ELEMENTARE DI MEZZI	<b>79</b>
	LA RIPARTIZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI PER CATENE DI MEZZI	<b>80</b>
	LA RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO	<b>81</b>
	ORARI DI INIZIO E DURATE DEGLI SPOSTAMENTI	<b>82</b>
	LA DURATA DEGLI SPOSTAMENTI	<b>83</b>
	L'ACCOMPAGNAMENTO DI PERSONE	<b>84</b>
	LA MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI	<b>85</b>
	IL POSSESSO DI MEZZI IN FAMIGLIA	<b>86</b>
<b>04.2</b>	<b>IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO</b>	
	LA DOMANDA DI ACCESSO ALLE ZTL – 2022	<b>87</b>
	LA DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL CENTRO – 2022	<b>88</b>
	LA DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL TRASTEVERE – 2022	<b>89</b>
	LA DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL SAN LORENZO E TESTACCIO – 2022	<b>90</b>
	LA DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL AF1 - VAM – 2022	<b>91</b>
	I VARCHI DI ACCESSO ALLA TANGENZIALE EST – 2022	<b>92</b>
	I VARCHI DEL TPL (CORSIE PREFERENZIALI) IN ESERCIZIO – 2022	<b>93</b>
<b>04.3</b>	<b>ACCESSO ALLE PISTE CICLABILI</b>	
	IL MONITORAGGIO DEI FLUSSI DI BICICLETTE	<b>94</b>
<b>04.4</b>	<b>L'USO DELLA BICICLETTA</b>	
	LA PROPENSIONE E LE MOTIVAZIONI D'USO DELLA BICICLETTA – INDAGINE 2022	<b>95</b>
<b>04.5</b>	<b>LA DOMANDA SU TPL</b>	
	LE VENDITE DI TITOLI DI VIAGGIO 2022	<b>97</b>
	LE VENDITE DI TITOLI DI VIAGGIO – SERIE STORICHE DELLE VENDITE 2012-2022	<b>98</b>
	<b>IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI</b>	<b>99</b>
<b>05</b>	<b>GLI EFFETTI DEL TRAFFICO</b>	<b>100</b>
<b>05.1</b>	<b>I LIVELLI DI TRAFFICO</b>	
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO – ANALISI DATI FCD	<b>104</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO – CONTEGGI FLUSSI VEICOLARI - SERIE STORICA DATI FCD 2021-2022	<b>105</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO – VELOCITÀ - SERIE STORICA DATI FCD 2021-2022	<b>106</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO – VELOCITÀ PER CATEGORIA DI STRADA	<b>107</b>

	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO – VARIAZIONE STATISTICHE VELOCITÀ 2022 VS 2021	<b>108</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO – I CARICHI SULLA RETE DI SUPERFICIE – 2022	<b>111</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO – I CARICHI SULLE LINEE METRO E FERROVIE CONCESSE	<b>112</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO – I CARICHI METRO E FERROVIE CONCESSE PER GIORNO	<b>116</b>
	LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO – I CARICHI METRO E FERROVIE CONCESSE PER FASCIA ORARIA	<b>117</b>
<b>05.2</b>	<b>L'INCIDENTALITÀ STRADALE</b>	
	UN CONFRONTO TRA LE GRANDI CITTÀ ITALIANE 2022	<b>118</b>
	NUMERI INDICE IN SERIE STORICA DEGLI INDICATORI DI INCIDENTALITÀ	<b>119</b>
	RIPARTIZIONE DEGLI INCIDENTI PER TIPO – 2022 (SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)	<b>120</b>
	PERSONE COINVOLTE NEGLI INCIDENTI (A BORDO DI VEICOLI E PEDONI) – 2022	<b>121</b>
	ETÀ DELLE PERSONE COINVOLTE NEGLI INCIDENTI (A BORDO DI VEICOLI E PEDONI) – 2022	<b>122</b>
	GENERE DELLE PERSONE COINVOLTE NEGLI INCIDENTI (A BORDO DI VEICOLI E PEDONI) – 2022	<b>123</b>
	LA DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DEGLI INCIDENTI A ROMA – 2020	<b>124</b>
<b>05.3</b>	<b>L'AMBIENTE</b>	
	CONCENTRAZIONE AGENTE INQUINANTE PM2.5 – 2022	<b>125</b>
	CONCENTRAZIONE AGENTE INQUINANTE PM10 – 2022	<b>126</b>
	CONCENTRAZIONE AGENTE INQUINANTE NO2 – 2022	<b>127</b>
	<b>IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI</b>	<b>128</b>
<b>06</b>	<b>IL CONFRONTO TRA I MUNICIPI</b>	<b>130</b>
	<b>I MUNICIPIO</b>	<b>132</b>
	<b>II MUNICIPIO</b>	<b>133</b>
	<b>III MUNICIPIO</b>	<b>134</b>
	<b>IV MUNICIPIO</b>	<b>135</b>
	<b>V MUNICIPIO</b>	<b>136</b>
	<b>VI MUNICIPIO</b>	<b>137</b>
	<b>VII MUNICIPIO</b>	<b>138</b>
	<b>VIII MUNICIPIO</b>	<b>139</b>
	<b>IX MUNICIPIO</b>	<b>140</b>
	<b>X MUNICIPIO</b>	<b>141</b>
	<b>XI MUNICIPIO</b>	<b>142</b>
	<b>XII MUNICIPIO</b>	<b>143</b>
	<b>XIII MUNICIPIO</b>	<b>144</b>
	<b>XIV MUNICIPIO</b>	<b>145</b>
	<b>XV MUNICIPIO</b>	<b>146</b>

**APPENDICE A:** LE FONTI DATI PER TEMA TRATTATO – EDIZIONE 2023

**147**

**APPENDICE B:** GLOSSARIO

**148**

# INTRODUZIONE

Il Rapporto 2023 sulla mobilità di Roma è alla sua quinta edizione e torna ad offrire ai cittadini e cittadine, esperti, associazioni, categorie, università e centri di ricerca, comunicazione ed aziende, una “*fotografia*” della nostra città che, “*muovendosi*” lungo le diverse edizioni, racconta gli effetti sul sistema urbano delle politiche di mobilità intraprese nel tempo.

La scelta editoriale resta quella di privilegiare immagini, tavole e grafici, mentre i commenti testuali si confermano sintetici, sebbene puntuali, pensati per supportare e guidare nella consultazione di dati e tabelle, a vantaggio di una migliore comprensione dei fenomeni, raccontati attraverso i “numeri” della mobilità romana.

Questa edizione prende in considerazione i dati riferiti al 2022 e mostra un anno ormai affrancato dalle limitazioni imposte nel periodo pandemico, con una città finalmente riaperta alla fiducia e alla socialità, a conferma dell'andamento di ripresa già avviatosi nel 2021 per le attività economiche, culturali e turistiche sul territorio, che quindi torna a far crescere la mobilità ed il traffico nella capitale.

Il fermento e la crescita sono confermati dai dati: l'**incremento dell'indice occupazionale** dell'Area metropolitana è +3,8%, mentre gli **arrivi** e le **presenze turistiche** sono pressoché triplicati rispetto al 2021 (+189,2% rispetto al 2021), con **34,7 milioni di presenze turistiche** (il 51,3% stranieri) e **15,2 milioni di arrivi** complessivi (di cui 48,3% stranieri) per una media di oltre 102.000 presenze/giorno in più sul territorio urbano.

I dati confermano la **spinta** della città verso scelte di **mobilità sostenibile**:

- il parco auto continua a rinnovarsi e le autovetture di classe EURO 6 sono il 36,1% del parco circolante totale;
- il TPL riprende lentamente la sua fetta di utilizzatori con un +44% di titoli Metrebus venduti e un servizio che cresce offrendo +2,4% di nuove linee, mentre si lavora alla progettazione delle 4 nuove linee tram finanziate con i fondi del PNRR;
- la rete di Mobility Manager si fortifica con un ulteriore incremento del +30% fra le aziende e di un +11% nelle scuole;
- la promozione dell'elettrico si conferma in crescita con +3,3% di **colonnine di ricarica**;
- cresce anche la **rete ciclabile del +2,3%** per 320 km di estesa totale, mentre si è chiuso il progetto per il GRAB (Grande Raccordo Anulare per Biciclette) che a breve aprirà i cantieri.
- il servizio di **bike sharing** aumenta del **+7,6%** con un parco di **9.900 biciclette** disponibili in città.

La ripresa è dunque evidente e la città torna a vivere la sua complessità di centro ad elevata attrattività, con la rinnovata consapevolezza di dover mantenere forte l'attenzione sui temi della *sicurezza stradale*: nel 2021 e 2022 i tassi di incidentalità sono tornati a salire dopo la pausa pandemica del 2020, superando nel 2022 anche i livelli del 2019.

Il 2022 mostra Roma al 2° posto nella graduatoria nazionale per il *tasso di mortalità*, mentre è ferma al 5° per quello dei ferimenti, con un aumento sia della mortalità (+24%) che dei ferimenti (+20,5%) complessivi rispetto al 2021 e una crescita della **gravità** degli incidenti (*indice di gravità* +3,4%). Se poi la lettura dei dati si sofferma sul segmento di *utenza fragile* rappresentato dai “**pedoni**”, allora l'**aumento di morti** (+37,5%), **di feriti** (+19,9%) e del complessivo **costo sociale per incidentalità** (+20%) diventa un dato ancora ancora più sofferto, che ci ricorda dove il nostro impegno e la nostra attenzione debbano focalizzarsi da subito e nei prossimi anni.

Roma ha ancora molto lavoro davanti a sé per favorire una migliore fruibilità degli spazi urbani e la qualità della vita in città, per questo la sua Amministrazione mantiene fermo l'impegno verso i temi della mobilità sostenibile, della sicurezza stradale e della tutela ambientale, nell'obiettivo ambizioso, ma necessario, di condurre la città sempre più vicina agli elevati *standard* europei cui siamo chiamati a confrontarci.

Il documento, aggiornato con pochissime eccezioni al 2022, mantiene la sua articolazione nelle consuete 6 sezioni principali:

- la sezione 1 descrive lo **scenario di riferimento**, la struttura socio-economica della città, la composizione demografica e la sua evoluzione, la realtà economica e imprenditoriale del territorio, i flussi turistici che interessano Roma e l'area metropolitana;



- la sezione 2 è incentrata sull'**offerta di mobilità** presente sul territorio, sia in termini infrastrutturali che rispetto ai servizi erogati di mobilità pubblica, condivisa e sostenibile;
- la sezione 3 è dedicata a sistemi, norme ed infrastrutture per la **regolazione del traffico urbano**;
- la sezione 4 attiene alla **domanda di mobilità**, con riflessioni sulla mobilità del biennio post-pandemia e il mutare di abitudini e motivazioni di spostamento;
- la sezione 5 pone l'accento sugli **effetti della mobilità privata**, gli effetti misurati con i dati FCD e sulla distanza degli spostamenti in autovettura, nell'ottica di un più ampio ragionamento sulla *città delle brevi distanze*;
- la sezione 6, infine, propone una **lettura comparata per Municipi**, attraverso i principali *indicatori* della mobilità urbana e i relativi *ranking*.

A tutti e tutte voi l'augurio di una interessante ed utile lettura.

**Anna Donati**

Presidente e Amministratrice Delegata di 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 31/12/2022). 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 popolose del Paese (nell'ordine, Milano, Napoli, Torino, Palermo, Genova Bologna e Firenze). Pur raggiungendo nel 2022 una **popolazione di 2,748 mln di abitanti**, pari a più della metà della popolazione degli altri 7 comuni italiani più popolosi (con popolazione complessiva pari a 5,047 mln abitanti), Roma si estende su una **superficie di 1.287 km<sup>2</sup>**, ovvero il 20% in più della superficie complessiva dei suddetti 7 comuni. Conseguentemente la **densità territoriale** del solo comune di Roma (**21,35 abitanti/ha**) è pari a meno della metà della densità dell'aggregato degli altri 7 comuni (46,9 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 65,2%) e poco meno della metà della popolazione regionale.

In base alla ricostruzione delle serie storiche della popolazione (ISTAT) si osserva che nel periodo **2013-2022** il comune di Roma presenta il **più basso tasso di crescita della popolazione pari al 9%**, rispetto ad area e cintura metropolitana, (corrispondente ad un ritmo annuale medio dello 1,1%), più basso di quello dell'area metropolitana nel suo complesso con 16‰ (il 2,0‰ annuale) e di quello della sola cintura metropolitana con il 3,0‰ (il 3,7‰ annuale).

Da osservare che, sulla base delle statistiche prodotte dall'ISTAT, si è registrata, **nel 2022 un'inversione di posizione dei profili** e quello di Roma Capitale ha subito un abbassamento che lo ha portato **al di sotto del profilo della Cintura metropolitana**, con il risultato che al 2022 il NI (Numero Indice) della popolazione della Cintura è di 2,2 punti superiore a quello di Roma Capitale.

Ovunque **cregono 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 2021 la popolazione **tende ad invecchiare di più** nei comuni della **Cintura metropolitana** con un indice che si attesta su 160,2, valore superiore del **4%** a quello del 2021. La popolazione di **Roma** città invecchia meno velocemente (**2,9%** rispetto al 2021), pur presentando un **valore assoluto dell'indice di vecchiaia** che risulta di **29 punti superiore** a quello della cintura metropolitana (189,4 contro i 160,2 della cintura).

La distribuzione **della popolazione** all'interno del territorio urbano conferma il **municipio VII** come il **più popolato**, con una popolazione di poco superiore ai 305mila abitanti (comparabile alla popolazione di una città come Catania), mentre quello **più densamente abitato** è il **municipio V** (86,3 abitanti/ha), **seguito dal I e dal II** con densità territoriali di poco superiori agli 80 abitanti/ha (quasi 4 volte il dato medio romano). Il **municipio più "anziano"** è il **municipio I** (il centro città, con indice IV di 276,6, pari a 1,4 volte

il dato medio cittadino), mentre quello **più giovane** è il **municipio VI**, dove si registra una sostanziale equivalenza, in termini di consistenza numerica, tra le fasce più giovani rispetto e quelle più anziane (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 2022 l'area metropolitana registra un **tasso medio di occupazione pari al 63,6%**, di poco inferiore a quello che caratterizza la macro-regione centrale del paese (64,8%). Inoltre, per l'area metropolitana di Roma è confermata la **dinamica meno vivace della crescita dell'indice occupazionale**: nel periodo **2013-2022 l'indice di occupazione medio romano è +3,7%** contro un +6,2% del **centro Italia**.

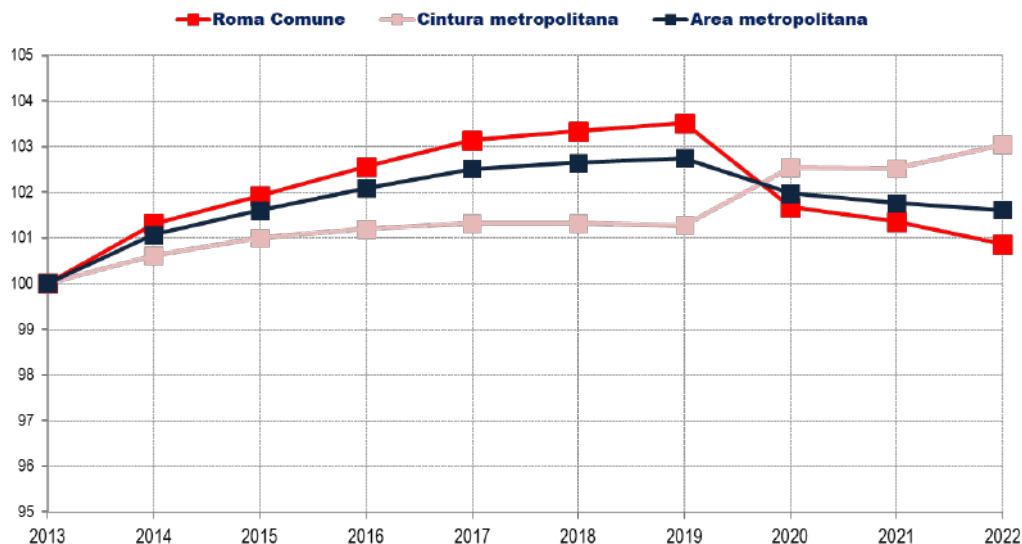
Altro comparto economico che stimola, soprattutto in alcuni periodi dell'anno, la mobilità di una città come Roma ad alta valenza storico-artistica, è il **turismo**. Dopo la chiusura della pandemia 2020 e la lenta ripresa del 2021, il 2022 rappresenta il primo anno di vera ripresa dell'attività turistica a Roma e nella regione Lazio. I dati forniti in questa edizione del Rapporto riportano un **confronto 2021-2022** che mostra come l'atteso rialzo delle presenze turistiche nel 2021 viene fortemente superato da una importante crescita delle presenze registrato nel 2022, per effetto di una ampia ripresa della fiducia nella possibilità di muoversi in ragionevole sicurezza sanitaria anche all'estero. Nel 2022 a Roma gli **arrivi** e le **presenze turistiche** sono pressoché triplicati rispetto al 2021, anno in cui la città aveva già registrato un +21,8% di pernottamenti rispetto al 2020. Il 2022 registra **34,7 milioni di presenze** turistiche nella Capitale (il 51,3% stranieri) e **15,2 milioni di arrivi** complessivi (di cui 48,3% stranieri), in sostanza una media annuale di oltre 102.000 presenze/giorno in più sul territorio urbano. Il tempo di permanenza nella città in media è di 2 giorni per il turista italiano e sale a 2,5 giorni per il turista straniero.

Chiude questa sezione la **scheda di comparazione 2021-2022** 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** (-0,5%), un **andamento crescente** degli indici di **vecchiaia** soprattutto a carico della Cintura metropolitana (+2,9% per Roma, +4% nella Cintura), un **incremento dell'indice occupazionale** dell'Area metropolitana (+3,8%), che appare allineata all'andamento del centro Italia (+3,7%) e un **importante incremento delle presenze turistiche** che registra un **+189,2%** rispetto al 2021.

# 01 LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

01.1  
DEMOGRAFIA

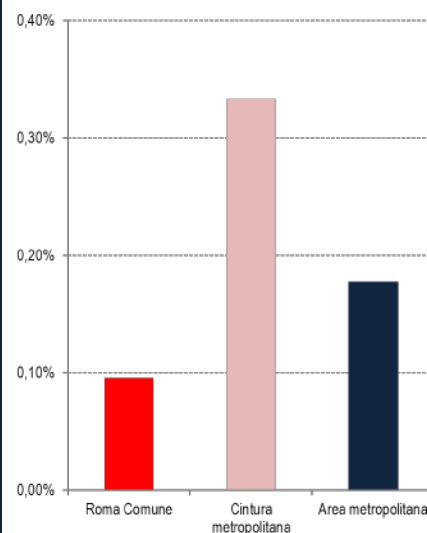
EVOLUZIONE DELLA POPOLAZIONE 2013-2022 DELL'AREA ROMANA  
(SERIE NUMERI INDICE 2013=100). DATO AL 31/12/2022  
FONTE DATI: ISTAT



POPOLAZIONE  
ROMA COMUNE AL  
31/12/2022

**2.748.109**  
ABITANTI

TASSI MEDI DI  
CRESCITA ANNUALI  
NEL PERIODO  
2013-2022



POPOLAZIONE  
ROMA CINTURA  
METROPOLITANA  
AL 31/12/2022

**1.468.444**  
ABITANTI

La popolazione  
dell'area  
metropolitana nel  
periodo 2013-2022 ha  
un tasso medio di  
crescita del  
**+ 0,18%**

POPOLAZIONE  
ROMA AREA  
METROPOLITANA  
AL 31/12/2022

**4.216.553**  
ABITANTI

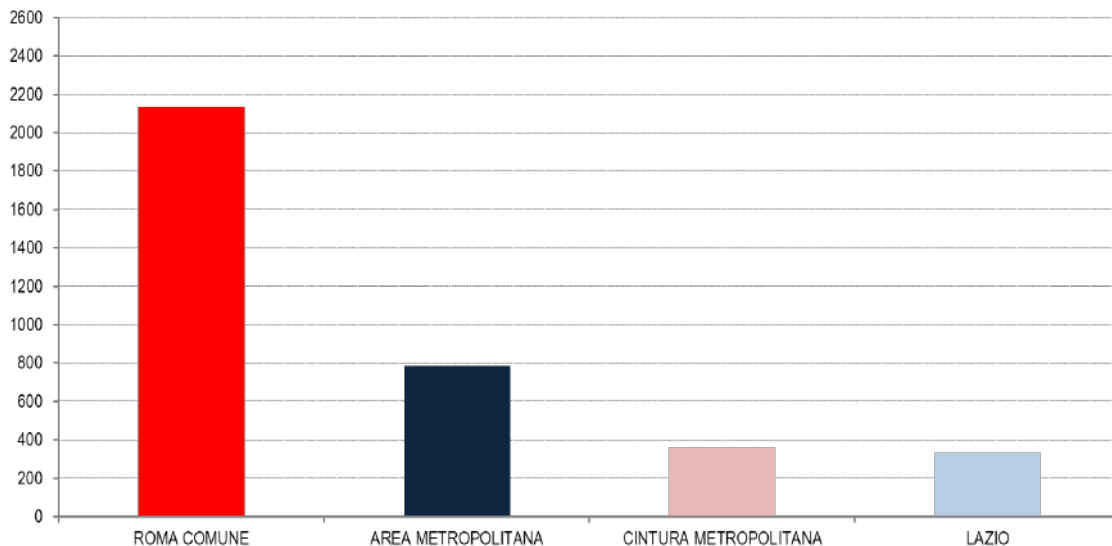
RIPARTIZIONE  
DELLA  
POPOLAZIONE AL  
31/12/2022

ROMA COMUNE ASSORBE QUASI **DUE TERZI** DELLA POPOLAZIONE DELL'AREA  
METROPOLITANA (**65,2%**)

# 01 LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

## 01.1 DEMOGRAFIA

LA DENSITÀ TERRITORIALE DELLA POPOLAZIONE AL 31/12/2022 (IN ABITANTI/KM<sup>2</sup>)  
 FONTE DATI: ISTAT

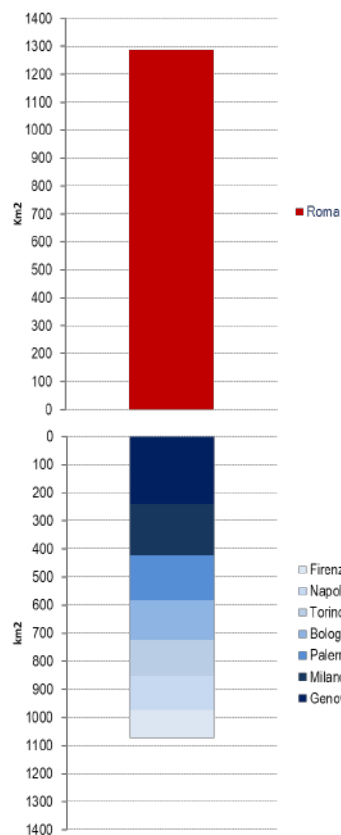


SUPERFICIE ROMA  
 COMUNE

**1.287,36** KM<sup>2</sup>

IL COMUNE DI ROMA HA UNA  
 SUPERFICIE CHE INGLOBA  
 LE AREE DELLE ALTRE  
 SETTE CITTÀ PIÙ POPOLATE  
 DEL PAESE

**1.287,36** KM<sup>2</sup>  
 CONTRO  
**1.074,77** KM<sup>2</sup>



DENSITÀ  
 TERRITORIALE  
 ROMA COMUNE

**2.135** ABITANTI/KM<sup>2</sup>

PER CONTRO LA  
 POPOLAZIONE COMPLESSIVA  
 DELLE ALTRE SETTE CITTÀ  
 PIÙ POPOLATE DEL PAESE È

**1,84** VOLTE  
 LA POPOLAZIONE DEL  
 COMUNE DI ROMA

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

**2,72** VOLTE L'AREA  
 METROPOLITANA

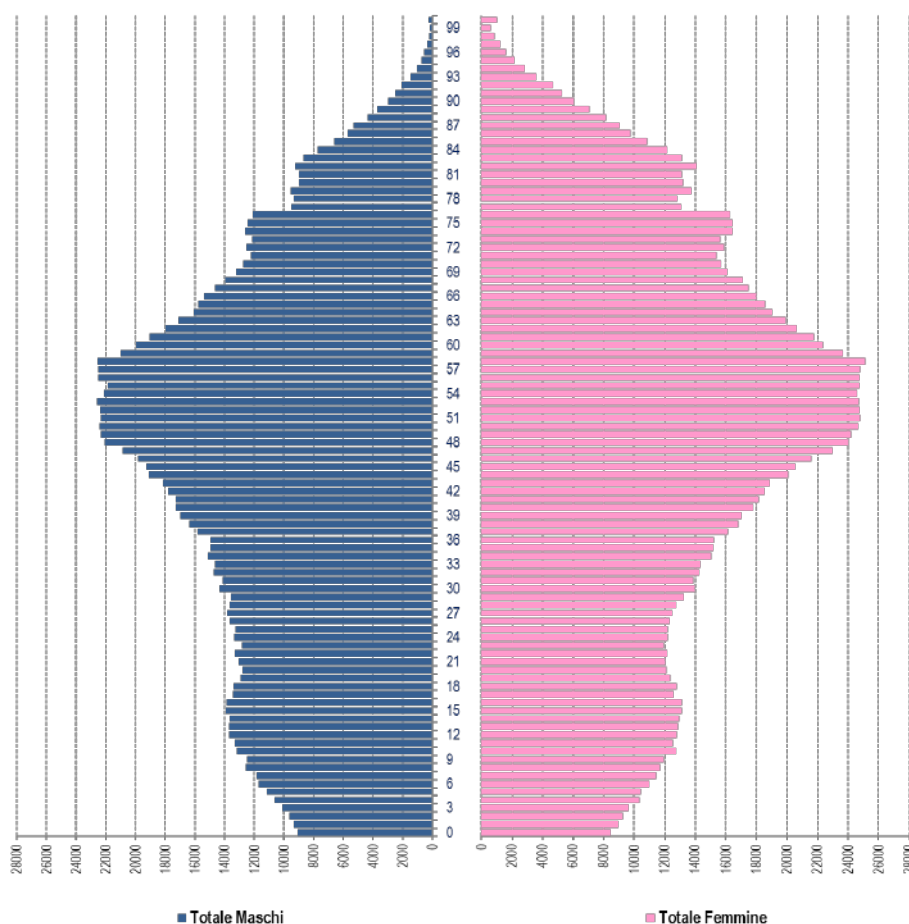
**6,45** VOLTE LA  
 REGIONE LAZIO

# 01 LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

## 01.1 DEMOGRAFIA

IL PINO DELLA POPOLAZIONE DEL COMUNE DI ROMA AL 31/12/2022  
 FONTE DATI: ISTAT

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



LE PROPORZIONI DI GENERE PER IL COMUNE DI ROMA

**47,5%**  
**MASCHI**

**52,5%**  
**FEMMINE**

**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

VARIAZIONE DELL'INDICE DI VECCHIAIA NEL PERIODO 2012-2022

ROMA COMUNE  
**14,1%**

CINTURA METROPOLITANA  
**36,5%**

**IV<sub>2022</sub> ROMA COMUNE** **189,4**

**IV<sub>2022</sub> CINTURA METROPOLITANA** **160,2**

LA POPOLAZIONE È RELATIVAMENTE PIÙ ANZIANA A ROMA, MA LA VELOCITÀ D'INVECCHIAMENTO È MOLTO PIÙ ALTA NEI 120 COMUNI DELLA CINTURA METROPOLITANA

# 01 LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

**01.1**  
DEMOGRAFIA

LA DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DELLA POPOLAZIONE A ROMA AL 31/12/2022  
FONTE: ANAGRAFE

**DENSITÀ  
MEDIA DI  
POPOLAZIONE A ROMA**

**21,4**  
ABITANTI/HA

**MUNICIPIO  
PIÙ  
POPOLATO**

**VII**  
304.500 ABITANTI

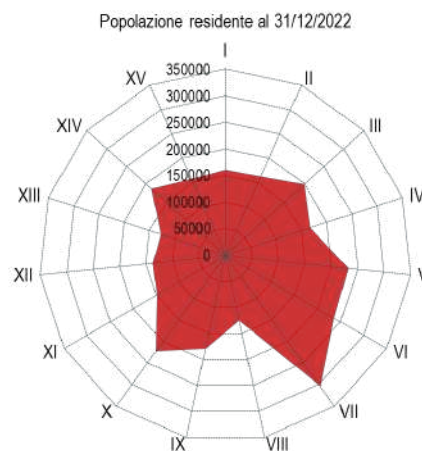
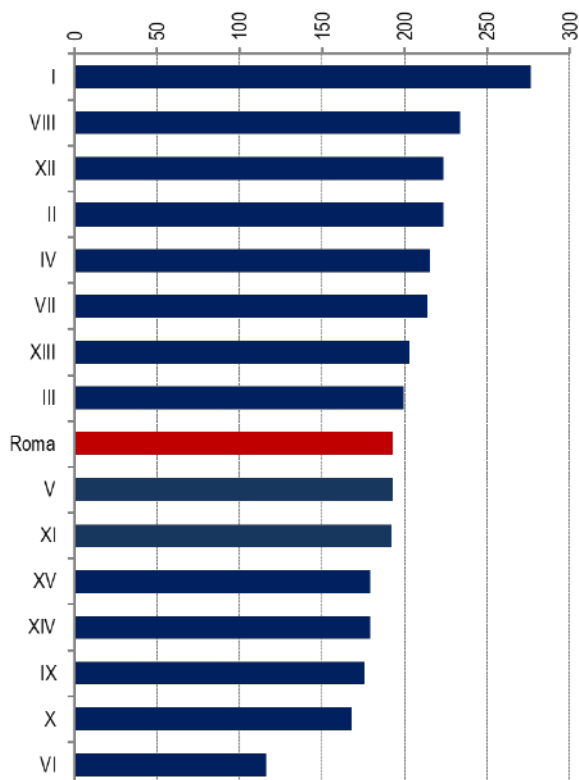
**MUNICIPI  
PIÙ ESTESI**

**XV E IX**  
PIÙ DI **180** KM<sup>2</sup>  
CIASCUNO

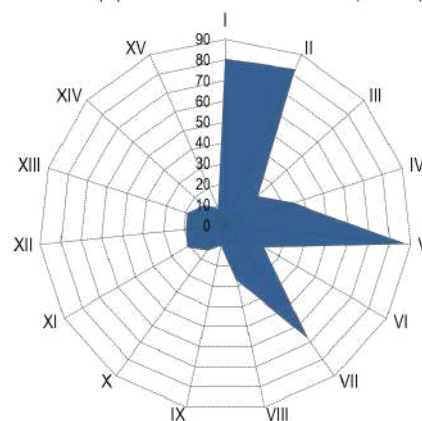
**MUNICIPI  
PIÙ  
DENSAMENTE  
POPOLATI**

**I, II, V**  
D. > 80 AB./HA

INDICE DI VECCHIAIA NEI MUNICIPI DI ROMA



Densità di popolazione residente al 31/12/2022 (in ab./ha)



**MUNICIPIO  
"PIÙ  
ANZIANO"**

**I**  
GLI ANZIANI SONO 2,8  
VOLTE I RAGAZZI FINO A 14  
ANNI

**MUNICIPIO  
"PIÙ  
GIOVANE"**

**VI**  
GLI ANZIANI SONO 1,2  
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 2022\***

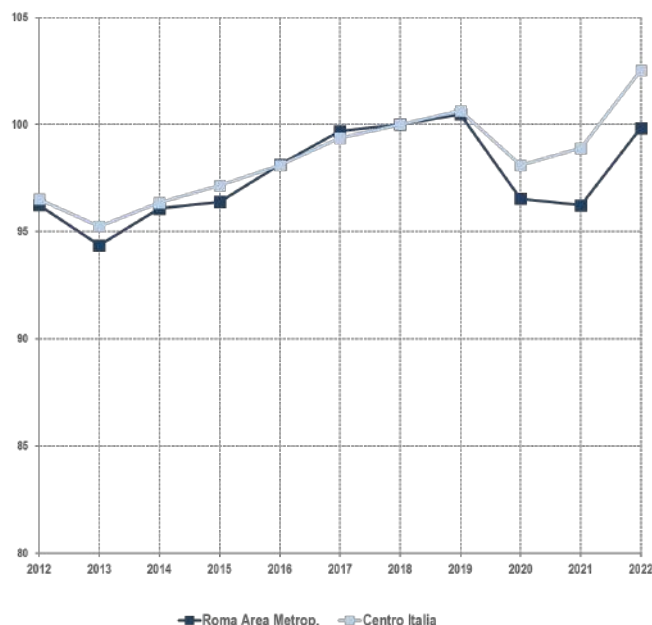
\* Serie storica ricostruita sulla base delle nuove indicazioni del Regolamento Europeo in materia di rilevazione della forza lavoro in vigore dal 1° gennaio 2021

**ROMA AREA METROPOLITANA**

**63,6%**

**CENTRO ITALIA**

**64,8%**



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

**VARIAZIONE OCCUPAZIONE PERIODO 2012-2022**

**ROMA AREA METROPOLITANA**

**3,7%**

**CENTRO ITALIA**

**6,2%**

**L'OCCUPAZIONE CRESCE MENO VELOCEMENTE NELL'AREA METROPOLITANA**

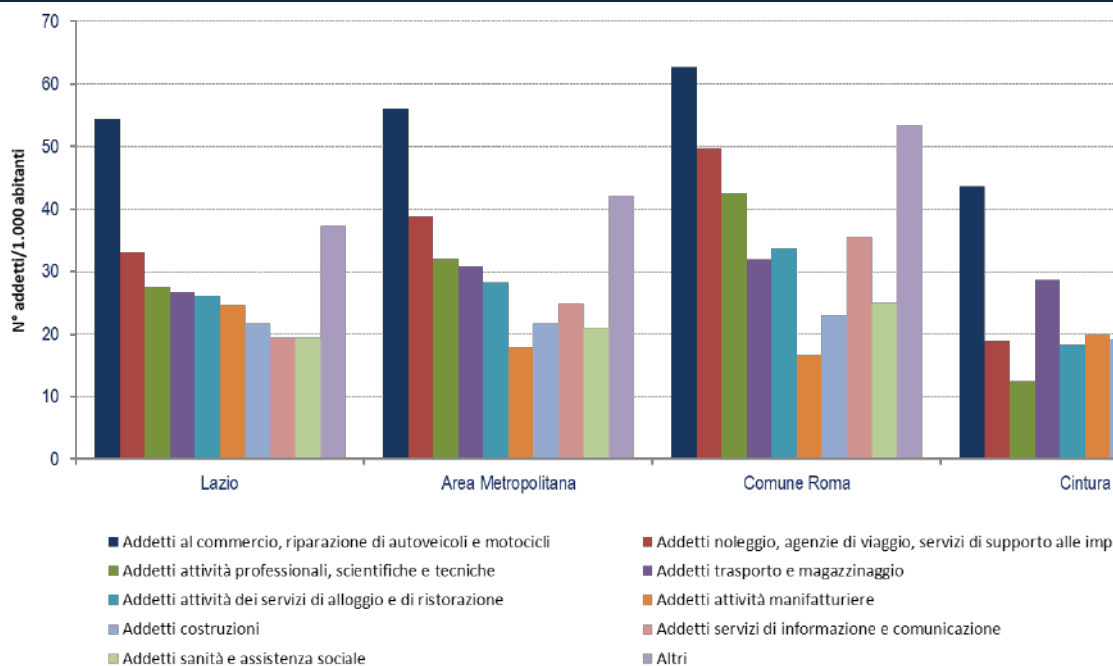
**A ROMA COMUNE RISIEME IL**

**55%**

**DEGLI ADDETTI AL COMMERCIO DEL LAZIO E IL**

**74%**

**DEGLI ADDETTI AD ATTIVITÀ PROFESSIONALI, SCIENTIFICHE E TECNICHE**



Popolazione: fonte ISTAT 2022  
 Addetti: fonte ISTAT 2020

**IMPRESE ATTIVE AREA METROPOLITANA DI ROMA - 2022 (INFOCAMERE)**

**340.100**

# 01 LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

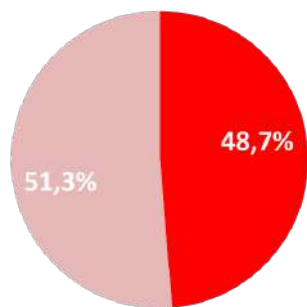
## 01.3 TURISMO

### PRESENZE TURISTICHE A ROMA E NEL LAZIO – 2021-2022

FONTI DATI: COMUNE DI ROMA (su dati Ente Bilaterale Territoriale di Roma e Provincia)

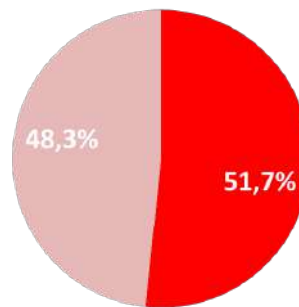
#### PRESENZE E ARRIVI NEL COMUNE DI ROMA NEL 2022

Presenze turistiche nel Comune di Roma



■ Italiani  
■ Stranieri

Arrivi nel Comune di Roma

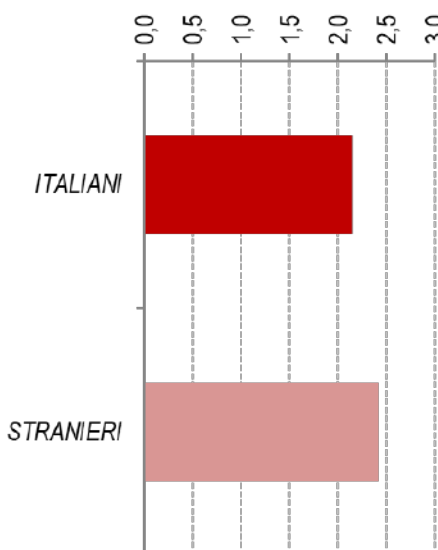


■ Italiani  
■ Stranieri

NEL COMUNE DI ROMA NEL 2022 SI SONO RILEVATE

**34,7** MILIONI DI PRESENZE TURISTICHE E **15,2** MILIONI DI ARRIVI TOTALI

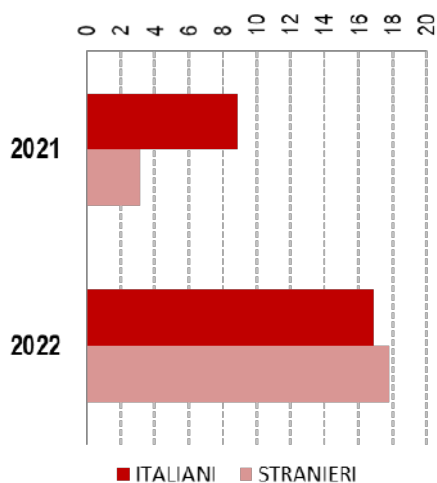
DURATA MEDIA DEI SOGGIORNI PER PROVENIENZA (IN GIORNI) – ANNO 2022



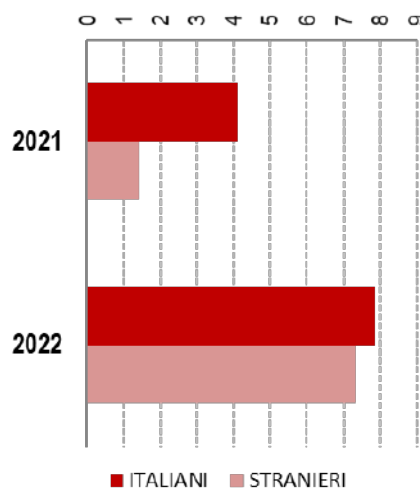
A ROMA RISPETTO AL 2021, NEL 2022 SI È RILEVATO UN AUMENTO PARI A

QUASI 3 VOLTE IL NUMERO DEGLI ARRIVI E DELLE PRESENZE TURISTICHE

PRESENZE TURISTICHE NEL 2021 E NEL 2022 (IN MILIONI)



ARRIVI NEL 2021 E NEL 2022 (IN MILIONI)



## 01 LA STRUTTURA SOCIO-ECONOMICA

### IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var. %
Popolazione Comune Roma (residenti)	2.748.109	2.761.632	-0,5%
Popolazione Cintura metropolitana (residenti)	1.468.444	1.460.999	0,5%
Popolazione Area Metropolitana (residenti)	4.216.553	4.222.631	-0,1%
Indice Vecchiaia Roma	189,4	184,1	2,9%
Indice Vecchiaia Cintura Metropolitana	160,2	154,0	4,0%
Indice Vecchiaia Area Metropolitana	178,8	173,2	3,3%
Tasso occ.ne Area Metropolitana di Roma (%)	63,6	61,3	3,8%
Tasso occupazione Centro Italia (%)	64,8	62,5	3,7%
Arrivi di turisti a Roma (mln)	15,2	5,5	176,4%
Presenze di turisti a Roma (mln)	34,7	12,0	189,2%



02

## 02 OFFERTA DI MOBILITÀ

La sezione traccia un quadro **dell'offerta di trasporto collettivo** sia rispetto ai gestori del TPL che operano in campo urbano (ATAC e Roma TPL), sia rispetto quelli che operano 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** è di poco più di **1,77 mln di autovetture** e circa **385mila motocicli**, a fronte di un parco circolante nell'area metropolitana pari a 2,76 mln di autovetture e 522mila motocicli.

Rapportando la consistenza del parco alla popolazione, ovvero facendo riferimento al tasso di motorizzazione emerge che, tra gli 8 grandi comuni del Paese, **Roma si posiziona al primo posto** (seppur di poco rispetto a Palermo) nella graduatoria del **tasso di motorizzazione autovetture** (con 645 auto ogni 1.000 abitanti) e al **terz'ultimo per quello dei motocicli** (con 140 motocicli ogni 1.000 abitanti).

La somma di autovetture e motocicli porta il **tasso di motorizzazione complessivo** di Roma a **785 veicoli ogni 1.000 abitanti**, al **secondo posto** in graduatoria **dopo Palermo** che raggiunge gli 830 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 **930 veicoli ogni 1.000 abitanti**, in pratica quasi ciascun residente ha un veicolo a disposizione.

In ragione delle normative sempre più stringenti per il contenimento degli inquinanti, **il parco circolante continua a rinnovarsi**, con l'effetto che **tutte le categorie Euro fino alla quinta risultano in progressiva riduzione nel biennio 2021-2022**, a fronte di un concomitante incremento del 13,8% di veicoli EURO 6 nel periodo. Oramai le autovetture di classe **EURO6** rappresentano il **36,1%** del parco circolante totale. Sul fronte dei veicoli a due ruote – i motocicli – nel biennio considerato si è registrata una sostanziale stabilità in termini assoluti (con un totale di circa 385mila veicoli registrati sia nel 2021 che nel 2022), ma anche in questo caso il parco è interessato da un rinnovo, con una riduzione delle classi Euro meno virtuose (fino alla 4°) e il drastico aumento dei motocicli EURO5, i quali nel 2022 sono più che raddoppiati rispetto al 2021. I motocicli EURO4 ed EURO5 rappresentano rispettivamente il 14% e l'8% del parco motocicli circolante nel Paese. Considerando 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 **266 veicoli/km di rete**, per uno sviluppo lineare (veicoli accodati) 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 34 grandi impianti (gestiti da ATAC) per una capacità complessiva di **14.823 posti auto** - di cui 328 riservati ai diversamente abili - situati in massima parte in prossimità dei grandi nodi di interscambio con il TPL. Il 65% 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 a circa il 40% della capacità totale del sistema d'interscambio. Va in ogni caso evidenziato che **la proiezione 2021-2024** prevede un **incremento delle infrastrutture** delle aree di interscambio sul

territorio urbano, mediante la realizzazione di nuove aree di sosta, avviate nel 2021-2022: Conca d'Oro, Annibaliano, Villa Bonelli e Anagnina.

Spostando l'attenzione sulla componente **Offerta di Trasporto Pubblico**, sono subito evidenti le dimensioni della **rete di superficie**: **2.287 km** di rete stradale (più di un quarto della rete stradale della città) su cui insistono i servizi di TPL, per uno **sviluppo di linea** complessivo di **9.096 km**, per un totale di **380 linee di servizio**. Una densità di rete pari a **4 km di linea x km di rete**, cui si associa un indice di dotazione di **3,3 km di linea ogni 1.000 abitanti**. La **flotta** bus è costituita da 2.621 veicoli dei quali 154 convogli tranviari. Considerando la capacità (totale dei posti, seduti e in piedi) dei veicoli componenti la flotta, l'offerta complessiva della **flotta di superficie** raggiunge i **289mila posti**, con oltre il 76% dei veicoli che ha una dimensione pari a 12 metri. **L'età media dei mezzi è aumentata**, passando dagli 8 anni del 2021 ai 10,2 del 2022, mentre il **33% dei veicoli** (compresi i tram) sono ad alimentazione **elettrica**, 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**, gestite attualmente da ATAC, sono: la Roma-Lido (collegamento con Ostia), la Roma-Viterbo e la Roma-Pantano, per uno sviluppo **in area urbana** di **55 km**. Infine, i **servizi ferroviari regionali**, un sistema di **8 linee**, che garantiscono 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).

Per quel che riguarda la **produzione dei servizi TPL** occorre sottolineare che nel 2020 **l'emergenza sanitaria** e la conseguente sospensione temporanea delle attività socioeconomiche imposta con decreto governativo dell'8 marzo 2020 (decreto "Io resto a casa"), aveva determinato la necessità di **rimodulare l'offerta** (con una riduzione di circa 6,6 milioni di vetture x km rispetto al 2019), ma la consuntivazione della produzione aveva rilevato un aumento di circa 2 milioni di vetture x km, questo per effetto della razionalizzazione dei servizi e dell'incremento di velocità commerciale della rete (le migliori condizioni di scorrimento sulla rete avevano ridotto i ritardi in rete, le corse annullate per congestione veicolare, i guasti e gli incidenti). La **produzione totale 2022** di servizi urbani di TPL (linee di superficie più metropolitana) mantiene il **trend positivo per l'offerta di superficie, con +4,4%** di produzione consuntivata rispetto al 2021, ma il **dato complessivo** (bus+tram+metropolitana) **mostra una flessione** e il consuntivo è di **163,6 milioni di vetture x km**, equivalenti a **21,5 miliardi di posti x km offerti**, per un saldo di **-1,6%** rispetto al 2021

Va considerato che il sistema **TPL di superficie** assorbe il **72% della produzione complessiva**, mentre le **4 linee di metropolitana** hanno sviluppato una produzione di **7,3 milioni di convogli x km** (corrispondenti a poco più di 44 milioni di vetture x km), con una produzione giornaliera che, in un giorno feriale tipo, raggiunge le **1.541 corse/giorno**.

Ai 163,6 milioni di **vetture x km** prodotte in ambito urbano da linee di superficie (bus + tram) e metropolitana, si devono aggiungere i **2,85 milioni di convogli x km** prodotti dalle **ferrovie concesse** (570 corse giornaliere medie), i quasi **75 milioni di vetture x km** espresse dalle **linee extraurbane** COTRAL (dato disponibile al 2021) 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 a definire il sistema della **mobilità sostenibile**, con la **ciclabilità** in forte espansione dal 2020 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 **848 colonnine di ricarica** per auto (di cui 127 *fast*, a ricarica veloce) e 12 per moto e scooter.

L'emergenza sanitaria ha stimolato il potenziamento delle misure di mobilità dolce, in particolare sul sistema delle **piste ciclabili**, anche in conseguenza dei vincoli imposti 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*), che hanno indotto uno *shift modale* interessante verso la **modalità pedonale, ciclabile e con monopattini elettrici**.

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 **2017-2022** sono stati **realizzati circa 77 km di nuove piste** che si vanno ad aggiungere ai 243 km di rete esistenti al 2016 e che determinano, a **dicembre 2022 un'estesa complessiva di 320 km di rete ciclabile**, di cui l'85% con infrastrutture fisse e il 15% "in segnaletica" sulla sede stradale.

Nella classifica nazionale Roma è in **1° posizione** per quel che riguarda l'**estesa di rete**, ma ha posizione media in classifica rispetto agli indici di dotazione. In particolare, facendo riferimento ai dati estratti dal *Rapporto Mobilitaria Ed. 2023* fra i 14 grandi comuni del Paese Roma si colloca in **8° posizione** per il rapporto **rete ciclabile/popolazione** (116 metri di ciclabile ogni 1.000 abitanti, contro i 177 della media dei 14 grandi comuni) e in **9° posizione** in riferimento al **rapporto tra l'estesa della rete ciclabile e il suo territorio** (24,9 km/100km<sup>2</sup> contro i 45,4 dei 14 grandi comuni).

Il 2022 ha registrato un elevato **incremento** anche dell'offerta di **Sharing Mobility** con una molteplicità di operatori (privati e pubblici) che assicurano la possibilità di scegliere un'alternativa sostenibile e condivisa per gli spostamenti quotidiani. In particolare **a Roma** sono presenti servizi in sharing per auto, biciclette, scooter e monopattini, con 19 operatori privati che rendono disponibile una flotta di quasi **30mila veicoli** (dei quali 14.500 monopattini). È attivo poi un diffuso servizio di **car sharing** con **1.799 veicoli** disponibili per una percorrenza/anno pari a **17 milioni di vet/km e 830mila iscritti**. 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, 339 stalli distribuiti in 161 postazioni di presa/rilascio dei veicoli suddivise su 13 dei 15 municipi della città e circa 3.500 iscritti. A Roma è infine attivo il sistema **Taxi** che conta 7.667 licenze e i servizi **NCC** per 945 licenze.

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 2022 sono stati coinvolti nel sistema di Mobility Management **386 aziende** (per più di 416mila dipendenti) e **57 istituti scolastici** (per 57.000 studenti).

Un cenno va ai **Servizi Scolastici di Linea** per i quali l'offerta ATAC di corse bus che servono i plessi scolastici (circa 50 linee del TPL hanno corse scolastiche dedicate), ha raggiunto nel 2022 le 600mila *vetture x km*, cui si deve aggiungere il **Servizio Scolastico Riservato** - affidato con contratto di servizio ad operatori privati - che serve quasi 5.800 iscritti fra bambini e ragazzi sia normodotati che diversamente abili, con vetture dedicate esclusivamente 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 circa 1.500 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 2021-2022**. Roma il 2022 vede un **incremento del tasso di motorizzazione** dello 0,7%, ma **migliora la composizione del parco circolante** con +8,2% di autovetture Euro 5 e Euro 6 e +103% di motocicli Euro5. Come anticipato, **l'offerta TPL** mostra un numero delle linee bus di superficie di aumento di +2,4%, ma le misurazioni a consuntivo del trasporto pubblico hanno registrato nella **produzione totale 2021-2022** una piccola flessione di **-0,4%**, sebbene **con andamento difforme** fra i diversi servizi. Per **bus, filobus ed elettrico** il consuntivo cresce rispetto al 2021 di **+4,4%**, mentre resta **in flessione la produzione tram** sia nella programmazione (-9%) che nel consuntivo (-20%), in ragione delle attività - tuttora in corso - per la manutenzione della rete tranviaria nelle tratte di maggiore ammaloramento, avviata nel 2020. **Flette** anche la **metropolitana** con un **-13,8%** anche in questo caso a causa delle chiusure anticipate del servizio per gli interventi di manutenzione straordinaria programmati e in corso sulla linea A. Prosegue anche per il 2022 la riduzione della produzione programmata sulle **ferrovie concesse** (**-9,5%** che si aggiunge al -7% del 2021).

Il confronto 2021-2022, infine, conferma il permanere della **spinta espansiva nel settore della mobilità sostenibile** degli ultimi anni: il **mobility management scolastico** rileva una forte crescita con **+11,8%** delle scuole con mobility manager nominato e **+11,1%** di studenti e personale scolastico interessati; la **promozione dell'elettrico** si conferma in crescita con **+3,3%** di **colonnine di ricarica** e cresce anche la **rete ciclabile del +2,3%**. In controtendenza il servizio di **car sharing "station based"**, che dopo il +12% di iscrizioni del 2021 perde un -8,1%. Infine, resta **stabile** l'offerta di **monopattini sharing** con una flotta di **14.500 mezzi** disponibili sul territorio nel 2022, mentre cresce il servizio di **bike sharing** del **+7,6%** con un parco di **9.900 biciclette** disponibili.



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.1 IL PARCO  
CIRCOLANTE

I TASSI DI MOTORIZZAZIONE NELLA CAPITALE E NELLA SUA AREA  
METROPOLITANA - 2022

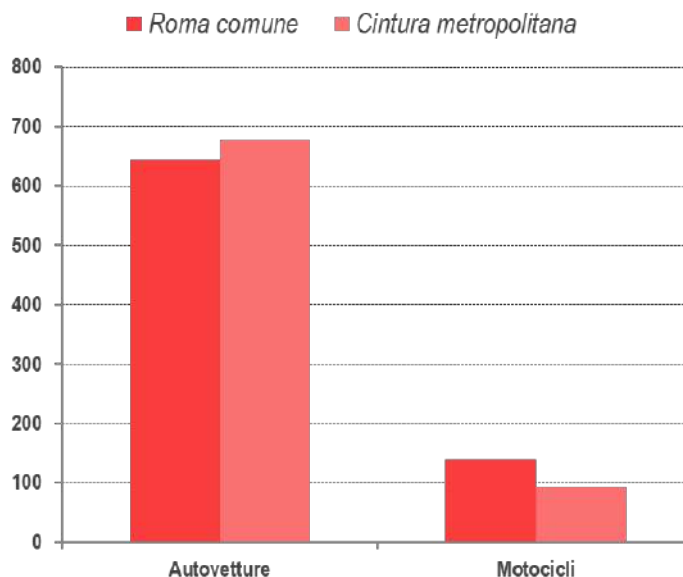
NEL 2022

**645**

**AUTOVETTURE OGNI  
1000 ABITANTI A  
ROMA**

**140**

**MOTOCICLI (>50CC)  
OGNI 1000 ABITANTI  
A ROMA**

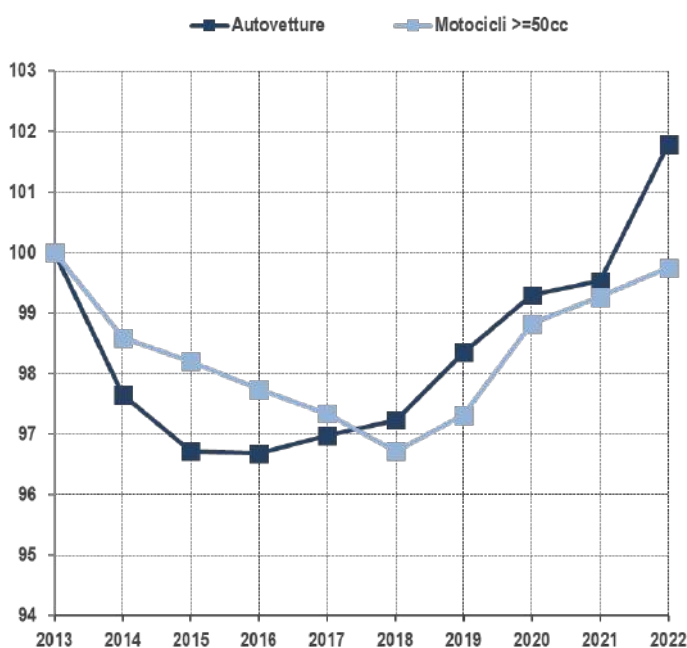


**NUMERO  
AUTOVETTURE  
A ROMA - 2022**

**1.772.000**

**NUMERO  
MOTOCICLI  
(>50CC) A ROMA -  
2022**

**385.000**



**EVOLUZIONE DEI TASSI DI MOTORIZZAZIONE  
A ROMA**

**AUTOVETTURE  
E MOTOCICLI**

**DOPO UN TREND IN  
DIMINUIZIONE, NETTA  
RIPRESA A PARTIRE  
DAL 2018, PIÙ  
ACCENTUATA NEL  
2022**

**AUTOVETTURE**

**IL TASSO DI  
MOTORIZZAZIONE, IN  
CRESCITA DAL 2016,  
AUMENTA DEL **+2,3%**  
RISPETTO AL 2021**

**MOTOCICLI**

**DOPO UNA  
DECRESCITA  
COSTANTE FINO AL  
2018,  
DECISA RIPRESA  
CHE PERMANE ANCHE  
NEL 2022 (**+0,5%**)**

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.1 IL PARCO CIRCOLANTE

UN CONFRONTO CON LE ALTRE CITTÀ ITALIANE - 2022

## ROMA È

**1°** IN GRADUATORIA PER IL  
TASSO DI MOTORIZZAZIONE  
**AUTOVETTURE**

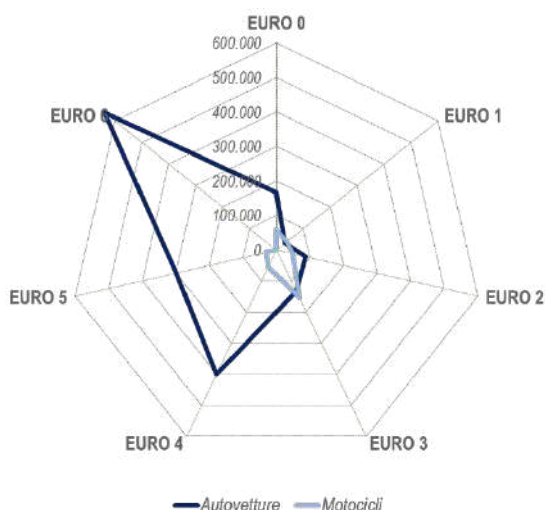
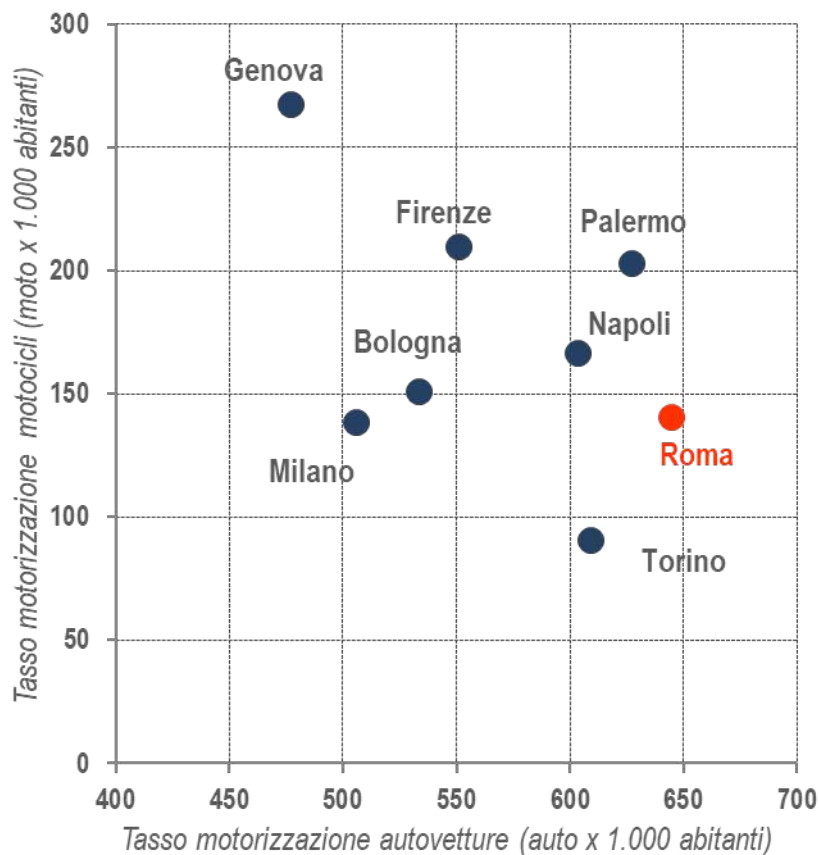
**TERZ'ULTIMA** PER I  
MOTOCICLI

## 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



### IL PARCO AUTO E MOTOCICLI DI ROMA PER CLASSE EURO

**AUTOVETTURE**

**EURO 6**  
**36,1% DEL**  
**PARCO**

**MOTOCICLI**

**EURO 3**  
**39,7% DEL**  
**PARCO**

**MA IL PARCO SI  
RINNOVA**

**NEL  
2022  
SUL  
2021**

**+ 13,8% AUTO EURO 6**  
**+ 102,7% MOTOCICLI EURO 5**

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.2 LA RETE STRADALE

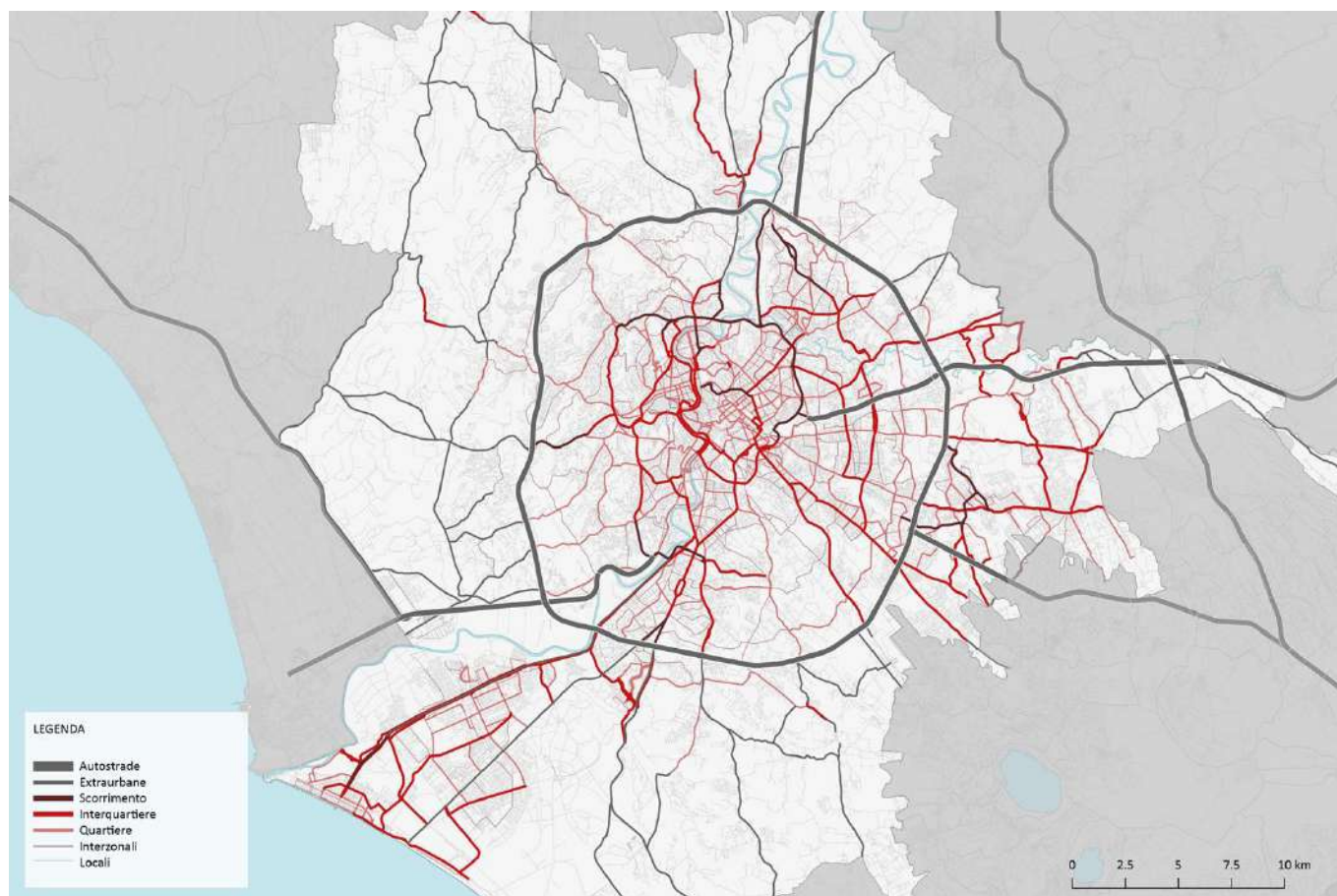
### LA STRUTTURA DELLA RETE

**ESTESA TOTALE  
DELLA RETE**

**8.000** KM

**RETE PRINCIPALE**

**1.280**  
KM

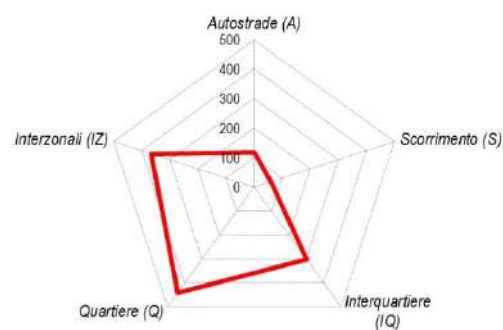


**RETE PRINCIPALE  
PORTANTE**

**400** KM

**STRADE LOCALI**

**84%** DEL  
**TOTALE DELLA RETE**

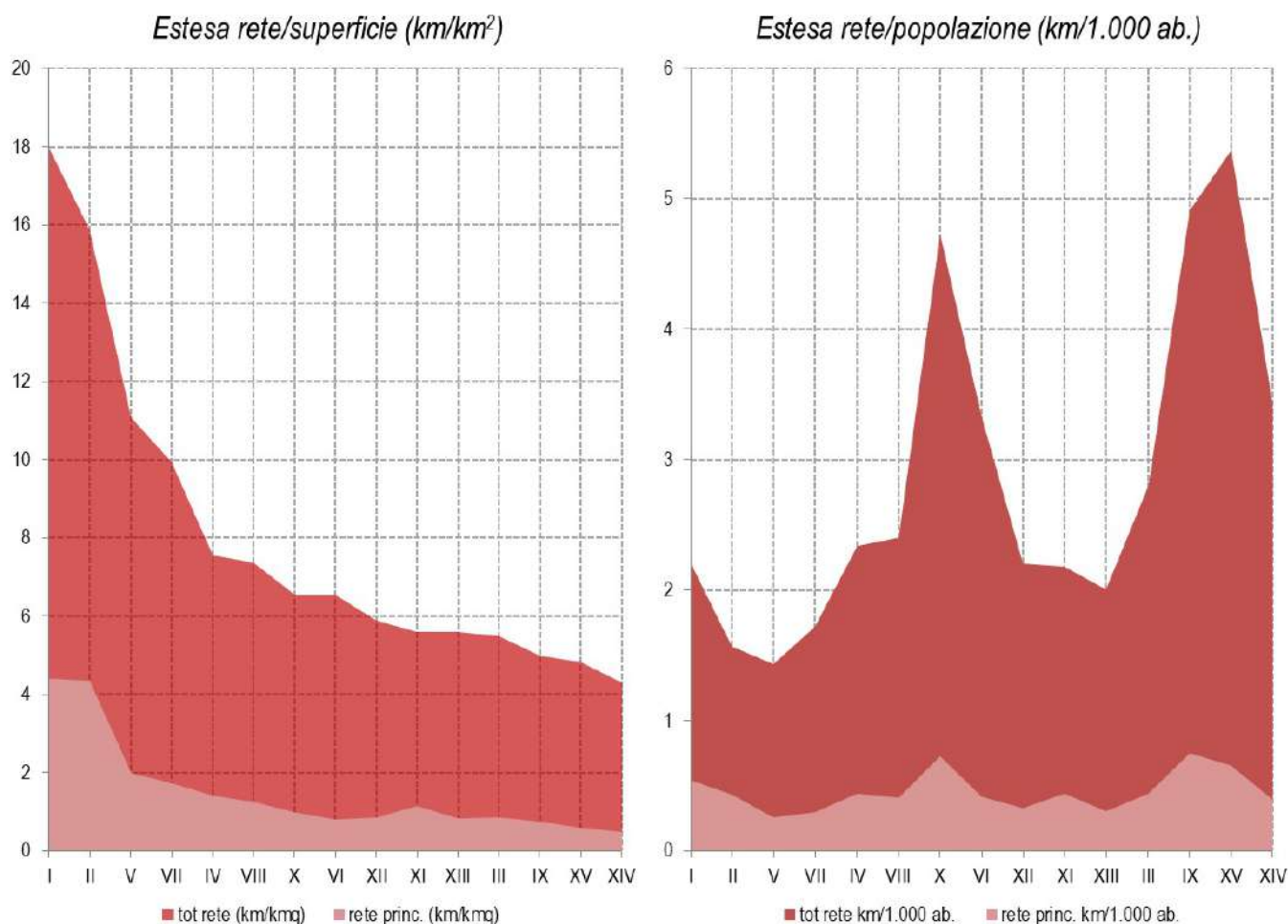


## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.2 LA RETE STRADALE LE DOTAZIONI DI STRADE DEI MUNICIPI

DOTAZIONI DI STRADE DEI MUNICIPI (TOTALE RETE E RETE PRINCIPALE IN KM/KM<sup>2</sup>)

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



Estesa totale rete /  
**superficie**  
Comune di Roma

**6,2**  
km/km<sup>2</sup>

Estesa totale rete /  
**popolazione**  
Comune di Roma

**2,8**  
km/1.000  
abitanti

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.3 LA SOSTA

#### IL SISTEMA DEI PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO CON IL TPL - 2022 ESERCIZIO ATAC

**CAPACITÀ  
DEL SISTEMA DELLA  
SOSTA  
D'INTERSCAMBIO**

**14.823**  
POSTI AUTO, DI CUI IL  
**2,2%** DEDICATO AI  
**DISABILI**

**NUMERO DI IMPIANTI**

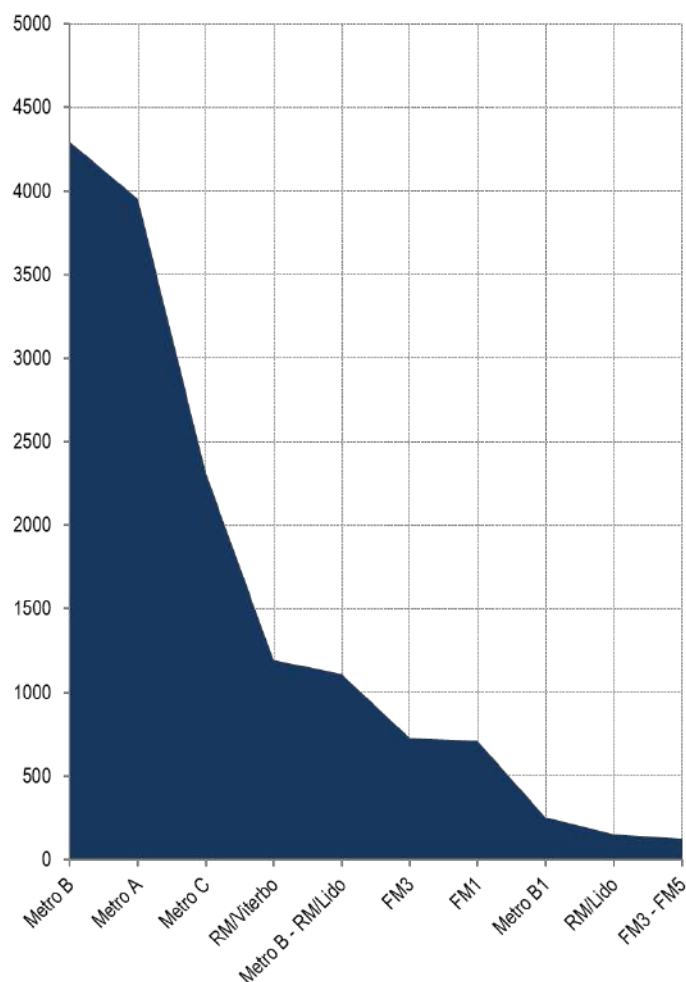
**34**

**I CINQUE  
IMPIANTI PIÙ GRANDI  
HANNO, CIASCUNO,  
UNA CAPACITÀ  
SUPERIORE AI**

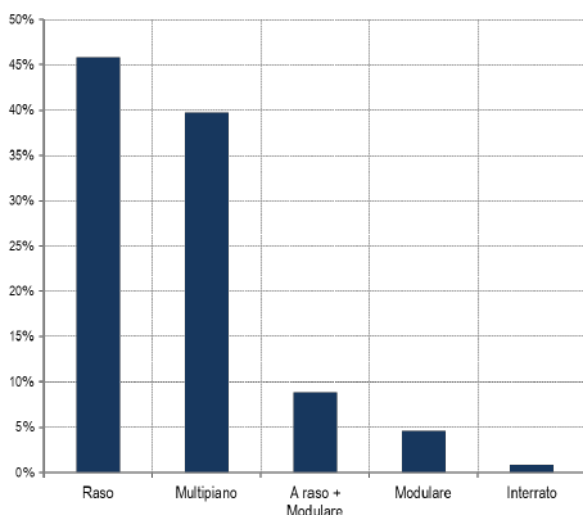
**960**  
POSTI AUTO

**... E OFFRONO, IN  
TOTALE, UNA  
DISPONIBILITÀ DI  
SOSTA PARI AL**

**40%**  
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**

**65%**  
DEL TOTALE DEI  
POSTI OFFERTI

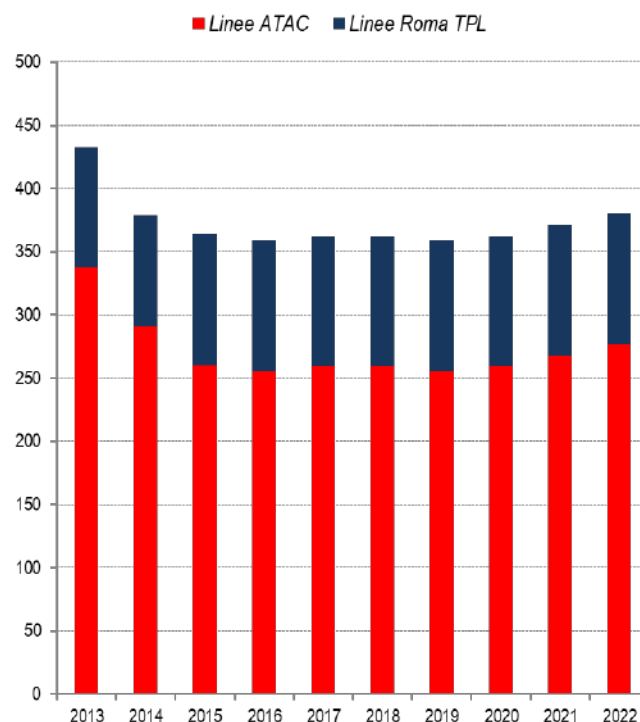
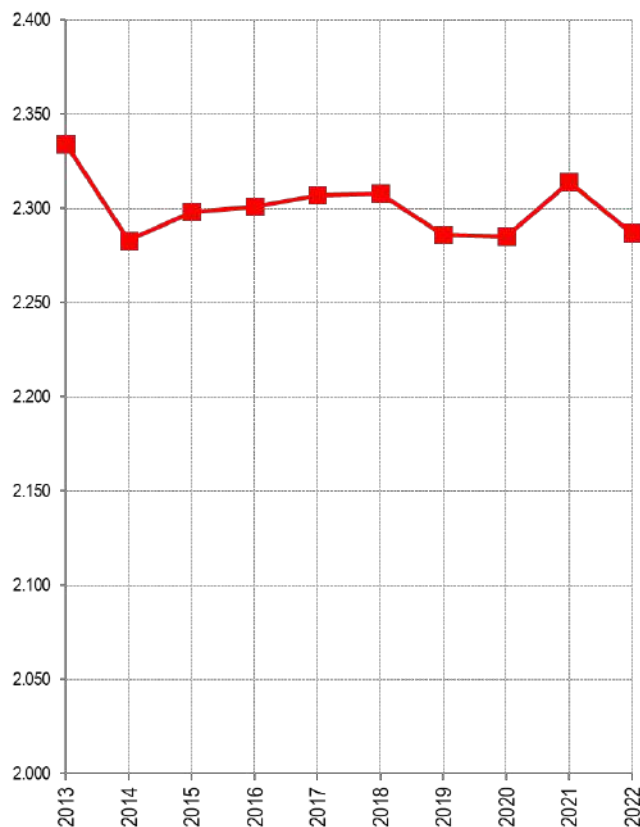
## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

#### LO SVILUPPO DELLA RETE TPL AL 31/12/2022

<b>ESTENSIONE DELLA RETE</b>	<b>2.287</b> KM
<b>DI CUI</b>	<b>37</b> KM DI RETE TRANVIARIA
<b>RETE TPL / SUPERFICIE COMUNE DI ROMA</b>	<b>1,78</b> KM/KM <sup>2</sup>
<b>RETE TPL / POPOLAZIONE COMUNE ROMA</b>	<b>0,83</b> KM PER 1000 ABITANTI
<b>NUMERO TOTALE DI LINEE (COMPRESIVO DI SOSTITUTIVI PROGRAMMATI)</b>	<b>380</b>
<b>DI CUI</b>	<b>277</b> GESTITE DA <b>ATAC</b> (COMPRESO LE <b>6</b> LINEE TRAM)
<b>ATAC GESTISCE IL</b>	<b>72,9%</b> DELLE LINEE
<b>LUNGHEZZA TOTALE DELLO SVILUPPO DELLE LINEE</b>	<b>9.096</b> KM
<b>DI CUI ATAC</b>	<b>6.849</b> KM (75%)
<b>DI CUI ROMA TPL</b>	<b>2.247</b> KM (25%)
<b>LUNGHEZZA TOTALE LINEE / ESTESA RETE TPL</b>	<b>3,98</b> KM LINEE/KM RETE

L'ESTENSIONE DELLA RETE TPL (IN KM)



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

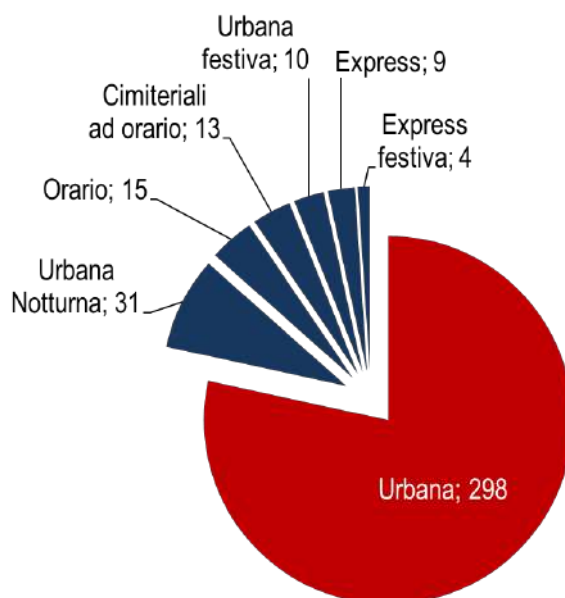
### LE LINEE TPL DI SUPERFICIE - 2022

LE LINEE **URBANE A FREQUENZA** SONO LE **PIÙ NUMEROSE.**

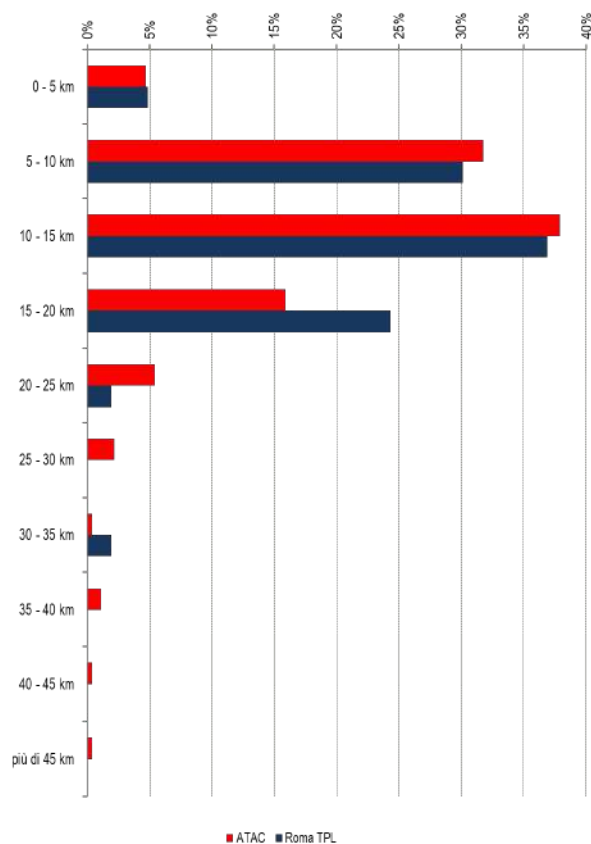


**78%**  
DEL TOTALE DELLE LINEE

**72%**  
DELLO SVILUPPO KILOMETRICO COMPLESSIVO



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



LUNGHEZZA **MEDIA** DI UNA LINEA TPL DI SUPERFICIE

**20,9 KM**  
(andata + ritorno)

LE LINEE DI LUNGHEZZA DAI **10 AI 20 KM** COSTITUISCONO IL

**56%**  
DEL TOTALE

CI SONO **8** LINEE LUNGHE **PIÙ** DI

**30 KM**  
(andata + ritorno)

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

IL PARCO VEICOLI DI SUPERFICIE - 2022

### LA FLOTTA

**2.621**

**VEICOLI**  
COMPRESI 154 CONVOGLI  
TRANVIARI

DI CUI

**2.124**

ATAC

**497**

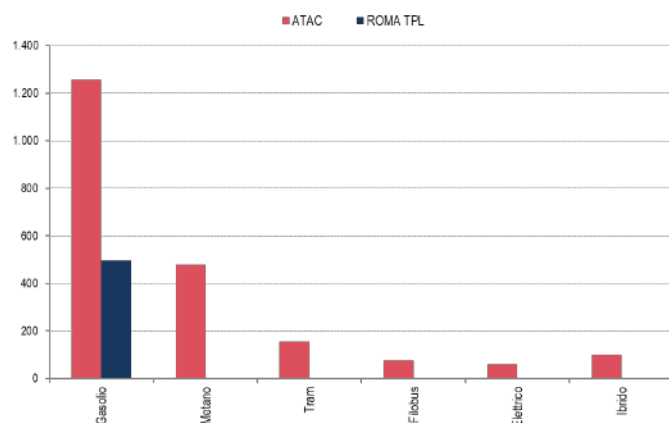
ROMA TPL

**VEICOLI  
ELETTRICI,  
IBRIDI E  
METANO**

**33%**

DELLA FLOTTA

867 VEICOLI  
COMPRESI I TRAM E  
I FILOBUS



**ETÀ  
MEDIA DEI BUS**  
(ATAC + ROMA TPL)

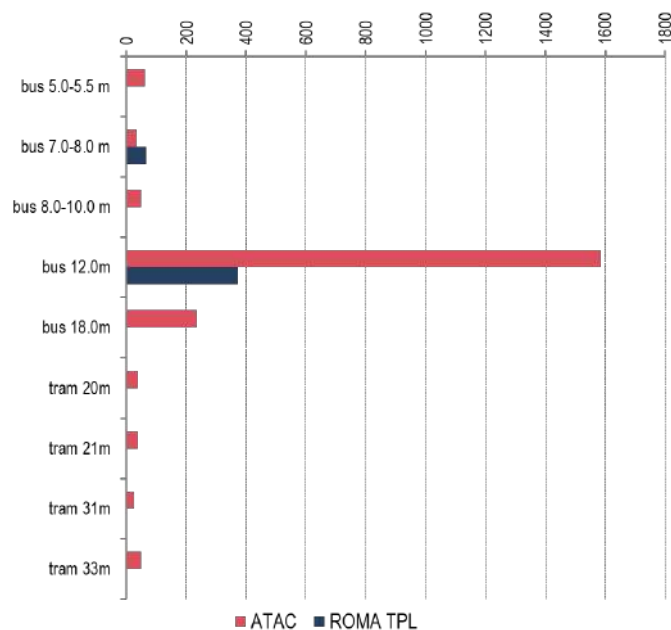
**10,2**  
ANNI

**BUS DA  
12 M**

**76%**  
DELLA FLOTTA  
1.959 VEICOLI

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

**289.200**  
POSTI



**PASSEGGERI  
TRASPORTATI**  
(TOTALE TPL)

**607 MLN**



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA RETE TPL DI SUPERFICIE

### IL PARCO VEICOLI DI SUPERFICIE E LE FERMATE DELLA RETE - 2022

PIÙ DEL  
**75%** DELLA  
FLOTTA BUS  
(ATAC+ROMA TPL)  
È DI CLASSE

**EURO 5  
E  
EURO 6**

GLI  
**EURO 3** E GLI  
**EURO 4** SONO

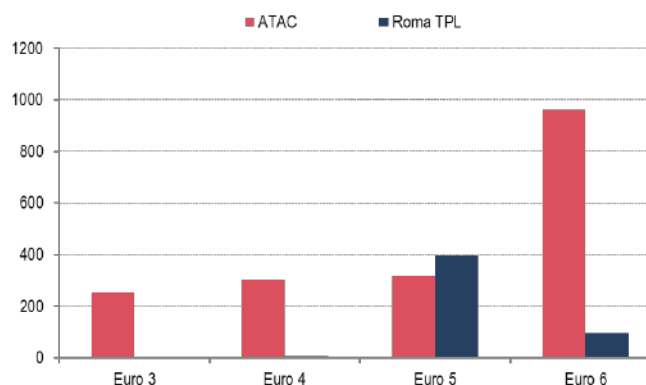
**24%**  
DELLA FLOTTA

IN UN GIORNO  
FERIALE MEDIO DEL  
2022  
**SONO USCITI**

**1.758**  
BUS/TRAM  
67% DELLA FLOTTA  
ATAC + ROMA TPL

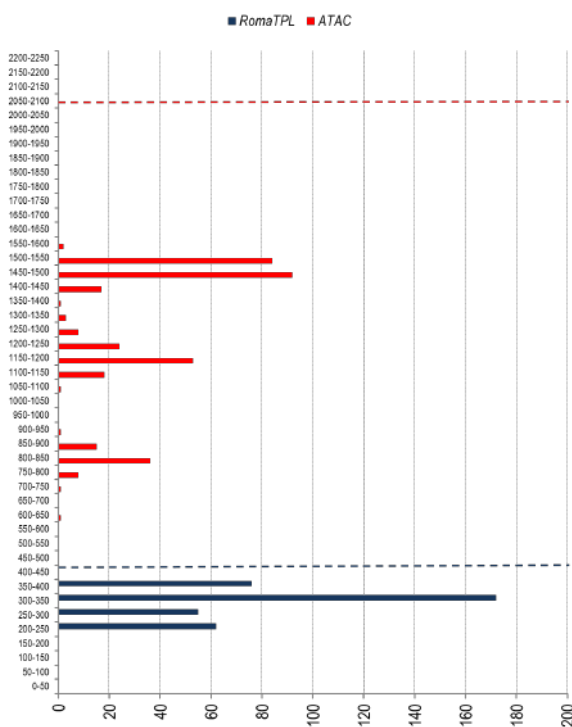
DISTRIBUZIONE DI FREQUENZA DELLE GIORNATE DEL 2022 IN CUI SONO USCITI DAI DEPOSITI IL NUMERO DI VEICOLI INDICATO SULLA SCALA VERTICALE

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



MEDIA DEI BUS USCITI NEL CORSO DEL 2022 PER TIPO GIORNATA (IN CORSIVO L'INCIDENZA SULLE RISPETTIVE FLOTTE)

	ATAC	ROMA TPL
Feriale	1.431,6	326,5
	67,4%	65,7%
Sabato	1.168,2	298,6
	55,0%	60,1%
Festivo	828,9	228,9
	39,0%	46,1%



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

**NUMERO  
FERMATE TPL  
DI SUPERFICIE**

**8.147**

**6,3** FERMATE/KM<sup>2</sup>

**2,9** FERMATE/1000  
ABITANTI

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.5 LA RETE TPL  
DELLE METROPOLITANE

LA RETE DELLA METROPOLITANE (LINEE E STAZIONI) 2022

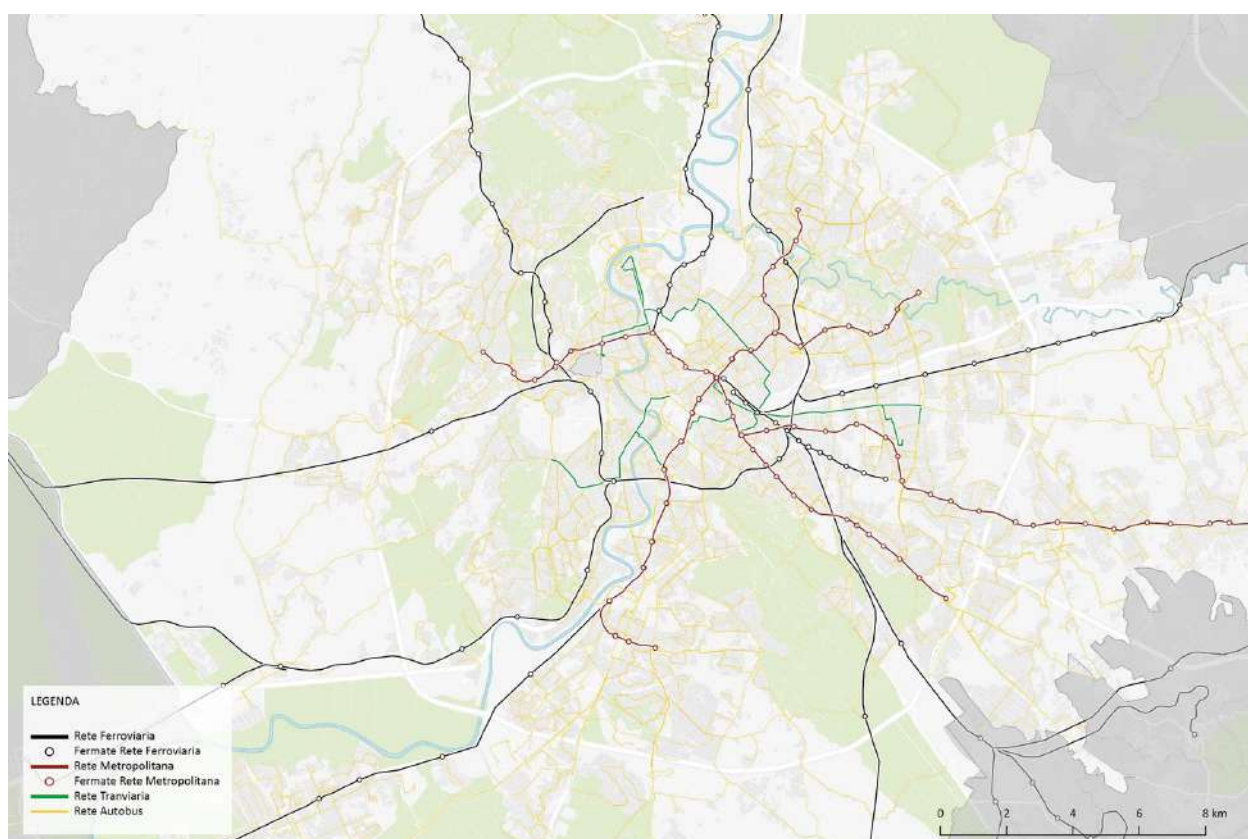
NUMERO LINEE  
METRO

4



ESTESA TOTALE  
DELLA RETE

59,1 km



NUMERO DI  
**STAZIONI**

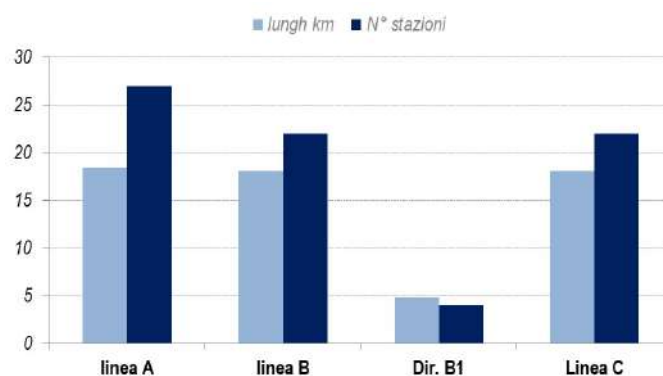
73

ESTENSIONE  
TERRITORIALE  
SERVITA DALLE  
STAZIONI METRO

(Bacino d'influenza circolare di raggio 500 m)

58 km<sup>2</sup>

pari al 16% della superficie  
Intra GRA



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

### I SERVIZI TPL DI SUPERFICIE E LA METROPOLITANA - 2022

**PRODUZIONE TOTALE  
PROGRAMMATA  
(BUS + METRO + TRAM)**

**175,9**

MILIONI DI VETT X KM

**PRODUZIONE TOTALE  
CONSUNTIVATA  
(BUS + METRO + TRAM)**

**163,6**

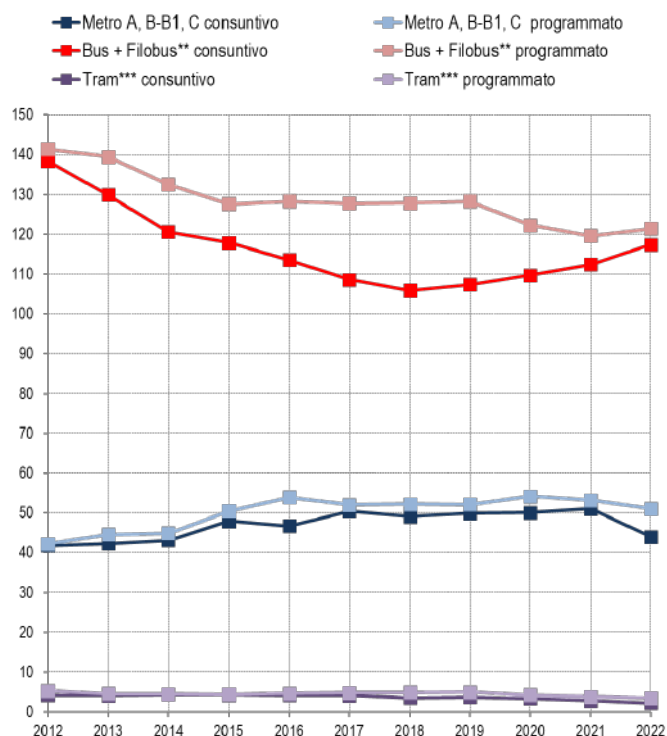
MILIONI DI VETT X KM

**PRODUZIONE TOTALE  
CAPACITÀ  
OFFERTA  
(STIMA A CONSUNTIVO)**

**21,5**

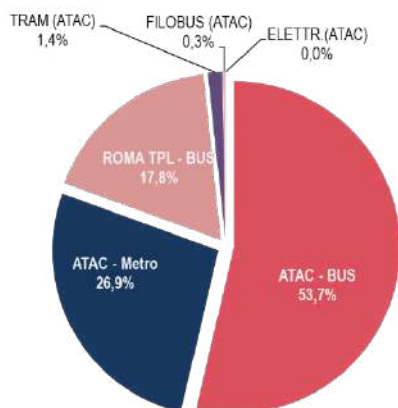
MILIARDI DI POSTI X KM

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 VETT X KM OFFERTE

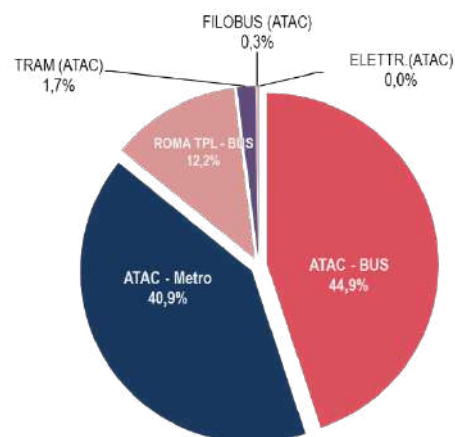
RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE IN BASE AI POSTI KM OFFERTI



**PRODUZIONE SERVIZI BUS  
(PROGRAMMATO)**

**121,4**

MILIONI VETT X KM



**PRODUZIONE SERVIZI BUS  
(CONSUNTIVO)**

**117,4**

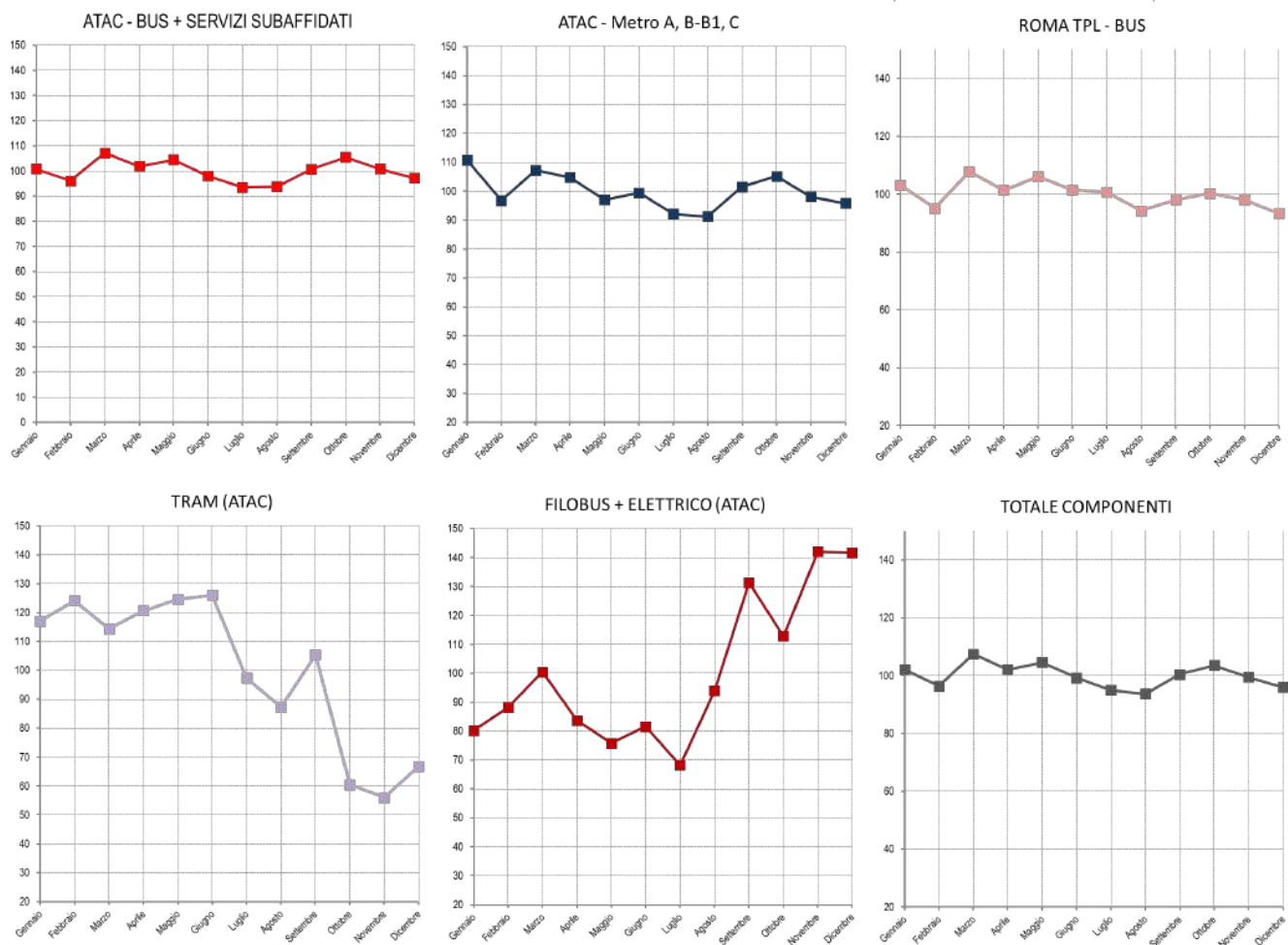
MILIONI VETT X KM

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

### I SERVIZI TPL DI SUPERFICIE E LA METROPOLITANA – 2022 ANDAMENTI MENSILI PRODUZIONE CONSUNTIVATA

NUMERI INDICE SONO STATI CALCOLATI IN RIFERIMENTO AI RISPETTIVI VALORI MEDI MENSILI DELL'ANNO (VALORE MENSILE MEDIO = 100) – ANNO 2022\*



\* SULLE LINEE TRAM CI SONO STATI LAVORI DI AMMODERNAMENTO PER RANPARTE DEL 2022

**PRODUZIONE MEDIA MENSILE  
TPL (TUTTE LE COMPONENTI)**

**10,6**  
MILIONI DI  
VETTURE X KM

**NEL 2022  
TUTTE LE  
COMPONENTI  
PRESENTANO UNA  
FLESSIONE**

**NEL MESE DI  
FEBBRAIO**

**PRODUZIONE MAX MENSILE  
TPL (TUTTE LE COMPONENTI)**

**NEL MESE DI  
MARZO  
CON  
11,4**  
MILIONI DI  
VETTURE X KM

**PER IL TRAM**

**CALO DRASTICO  
DELLA  
PRODUZIONE A  
PARTIRE DA  
LUGLIO  
PER LAVORI DI  
AMMODERNAMEN  
TO**

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

**PRODUZIONE ANNUALE DEL SISTEMA METRO - 2022 - PROGRAMMATO**

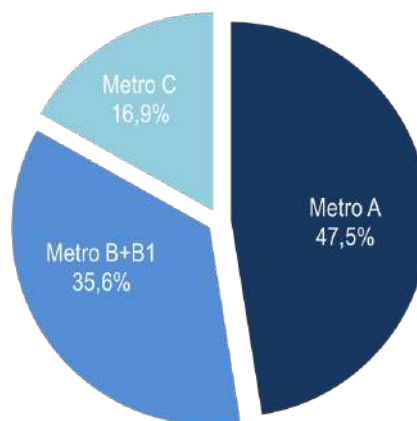
**UN FOCUS SULLA METROPOLITANA - 2022**

**8,5**

MILIONI DI CONVOGLI X KM

(PARI A 51 MILIONI DI CARROZZE X KM)

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE ANNUALE DEI SERVIZI METRO



**PRODUZIONE ANNUALE DEL SISTEMA METRO - 2022 - CONSUNTIVO**

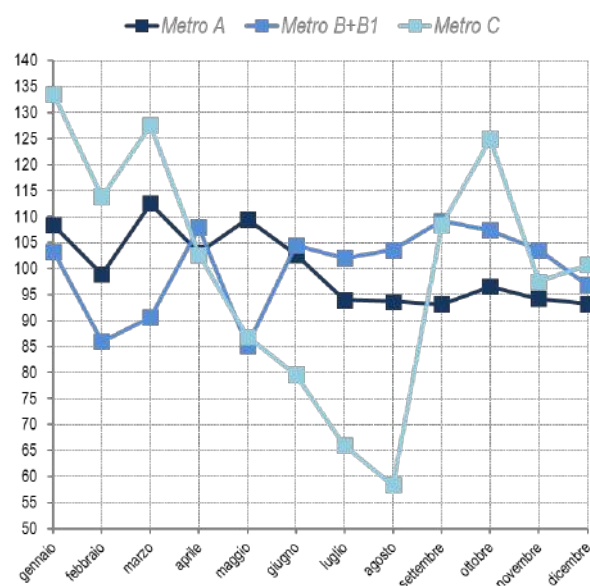
**7,3**

MILIONI DI CONVOGLI X KM

(PARI A 44 MILIONI DI CARROZZE X KM)

**CORSE GIORNALIERE IN UN GIORNO FERIALE TIPO (CONSUNTIVO)**

**1.541**



**CONVOGLI KM IN UN GIORNO FERIALE TIPO (CONSUNTIVO)**

**27.897**  
CONVOGLI X KM

NUMERI INDICE CALCOLATI IN RIFERIMENTO AI RISPETTIVI VALORI MEDI MENSILI (VALORE MENSILE MEDIO = 100) - ANNO 2021

MESE DI **PUNTA**

**GENNAIO**  
(9,2% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

MESI DI PUNTA **LINEA C**

**GENNAIO**  
(11,1% DELLA PRODUZIONE ANNUALE DELLA LINEA)

MESE DI **MORBIDA**

**AGOSTO**  
7,6% DELLA PRODUZIONE ANNUALE

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

UN FOCUS SULLE FERROVIE CONCESSE ATAC - 2022

### LINEE

**ROMA LIDO**

(27,2 KM)

**ROMA VITERBO**

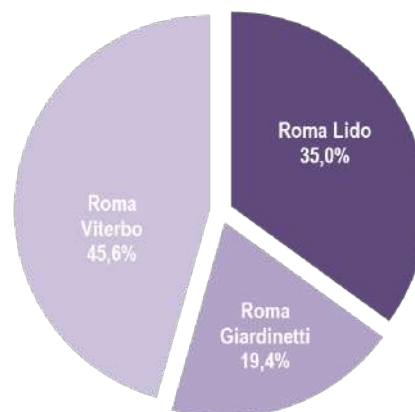
(102 KM, DI CUI 18,8 IN AREA URBANA)

**ROMA**

**GIARDINETTI**

(5,4 KM)

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE ANNUALE DELLE FERROVIE IN CONCESSIONE



**ESTESA TOTALE DELLA RETE FERROVIARIA IN CONCESSIONE**

**136 KM**  
(DI CUI 55 KM IN AREA URBANA)

**CORSE ANNUALI (PROGRAMMATE)**

**208.500**  
(MEDIA DI 570 CORSE GIORNALIERE)

**PRODUZIONE TOTALE - 2022 (PROGRAMMATA)**

**2,9**  
MLN DI CONV. X KM  
(PARI A 11,6 MLN DI CARROZZE X KM)

**ROMA LIDO E ROMA VITERBO (SOLO TRATTA URBANA) RAPPRESENTANO**

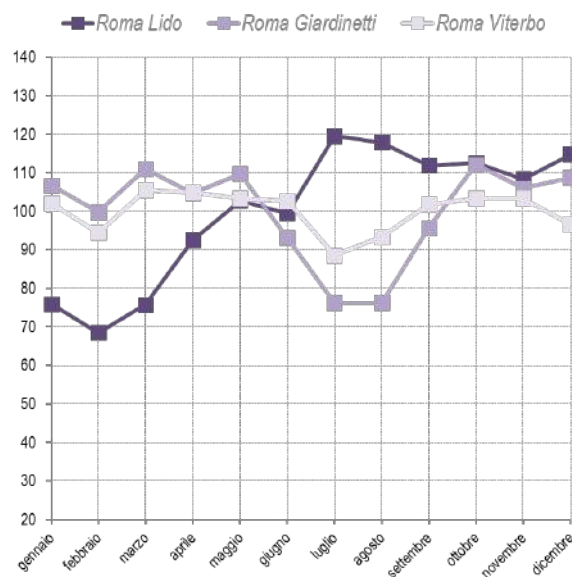
**86%**  
DELLA PRODUZIONE TOTALE

**MESE DI PUNTA**

**OTTOBRE**  
9% DELLA PRODUZIONE ANNUALE

**MESE DI MORBIDA**

**FEBBRAIO**  
7,2% DELLA PRODUZIONE ANNUALE



NUMERI INDICE CALCOLATI IN RIFERIMENTO AI RISPETTIVI VALORI MEDI MENSILI (VALORE MENSILE MEDIO = 100) - ANNO 2022

## 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

#### 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 Tiburtina	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 Aerop. - Roma Term. km

Fiumic. Aerop. - Roma Term.	31,4
-----------------------------	------

NUMERO TOTALE DI RELAZIONI SERVITE

# 72

LUNGHEZZA TOTALE DELLE RELAZIONI SERVITE

# 4.180 KM

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.6 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

### UN FOCUS SUI SERVIZI TPL EXTRAURBANI SU GOMMA (COTRAL) – 2021 (Fonte COTRAL: Relazione finanziaria 2021)

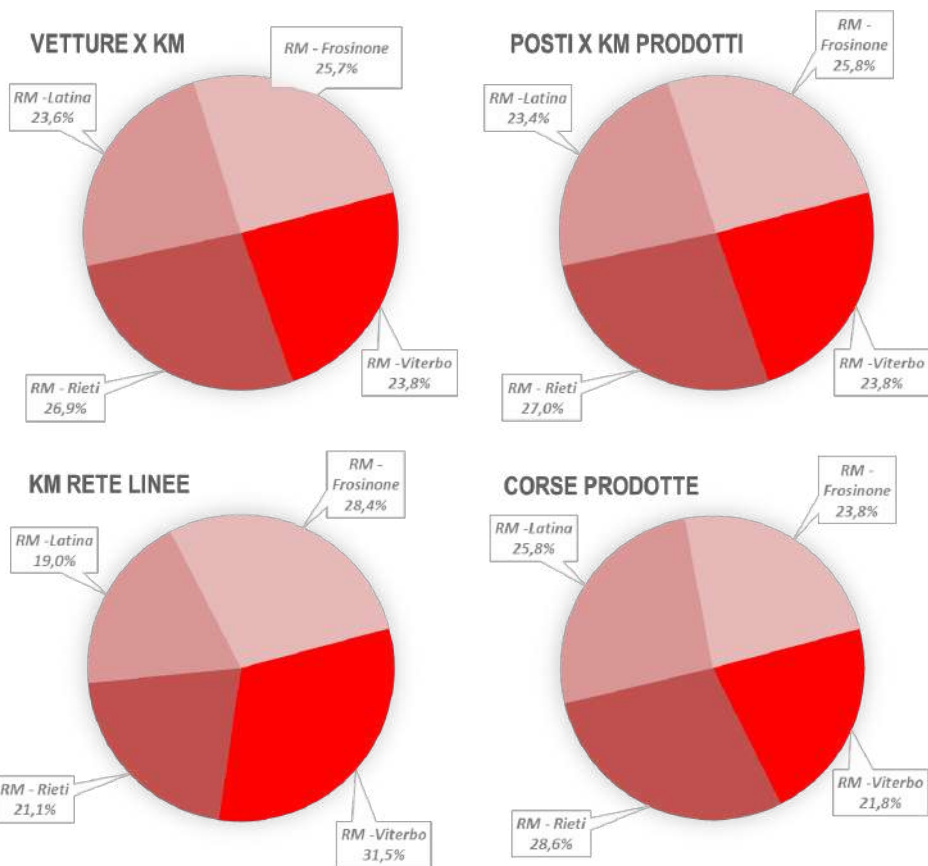


#### NUMERO TOTALE LINEE

**4.419**

#### NUMERO CORSE EFFETTUATE (PROGRAMMATO)

**2,25**  
MILIONI



#### PRODUZIONE ANNUALE SERVIZI EXTRA-URBANI

**74,7**

MILIONI DI VETTURE X KM

#### POSTI KM

OFFERTI NEL 2021

**5,2**

MILIARDI

#### RAPPORTO

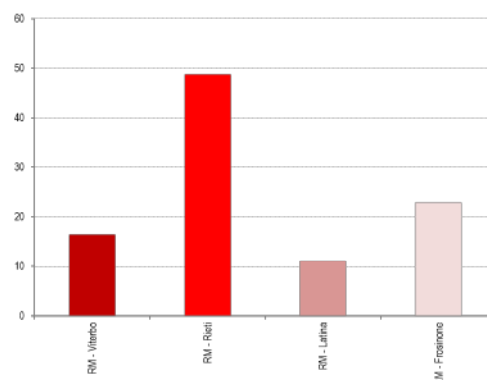
#### OFFERTA/POPOLAZIONE

esclusa la provincia di Roma

**18,9**

CORSE ANNO/ABITANTE

#### 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 2022** FONTE: OSSERVATORIO NAZIONALE SHARING MOBILITY

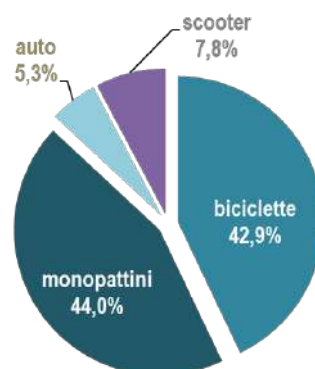
**NUMERO DI  
VEICOLI  
CONDIVISI IN ITALIA  
NEL 2022**

**115.000**

**PERCORRENZE  
TOTALI SHARING  
MOBILITY IN ITALIA  
NEL 2022**

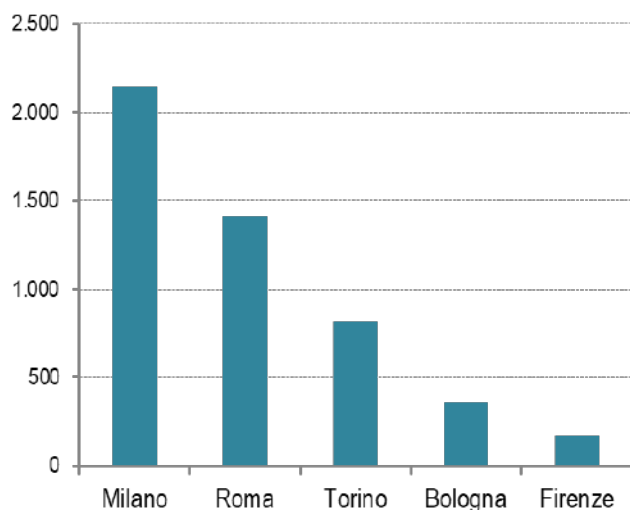
**195  
MILIONI DI KM**

RIPARTIZIONE DEI VEICOLI CONDIVISI – 2022

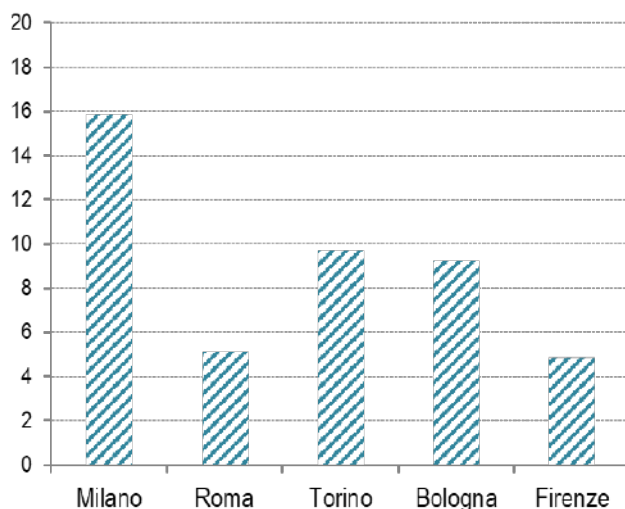


UN CONFRONTO TRA I SERVIZI DI **CAR SHARING** DI ALCUNI GRANDI COMUNI ITALIANI – DATI 2022

Car sharing: Parco auto totale



Car sharing: Parco auto totale/10.000 abitanti

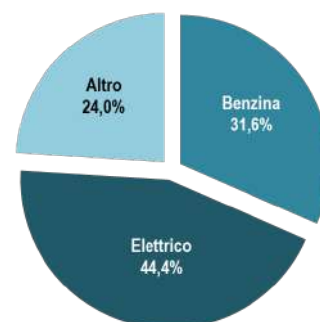


**NEI CINQUE  
COMUNI  
PRINCIPALI**

**(MILANO, ROMA, TORINO,  
FIRENZE E BOLOGNA)  
NEL 2022  
È CONCENTRATO**

**L'82%  
DEL PARCO CAR SHARING  
NAZIONALE  
(CIRCA 6.000 VEICOLI)**

RIPARTIZIONE DELLA FLOTTA CAR SHARING PER  
EMISSIONE – DATI 2022



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

LA CITTÀ CON IL PIÙ ALTO NUMERO DI **NOLEGGI CAR SHARING FREE FLOATING** NEL 2022 È

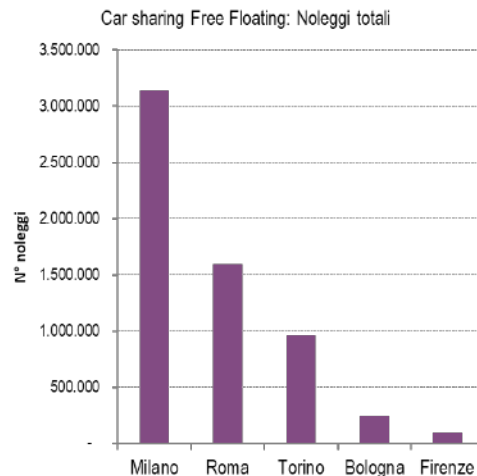
### LA MOBILITÀ CONDIVISA: LO SHARING MOBILITY SU SCALA NAZIONALE - 2022

FORNITO DA OSSERVATORIO NAZIONALE SHARING MOBILITY

# MILANO

CON OLTRE **3,1** MILIONI DI NOLEGGI

NOLEGGI CAR SHARING FREE FLOATING NEI PRINCIPALI COMUNI ITALIANI - 2022

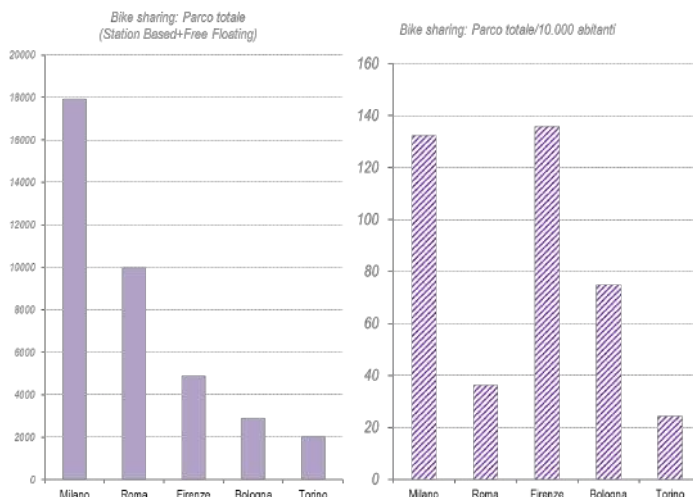


LA CITTÀ CON LA PIÙ ALTA **PERCORRENZA** MEDIA PER NOLEGGIO È

# ROMA

CON UNA **PERCORRENZA** MEDIA DI **14,6** KM

UN CONFRONTO TRA I SERVIZI DI **BIKE SHARING** DI ALCUNI GRANDI COMUNI ITALIANI - DATI 2022



NEI CINQUE COMUNI PRINCIPALI

(MILANO, ROMA, TORINO, FIRENZE E BOLOGNA) È CONCENTRATO

# l'83%

DELLA FLOTTA BIKE SHARING NAZIONALE  
(CIRCA 37.800 VEICOLI)

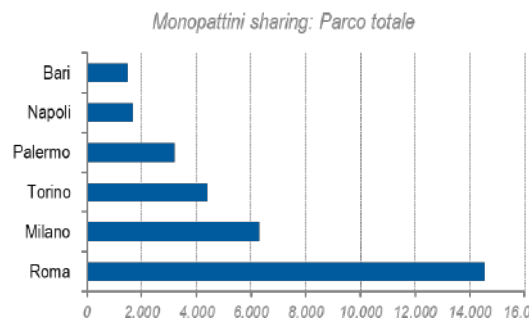
IL COMUNE CON IL PIÙ ALTO NUMERO DI **NOLEGGI BIKE SHARING È MILANO**

CON IL **59%** DEL TOTALE NOLEGGI IN ITALIA (CIRCA 9,3 MIL.)

NEL 2022 IN ITALIA SONO STATI CONDIVISI CIRCA **49.580** **MONOPATTINI**

**ROMA NEL 2022 È LA CITTÀ CON PIÙ MONOPATTINI CONDIVISI, CON UNA FLOTTA DI 14.517 VEICOLI**  
(pari al 29% del totale nazionale)

MONOPATTINI CONDIVISI NEI PRINCIPALI COMUNI ITALIANI - 2022



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

**02.7 LE FORME DI  
MOBILITÀ SOSTENIBILE**

**LA MOBILITÀ CONDIVISA: IL CAR SHARING A ROMA – 2022**

Fonte: OSSERVATORIO NAZIONALE SHARING MOBILITY (DATI 2022) E RSM (DATI 2022)

**NUMERO  
OPERATORI**

**4**

**CAR SHARING  
ROMA (RSM)  
(3.494 ISCRITTI)**

**STATION  
BASED**

**NUMERO TOTALE DI  
AUTO  
CAR SHARING  
NEL 2022**

**1.408**

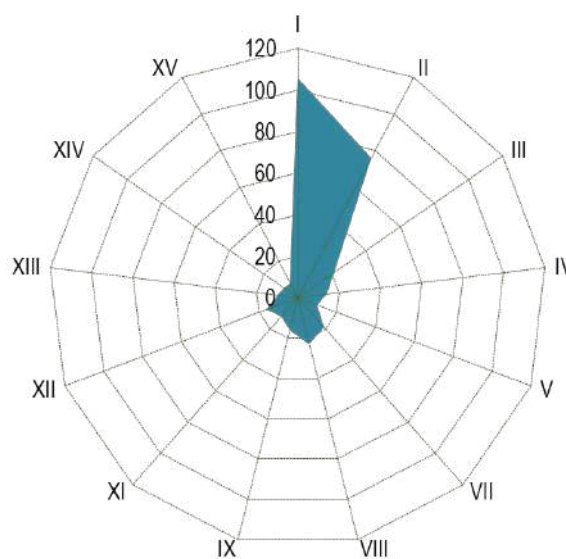
**SHARENOW  
ENJOY  
E-GO**

**FREE-  
FLOATING**

RIPARTIZIONE PER MUNICIPIO DEGLI STALLI DEL SERVIZIO CAR-SHARING RSM DEL TIPO STATION BASED - 2022

**PERCORRENZE  
TOTALI  
A ROMA NEL 2022**

**24**  
MILIONI DI KM



**IL CAR SHARING STATION BASED  
GESTITO DA RSM - 2022**

**MUNICIPI ATTIVI**

**13**

**PARCO AUTO**

**201**  
UNITÀ

**ISCRITTI AL SERVIZIO  
(banca dati)**

**3.494**

**POSTAZIONI  
DISPONIBILI**

**161** POSTAZIONI  
CON  
**339** STALLI

**PRENOTAZIONI/MESE  
(MEDIA DEL 2022)**

**1.639**

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE E I SERVIZI TAXI

#### LE ALTRE FORME DI SHARING MOBILITY E IL SERVIZIO TAXI - 2022

##### LE ALTRE FORME DI SHARING MOBILITY - 2022

	OPERATORI	FLOTTA	CLIENTI	TEMPO MEDIO CORSA (MIN.)	DISTANZA MEDIA (KM)
<b>SCOOTER SHARING</b>	<b>3</b>	<b>3.400</b>	<b>277.507</b> (possibili ripetizioni per singola identità iscritta su più operatori)	<b>15,56</b>	<b>4,33</b>
<b>BIKE SHARING</b>	<b>5</b>	<b>9.900</b>	<b>2.764.944</b> (possibili ripetizioni per singola identità iscritta su più operatori)	<b>14,19</b>	<b>3,49</b>
<b>MONOPATTINO SHARING</b>	<b>7</b>	<b>14.500</b>	<b>2.851.830</b> (possibili ripetizioni per singola identità iscritta su più operatori)	<b>15,5</b>	<b>2,42</b>

I SERVIZI TAXI E NCC - 2022

<b>NUMERO LICENZE TAXI</b> (COMUNE DI ROMA)	<b>7.667</b> (AL 31/12/2022)	<b>NUMERO LICENZE N.C.C.</b> (COMUNE DI ROMA)	<b>945</b> (AL 31/12/2022)
<b>LICENZE TAXI</b> TOTALE OPERAZIONI AMMINISTRATIVE NEL 2022	<b>23.590</b>	<b>LICENZE N.C.C.</b> TOTALE OPERAZIONI AMMINISTRATIVE NEL 2022	<b>493</b>

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.7 LE FORME DI  
MOBILITÀ SOSTENIBILE

IL MOBILITY MANAGMENT, IL SERVIZIO CHIAMA TAXI E LA MOBILITÀ  
ELETTRICA - 2022

### MOBILITY MANAGEMENT

ROMA SERVIZI PER LA  
MOBILITÀ  
È

MOBILITY MANAGER  
D'AREA PER ROMA

N° AZIENDE  
CON MOBILITY MANAGER

**386**

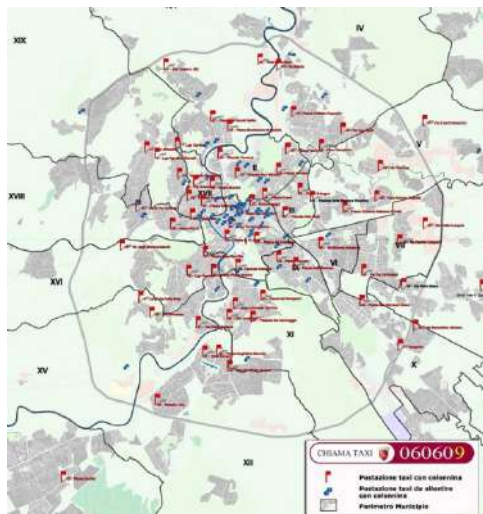
DIPENDENTI INTERESSATI

quasi **417** MILA

N° ISTITUTI SCOLASTICI  
COINVOLTI

**57**  
(65 MILA STUDENTI/ ADDETTI)

### IL SERVIZIO CHIAMATA TAXI



CHIAMATE /  
GIORNO:

**1.200**

ISCRITTI **600**

Municipi **15**

Colonnine **66**

### LA MOBILITÀ ELETTRICA

COLONNINE DI RICARICA  
ELETTRICA (dati al 31/12/2022):

AUTO\* **848**

MOTO **12**

VANSHARING **1**

\* Di cui 721 con tipologia *Pole* (ricarica standard) e 127 con tipologia *Fast* (ricarica veloce). Ogni colonnina può essere dotata di 1 oppure 2 punti di ricarica.

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

02.7 LE FORME DI  
MOBILITÀ SOSTENIBILE

LA CICLABILITÀ - UN CONFRONTO A SCALA NAZIONALE - 2022

FONTE: RAPPORTO MOBILITARIA 2023

**ESTESA** RETE CICLABILE  
NELLE 14 GRANDI CITTÀ E AREE  
METROPOLITANE

**1.634** KM

INCIDENZA DI

**ROMA**

PER ESTENSIONE DELLA RETE  
CICLABILE

**19,6%**

INDICE DI **DOTAZIONE**  
DELLA RETE CICLABILE SU  
POPOLAZIONE **ROMA**

**116,4**  
METRI CICLABILE /1.000  
ABITANTI

INDICE DI **DOTAZIONE**  
RETE CICLABILE SU SUPERFICIE  
**COMUNE ROMA**

**24,9**  
KM CICLABILE/100 KM<sup>2</sup>

POSIZIONE IN GRADUTORIA DI  
**ROMA** PER **ESTESA**  
RETE CICLABILE

**1°** (su 14 città)

POSIZIONE IN GRADUTORIA DI  
**ROMA** PER

**ESTESA** RETE CICLABILE /  
**POPOLAZIONE**

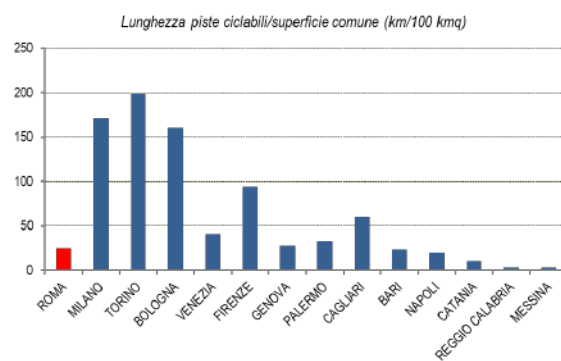
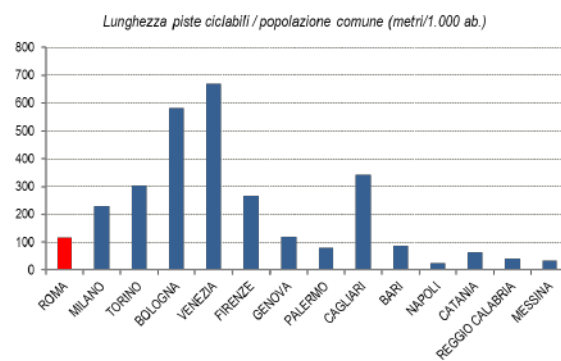
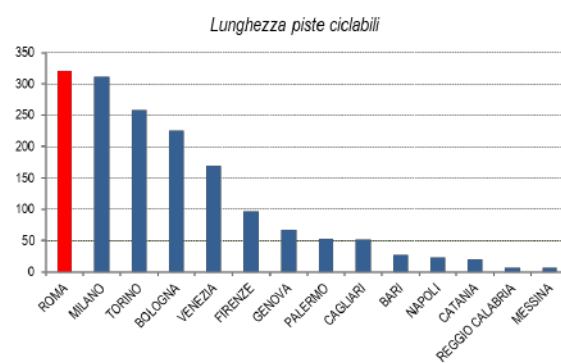
**8°** (su 14 città)

POSIZIONE IN GRADUTORIA DI  
**ROMA** PER

**ESTESA** RETE CICLABILE /  
**SUPERFICIE**

**9°** (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: AGENZIA RSM

LO SVILUPPO DEL PIANO

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

ESTESA DELLA RETE  
CICLABILE AL 2016

243 KM

PISTE REALIZZATE TRA IL  
2017 E IL 2022

77 KM

DI CUI:

LA RETE CICLABILE AL 2022 HA UN'ESTESA DI:

**320 KM\***

PISTE CON INFRASTRUTTURA

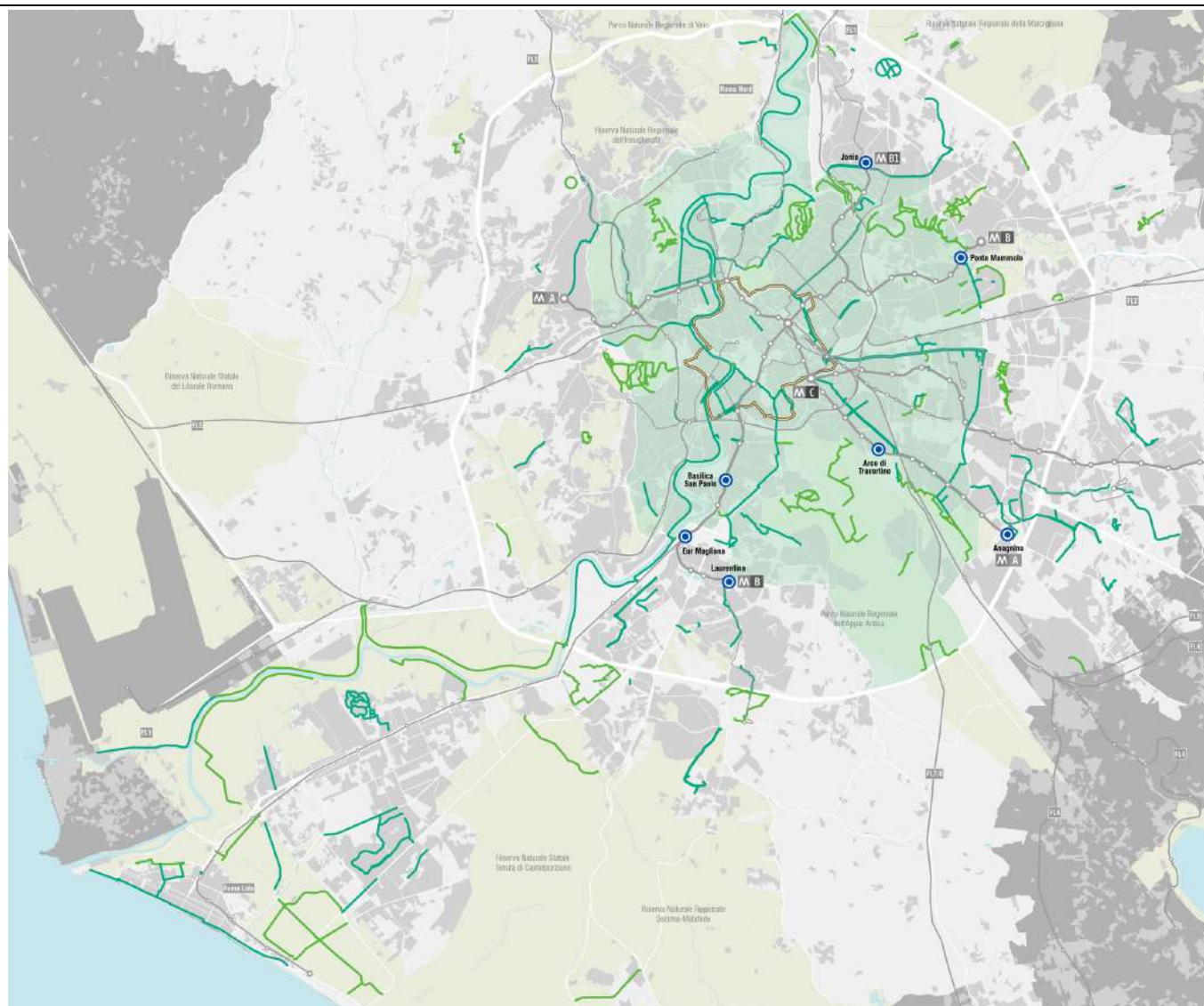
85%

PISTE IN SEGNALETICA

15%

\*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)

MAPPA DELLA RETE CICLABILE ESISTENTE AL 31/12/2022



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.7 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

### LA CICLABILITÀ A ROMA – LA CRESCITA DELLA RETE AL 2022

Fonte: AGENZIA RSM

**ESTESA**  
RETE CICLABILE  
A ROMA AL 2022

**320** KM

**ESTESA**  
PISTE  
REALIZZATE  
NELL'ULTIMO  
QUINQUENNIO  
(2017-2022)

**77** KM

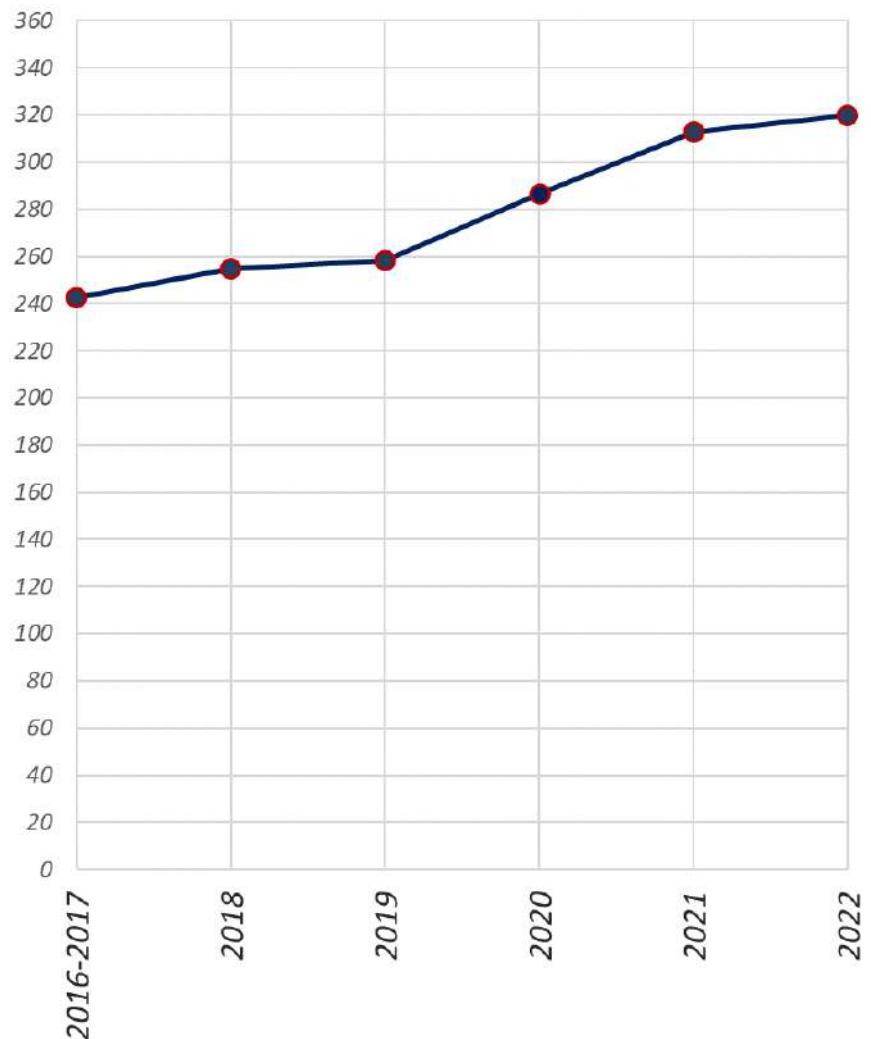
**INCIDENZA**  
NUOVE  
REALIZZAZIONI  
(2017-2022) SU RETE  
ESISTENTE AL 2022

**24,1%**

**TASSO DI**  
**CRESCITA**  
DELLA RETE CICLABILE  
NEL TRA IL 2017 E IL  
2022 RISPETTO ALLA  
RETE ESISTENTE AL  
2016

**31,7%**

CRESCITA ESTESA RETE CICLABILE (IN KM) NEL PERIODO 2017-2022



**NUOVE REALIZZAZIONI NEL PERIODO 2017-2022 PER 1.000 ABITANTI**  
(Popolazione al 2022)

**28**  
metri / 1000 abitanti

**ESTESA PISTE SU STRADA AL 31/12/2022**

**220** KM

**ESTESA PISTE VERDI AL 31/12/2022**

**100** KM



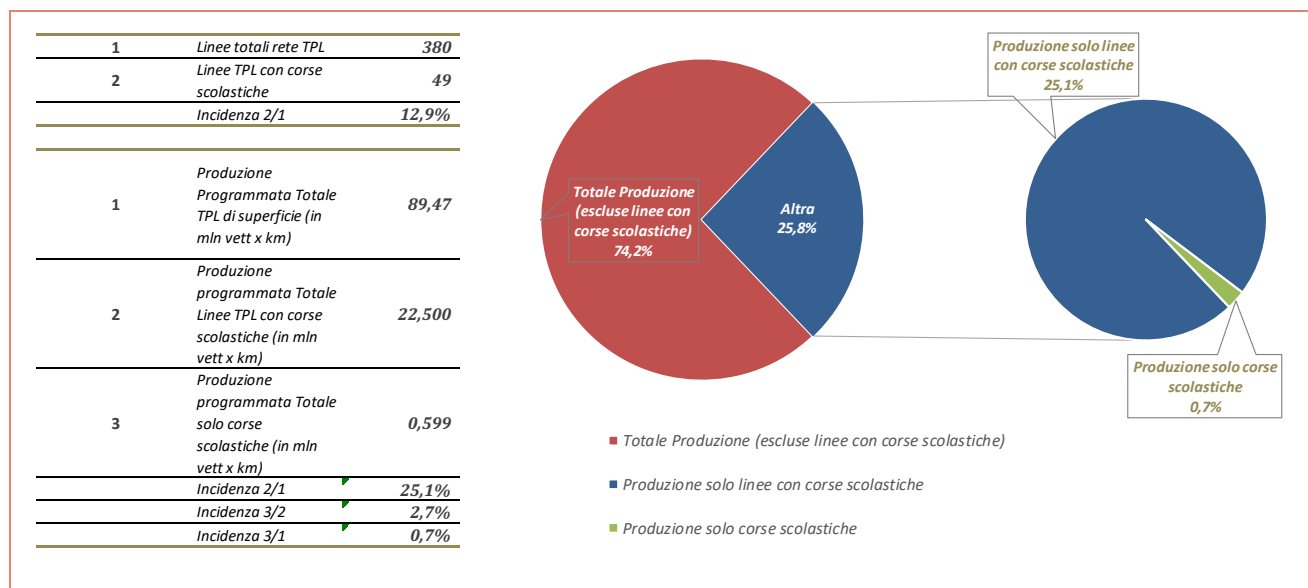
## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.8 IL TRASPORTO PER LA SCUOLA E I DISABILI

#### TRASPORTO SCOLASTICO ORDINARIO, TRASPORTO SCOLASTICO RISERVATO E TRASPORTO INDIVIDUALE PERSONE CON DISABILITÀ

Fonte: AGENZIA RSM

PRODUZIONE ATAC E ROMA TPL DI SERVIZI TPL PER LA SCUOLA (CORSE SCOLASTICHE) – ANNO 2022. Fonte: Agenzia RSM



TRASPORTO SCOLASTICO RISERVATO (AL 31/12/2022)  
Fonte: Agenzia RSM

TRASPORTO PERSONE CON DISABILITÀ (AL 31/12/2022) Fonte:  
Agenzia RSM

Target di utenza	Iscritti fruitori	Linee di servizio	Note
Alunni normodotati	4.387	134	-
Alunni con disabilità	811	228	-
Alunni Rom, Sinti e Camminanti	578	14	-
<b>TOTALE</b>	<b>5.776</b>	<b>376</b>	-

Target di utenza	Iscritti fruitori	Linee operatori	Note
Trasporto collettivo	208	28	Linee attive in media nei giorni feriali
Trasporto individuale	1.459	4	Operatori Taxi e NCC
Trasporto autogestito	19		Rimborso economico
<b>TOTALE</b>	<b>1.686</b>		

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var. %
Tasso motorizzazione autovetture (x 1.000 abitanti totali)	644,7	630,4	2,3%
Tasso motorizzazione motocicli (x 1.000 abitanti totali)	140,2	139,6	0,5%
Tasso di motorizzazione totale (x 1.000 abitanti con età > 14 anni & età < 85 anni)	930,3	923,6	0,7%
Numero autovetture EURO 5 e EURO 6 (Roma)	937.172	866.225	8,2%
Numero motocicli EURO 5 (Roma)	30.064	56.876	102,7%
Numero autovetture EURO 0, 1, 2, 3 e 4 (Roma)	820.679	864.408	-5,1%
Numero motocicli EURO 0, 1, 2 e 3 (Roma)	297.532	311.539	-4,5%
Numero di parcheggi di interscambio	34	34	-
Capacità totale di sosta nei parcheggi di interscambio	14.823	14.823	-
Numero linee TPL (solo servizi di base)*	380	371	2,4%
Sviluppo complessivo delle linee - con andate e ritorno distinte - in km*	9.096	9.060	0,4%
Densità linee su rete (in km linee/km rete)*	3,98	4,17	-4,6%
Flotta bus/tram superficie (ATAC + Roma TPL) in vetture	2.621	2.701	-3,0%
Fermate TPL di superficie	8147	8.143	0,0%

(\*) 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 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var. %
Produzione servizi TPL superficie -bus + filobus +elettrico – programmato (in mln di vetture x km)	121,44	119,60	1,5%
Produzione servizi TPL superficie -bus + filobus +elettrico – consuntivo (in mln di vetture x km)	117,40	112,40	4,4%
Produzione servizi TPL Tram programmato (in mln di convogli x km)	3,45	3,79	-9,0%
Produzione servizi TPL Tram consuntivo (in mln di convogli x km)	2,24	2,80	-20,0%
Produzione servizi TPL metropolitana – programmato (in mln di carrozze x km)	51,01	53,13	-4,0%
Produzione servizi TPL metropolitana – consuntivo (in mln di carrozze x km)	44,01	51,06	-13,8%
Produzione totale servizi TPL - bus + filobus + elettrico + tram + metro - programmato (in mln di unità di trasporto x km)	175,90	176,53	-0,4%
Produzione totale servizi TPL - bus + filobus + elettrico + tram + metro - consuntivo (in mln di unità di trasporto x km)	163,63	166,26	-1,6%
Produzione Ferrovie concesse – Programmato - entro confini comunali (in mln di convogli x km)	2,85	3,15	-9,5%
Aziende con Mobility Manager attivo	386	386	-
N° dipendenti interessati	416.543	399.484	4,3%
Scuole/Istituti con Mobility Managment attivato	57	51	11,8%
Studenti e personale scolastico interessato	64.650	58.188	11,1%

## 02 | L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var.%
Aree di sosta per il Car Sharing ( <i>station based</i> )	161	161	-
Stalli per il Car Sharing ( <i>station based</i> )	339	339	-
Parco Auto Car Sharing ( <i>station based</i> )	201	201	-
Iscrizioni al servizio di Car Sharing ( <i>station based</i> )	3.494	3.800	-8,1%
Colonnine di ricarica per auto*	848	821	3,3%
Colonnine di ricarica motocicli*	12	12	-
Colonnine di ricarica Van Sharing*	1	1	-
Estensione rete ciclabile (in km)	320	316	2,3%
Monopattini sharing (n. veicoli)	14.517	14.500	0,1%
Bike sharing (n. veicoli)	10.000	9.200	8,7%

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



aesys

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

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. Sono tre i temi principali: 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 73.500 stalli** di sosta, distribuiti su 7 dei 15 municipi cittadini. Sono 28 gli ambiti che ricadono nell'area più centrale della città, con il **I e II municipio** interessati da poco più **dell'84% dell'offerta**, mentre un solo ambito si colloca nella fascia esterna del territorio, il quartiere EUR (ambito denominato "Europa – Eur"). Roma conta una dotazione media di sosta tariffata pari a 26,7 posti auto per 1.000 abitanti (nel I e II Municipio il rapporto sale rispettivamente a 189 e 195 stalli/1.000 abitanti).

La **regolazione** del sistema logistico di **distribuzione delle merci** sul territorio urbano dispone in totale di 1.626 **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 **41,5 stalli circa ogni 10.000 addetti** (49 stalli ogni 1.000 addetti al commercio), seguito dal I e dal VII.

A Roma vige **l'interdizione della circolazione**, per determinate fasce orarie, ai non autorizzati 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 Km<sup>2</sup>**, mentre quelle **notturne** raggiungono una superficie complessiva di quasi di circa **3,80 Km<sup>2</sup>**.

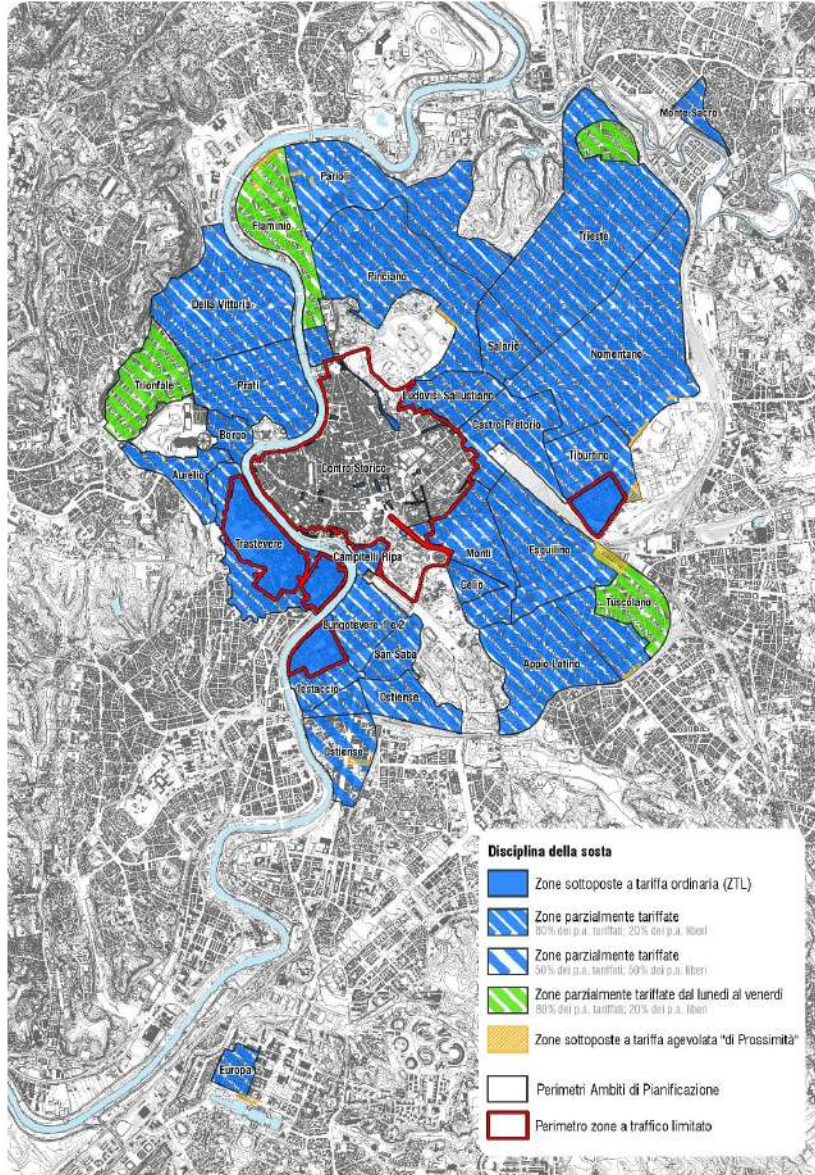
Tenendo conto delle rispettive ampiezze delle fasce orarie di interdizione (diurne/notturne) e delle giornate di loro applicazione (feriali/festivi), nel 2022 le quattro aree ZTL sono rimaste **interdette** ai non autorizzati per una durata totale di circa **6.300 ore**, con **un'incidenza del 17,9%** (era il 16,8% nel 2021) sul monte ore totale di disponibilità di accesso potenziale (4 aree x 24 ore x 365 giorni = 35mila ore circa di potenziale accesso). Considerando, infine, che il **sistema di ZTL** annovera **50 varchi di accesso**, nel corso del 2022 il **sistema** è stato complessivamente **attivo** per un totale di **104.610 ore-varco** (erano 95.304 nel 2021).

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 **22 varchi** cui se ne sono aggiunti **ulteriori 15 di nuova installazione** nel 2021, attivati e in esercizio a partire dal 2022, 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 2022 erano attivi circa 30mila permessi "con contrassegno" (rilasciato a diverse categorie di utenti) e 400mila 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 30mila permessi con contrassegno rilasciati nel 2022, quasi 11mila sono stati concessi ai residenti delle zone centrali della città interessate dalle limitazioni di traffico, di cui per circa l'80% residenti del Centro Storico. Infine, nel 2022 erano attivi circa 5.700 permessi per l'accesso alla ZL AF1-VAM; 5.300 permessi circa rilasciati per motivi legati ai servizi/lavori svolti all'interno delle ZTL; 2.100 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 2021-2022, dove si apprezza la decisa flessione del rilascio di permessi nel 2022 per la circolazione di persone e merci (-53,2% di permessi merci; -26,8% di permessi ZTL). Di contro, resta praticamente stabile il numero di stalli attivi per la sosta tariffata (-0,2%) e il rapporto degli stalli rispetto alla popolazione residente (sempre 26,7 posti auto tariffati ogni 1.000 abitanti). Va evidenziata invece la decisa ripresa della richiesta di permessi per l'accesso dei bus turistici nel 2022 (+332% rispetto al 2021) in ragione dell'importante ripresa dei flussi turistici nella Capitale di cui già trattato al capitolo 1.



MAPPA DEGLI AMBITI TARIFFATI DELLA SOSTA - 2022

**AMBITI  
TARIFFATI**

**29**

**CAPACITÀ  
TOTALE DI  
SOSTA  
TARIFFATA  
(AL 31/12/2022)**

**73.490 POSTI  
AUTO**



## 03 LE REGOLE

### 03.1 LA SOSTA | LA SOSTA TARIFFATA - 2022

**MUNICIPI  
INTERESSATI DALLA  
SOSTA TARIFFATA**

**7**

**POPOLAZIONE  
SERVITA**

**1,29**

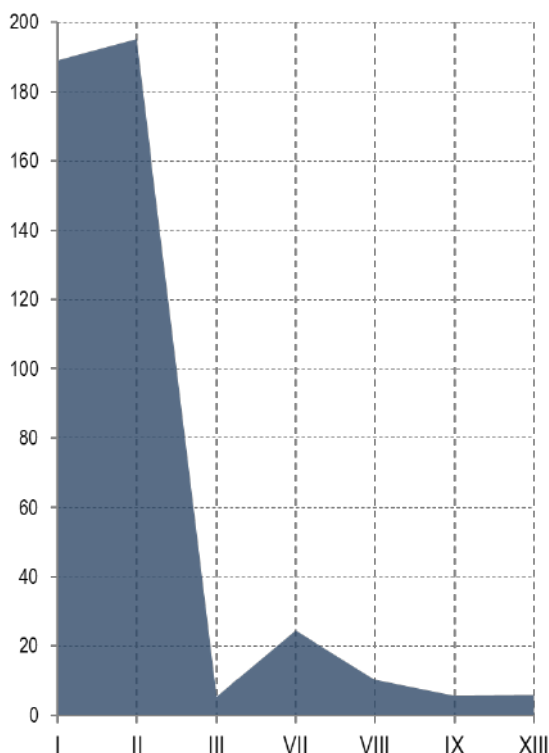
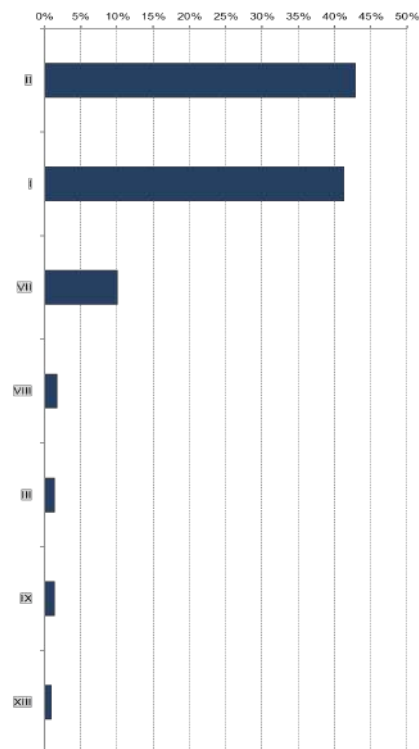
MLN DI ABITANTI

**CAPACITÀ DI SOSTA  
IN RAPPORTO  
ALLA POPOLAZIONE  
TOTALE DI ROMA**

**26,7**

POSTI AUTO / 1.000  
ABITANTI

RIPARTIZIONE DEI POSTI AUTO TARIFFATI PER MUNICIPIO AL 31/12/2022



**NEI DUE MUNICIPI  
CENTRALI**

**I E II**

**RICADE IL**

**84,3%**

DELLA SOSTA TOTALE

**CAPACITÀ DI SOSTA  
IN  
RAPPORTO  
ALLA POPOLAZIONE**

**MUNICIPI I E II**

**192**

POSTI AUTO / 1.000 AB.

**MUNICIPI III, VII, VIII,  
IX, XIII**

**12**

POSTI AUTO / 1.000 AB.

DOTAZIONE POSTI AUTO PER MUNICIPIO IN POSTI AUTO / 1000  
ABITANTI AL 31/12/2022

# 03 LE REGOLE

## 03.1 LA SOSTA | LA SOSTA PER I VEICOLI MERCI - 2022

NUMERO  
TOTALE DI STALLI  
MERCİ A ROMA

**1.626**

NUMERO  
MUNICIPI CON  
STALLI MERCI

**7**

AMBITI TARIFFATI  
CON IL MAGGIORE  
NUMERO DI STALLI

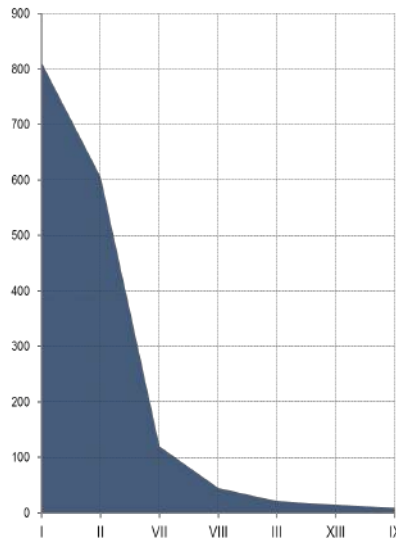
**NOMENTANO e  
TRIESTE**  
(CON PIÙ DI 170 STALLI)

MUNICIPI  
CON IL MAGGIORE  
NUMERO DI STALLI

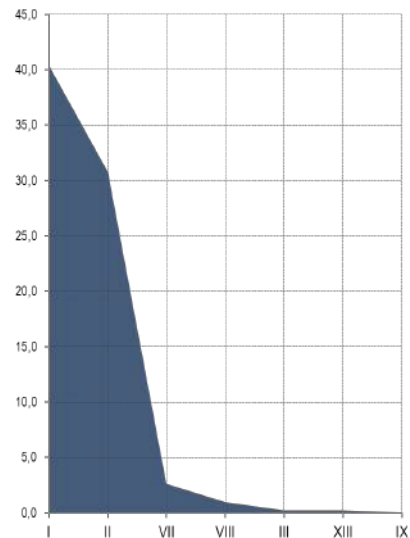
**I E II**  
(CON **87,1%**  
DEL TOTALE DI  
ROMA)



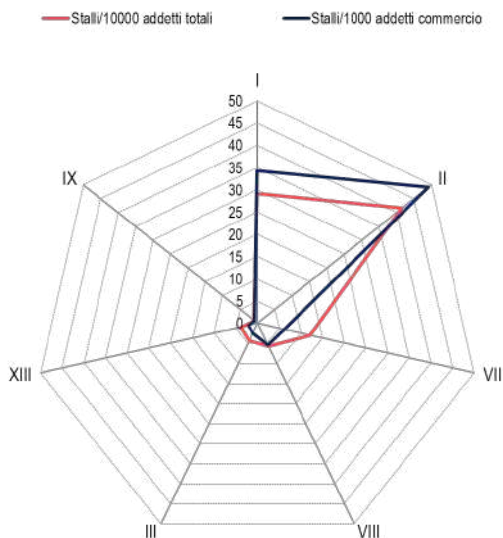
N° STALLI PER MUNICIPIO



DENSITA' DI STALLI MERCI PER MUNICIPIO  
(IN STALLI/KM2)



DENSITA' DI STALLI MERCI PER ADDETTI - MUNICIPIO



DENSITÀ STALLI MERCI  
A ROMA IN RAPPORTO  
AGLI **ADDETTI  
TOTALI**

**13,2**  
STALLI/10.000  
ADDETTI TOTALI

DENSITÀ STALLI MERCI  
A ROMA IN RAPPORTO  
AGLI **ADDETTI AL  
COMMERCIO**

**10,6**  
STALLI/1.000  
ADDETTI AL  
COMMERCIO

MUNICIPI CON I PIÙ  
ALTI VALORI DI  
DENSITÀ DEGLI STALLI  
IN RAPPORTO AGLI  
ADDETTI

**II, I E VII**

## 03 LE REGOLE

### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

#### LA ZTL CENTRO STORICO

#### SUPERFICIE ZTL DIURNA

**4,15**  
KM<sup>2</sup>

#### SUPERFICIE ZTL NOTTURNA

**2,27**  
KM<sup>2</sup>

#### NUMERO DI VARCHI

**21**

#### ORE VARCHI NEL 2022

**77.280**

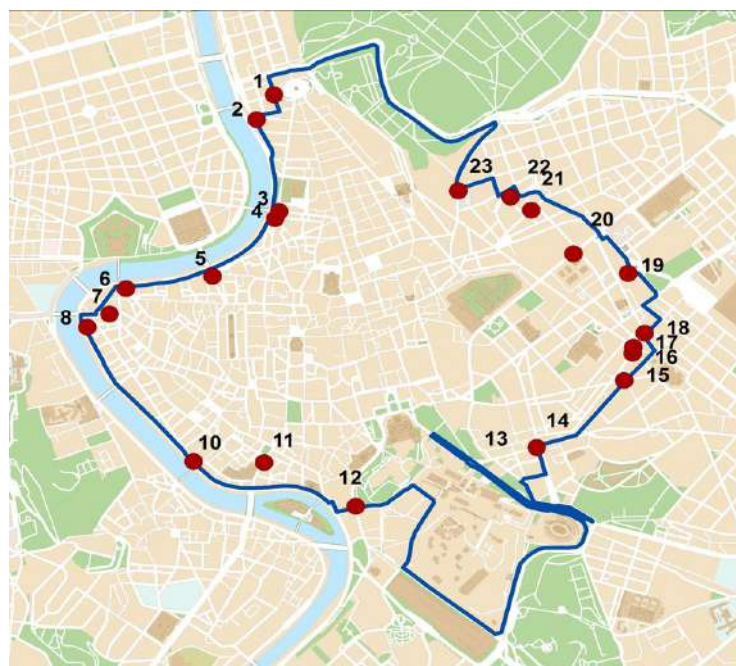
#### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2022

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
Feriale	06:30	18:00	11,50	253	2.952
Sabato	14:00	18:00	4,00	52	259
Festivi*	-	-	-	6	81
Notturna**	23:00	03:00	4,00	97	389

**3.680**

\*ZTL diurna Natale: dall' 8 dicembre all' 8 gennaio, Lun-dom 06:30-20:00. Capodanno: dalle 06:30 del 31/01/2022 alle 20:00 del 01/01/2023

\*\* 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** km<sup>2</sup>

#### SUPERFICIE ZTL NOTTURNA

**1,00** km<sup>2</sup>

#### NUMERO DI VARCHI

**12**

#### ORE VARCHI NEL 2022

**19.530**

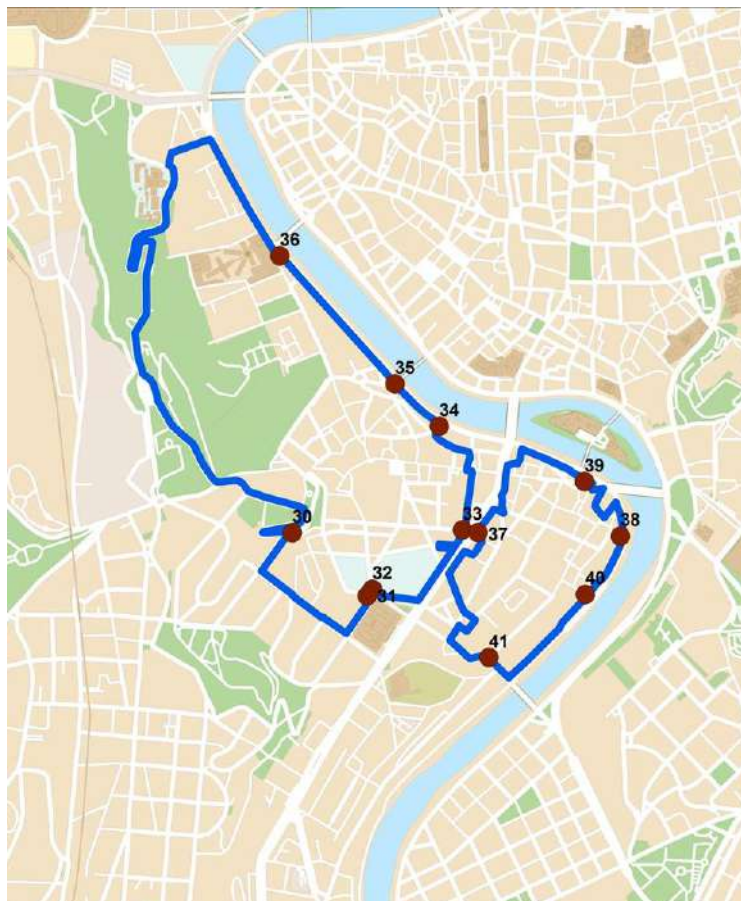
N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Garibaldi	30
2	Roma Libera	31
3	Morosini	32
4	Fratte di Trastevere	33
5	Colomba Antonietti	34
6	Trilussa	35
7	Salita della Lungara	36
8	Cardinal Marmagi	37
9	Ripense	38
10	Lungarina	39
11	Porto	40
12	San Michele	41

#### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2022

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
Feriale	06:30	10:00	3,50	253	886
Sabato	06:30	10:00	3,50	52	182
Festivi	-	-	-	-	-
Notturna*	23:00	03:00	4,00	140	560

**1.628**

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



## 03 LE REGOLE

### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

#### LA ZTL SAN LORENZO

#### SUPERFICIE ZTL DIURNA

-

#### SUPERFICIE ZTL NOTTURNA

**0,26** km<sup>2</sup>

#### NUMERO DI VARCHI

**7**

#### ORE VARCHI NEL 2022

**3.920**

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

#### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2022

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
Feriale	-	-	-	-	-
Sabato	-	-	-	-	-
Festivi	-	-	-	-	-
Notturna*	23:00	03:00	4,00	140	560

**560**

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



# 03 LE REGOLE

## 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

### LA ZTL TESTACCIO

#### SUPERFICIE ZTL DIURNA

-

#### SUPERFICIE ZTL NOTTURNA

**0,26** km<sup>2</sup>

#### NUMERO DI VARCHI

**10**

#### ORE VARCHI NEL 2022

**3.880**

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

#### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2022

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
Feriale	-	-	-	-	-
Sabato	-	-	-	-	-
Festivi	-	-	-	-	-
Notturna*	23:00	03:00	4,00	97	388

**388**

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



# 03 LE REGOLE

## 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

LA ZTL AF1 - VAM

**SUPERFICIE ZTL DIURNA**

**23,01** KM<sup>2</sup>

**SUPERFICIE ZTL NOTTURNA**

-

**NUMERO DI VARCHI**

**35**

**ORE VARCHI NEL 2022**

**242.725**

ORARI DI ATTIVAZIONE - 2022

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
Feriale	05:00	24:00	19	252	4.788
Sabato	05:00	24:00	19	52	988
Festivi	05:00	24:00	19	61	1.159
Notturna	-	-	-	-	-

**6.935**

Chiusa agli autobus superiori a 7,5 m

Elenco varchi principali

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Lgt d. Vittoria	141
2	P. Risorgimento	143
3	Lgt A. Da Brescia	149
4	V.le C. Pretorio	153
5	P.le d. P.ta S.Paolo	157
6	Via Marmorata	160
7	Via dei Quattro Venti	163
8	Via Aurelia Antica	164
9	Via C. Colombo	165



# 03 LE REGOLE

## 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

### LE ZTL BUS

<b>NUMERO ZTL BUS</b>	<b>3</b>
<b>SUPERFICIE ZTL BUS A</b>	<b>324,6</b> KM <sup>2</sup> (confine esterno: GRA)
<b>SUPERFICIE ZTL BUS B</b>	<b>23,01</b> KM <sup>2</sup> (confine esterno: AF1-VAM)
<b>SUPERFICIE ZTL BUS C</b>	<b>4,15</b> KM <sup>2</sup> confine esterno: ZTL Centro Storico

#### PERMESSI DI ACCESSO

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

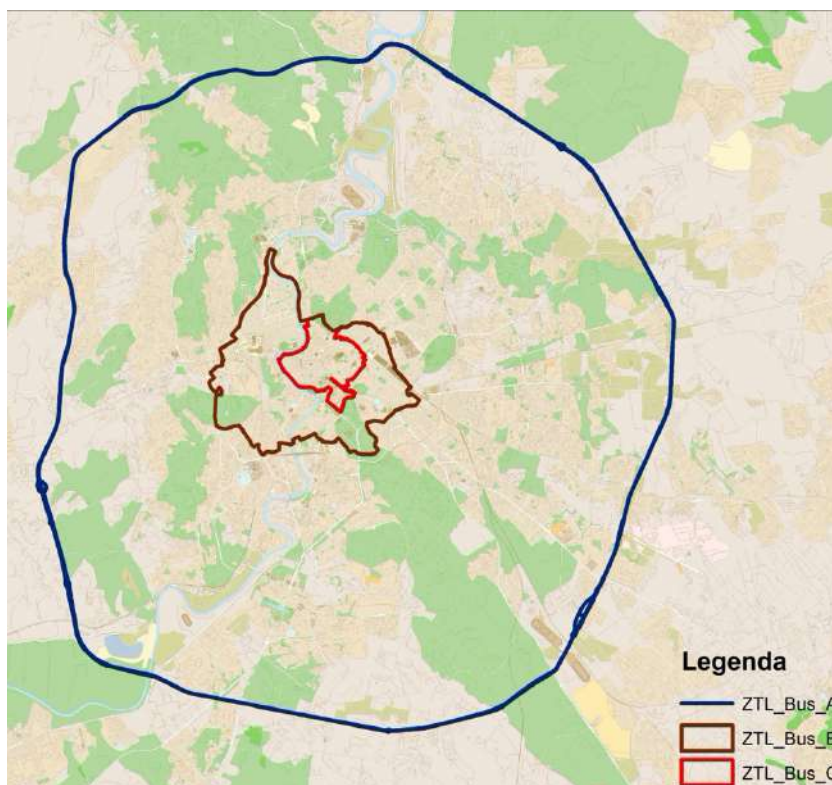
#### PERMESSI DI ACCESSO SPECIALI

<b>Area Vaticano</b>	Giornaliero da lunedì a domenica (5 tipi di permesso)
<b>Area Colosseo</b>	Giornaliero da lunedì a domenica (5 tipi di permesso)

#### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2022

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
ZTL Bus A	00:00	24:00	24	365	8.760
ZTL Bus B	05:00	24:00	19	365	6.935
ZTL Bus C	00:00	24:00	24	365	8.760
					<b>24.455</b>

\* in vigore dal 1° gennaio 2019





## 03 LE REGOLE

### 03.3 LE STRADE/ CORSIE RISERVATE

#### L'ACCESSO ALLA TANGENZIALE EST E I VARCHI TPL

## 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



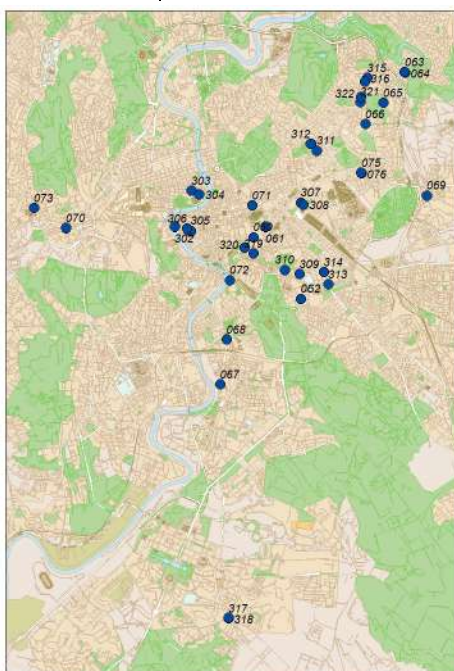
## VARCHI TPL

### FUNZIONE

MONITORARE USI IMPROPRI DELLE CORSIE PREFERENZIALI

### NUMERO DI VARCHI

37



N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via Nazionale (ang. Magnanopoli)	060
2	Via Nazionale (ang. Milano)	061
3	Via dell'Amba Aradam	062
4	Via Nomentana - Via Sacco Pastore (dir. GRA)	063
5	Via Nomentana - Via Sacco Pastore (dir. Centro)	064
6	Via Nomentana - Via Sant'Angela Merici	065
7	Via Nomentana - Viale XXI Aprile	066
8	Via Ostiense, alt. Prefettura	067
9	Via Ostiense - P.le Ostiense	068
10	Via di Portonaccio	069
11	Via Aurelia - Via Cardinal Mistrangelo	070
12	Via del Tritone - Via Zucchelli	071
13	S. M. in Cosmedin, alt. Via della Greca	072
14	Circonvallazione Cornelia, alt. Via Pagano	073
15	Via Catania, alt. P.zza Lecce (dir. Piazzale delle Province)	075
16	Via Catania, alt. P.zza Lecce (dir. Viale Regina Margherita)	076
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 Vittoria Colonna	304
22	C.so V. Emanuele II - Via Cerri	305
23	C.so V. Emanuele II - Via dei Filippini	306
24	Via Volturmo - Via Solferino	307
25	Via Volturmo - 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 LE REGOLE

### 03.4 IL SISTEMA DEI PERMESSI

#### L'ACCESSO ALLA ZTL - 2022

**PERMESSI  
ATTIVI AL 31/12/2022  
(CATEGORIE  
PRINCIPALI)**

**27.947**

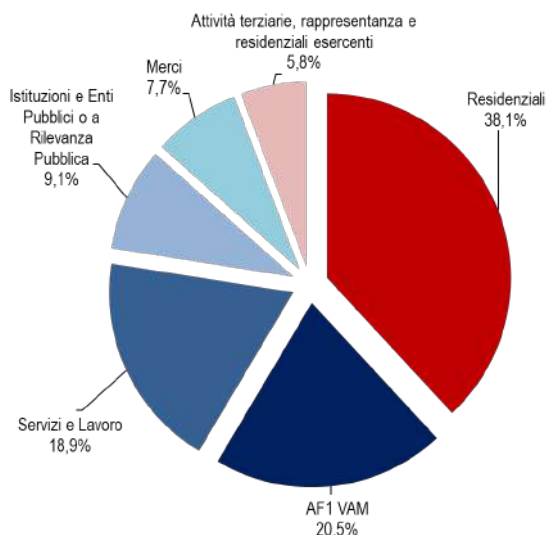
**CATEGORIA DI  
PERMESSO PIÙ  
FREQUENTE**

**RESIDENZIALE  
(10.647 PERMESSI ATTIVI)**

**ZTL  
PIÙ RICHIESTA**

**CENTRO STORICO  
(8.576 PERMESSI ATTIVI)**

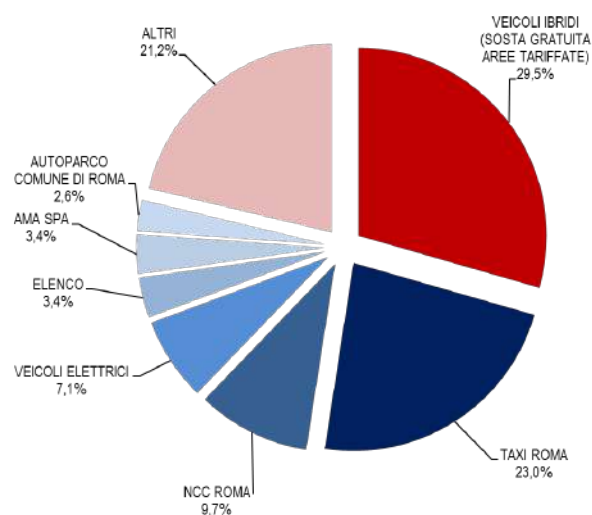
RIPARTIZIONE DEI PERMESSI DI ACCESSO ALLE ZTL PER TIPO



**Altre tipologie di permesso**

Sosta	212.939
Persone con disabilità	87.610
Veicoli Ibridi	28.266
Veicoli Elettrici	9.174
NCC	4.587
Temporaneo	31
Veicoli Medici	11
<b>Totale altre tipologie di permesso</b>	<b>342.618</b>

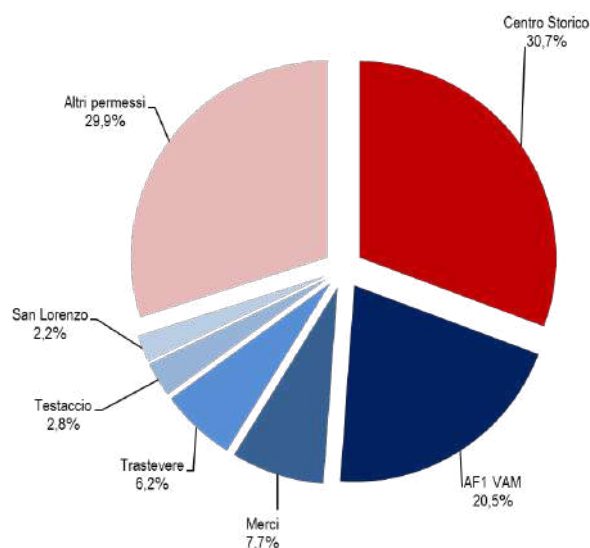
RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI SENZA CONTRASSEGNO (SPORTELLATI) PER CATEGORIA



**PERMESSI  
RILASCIATI SENZA  
CONTRASSEGNO  
(SPORTELLATI)  
ATTIVI**

**397.100**

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI DI ACCESSO ALLE ZTL PER ZTL RICHIESTA



**CLIENTI  
PRINCIPALI CHE  
UTILIZZANO I PERMESSI  
SENZA CONTRASSEGNO**

- VEICOLI IBRIDI/ELETTRICI
- TAXI
- NCC

## 03 LE REGOLE

03.4 IL  
SISTEMA DEI  
PERMESSI

L'ACCESSO DEI BUS TURISTICI - 2022

**PERMESSI  
TOTALI RILASCIATI NEL  
2022 (GIORNALIERI)**

**109.009**

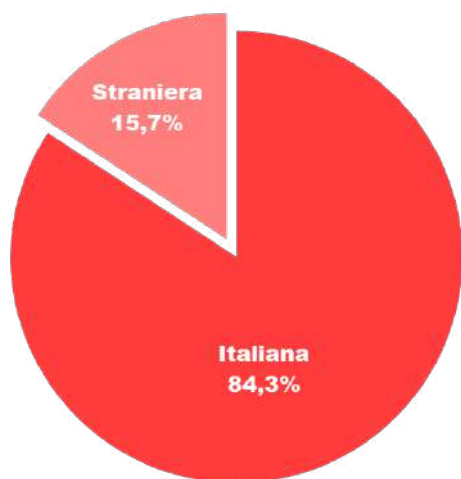
**DI CUI IN  
CARNET DI  
PERMESSI  
GIORNALIERI**

**36.055**

**PERMESSO PIÙ  
FREQUENTEMENTE  
RILASCIATO**

**VATICANO  
(29% DEL TOTALE)**

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI PER NAZIONALITÀ DEL  
RICHIEDENTE

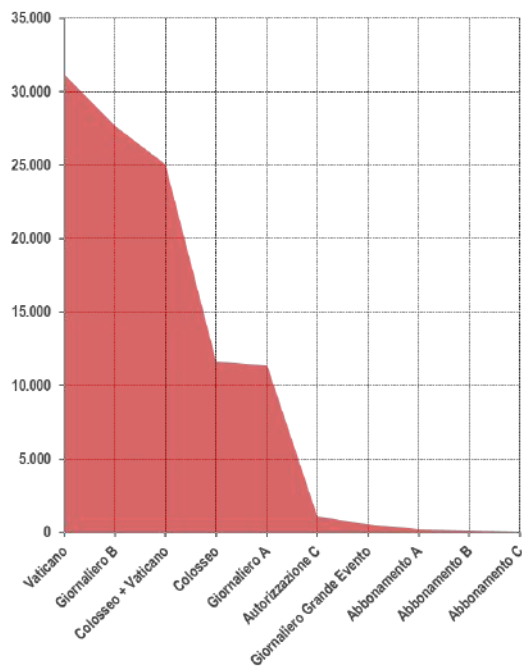


**NUMERO DEI  
RICHIEDENTI  
ESTERI**

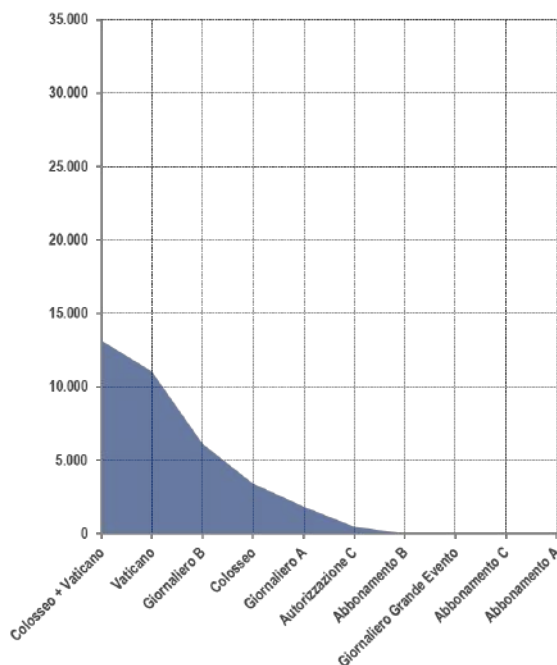
**17.165**

RIPARTIZIONE DEI PERMESSI E DEI CARNET DI INGRESSI  
RILASCIATI PER TIPO

Permessi rilasciati



Carnet di ingressi giornalieri



**I GIORNALIERI  
A e B  
RAPPRESENTANO IL**

**35,8%  
DEL TOTALE**

## 03 LE REGOLE

**03.4 IL  
SISTEMA DEI  
PERMESSI**

**L'ACCESSO DEI BUS TURISTICI - 2022**

**NUMERO DI  
TARGHE  
CORRISPONDENTI AI  
PERMESSI  
GIORNALIERI  
RILASCIATI NEL 2022**

**8.429**

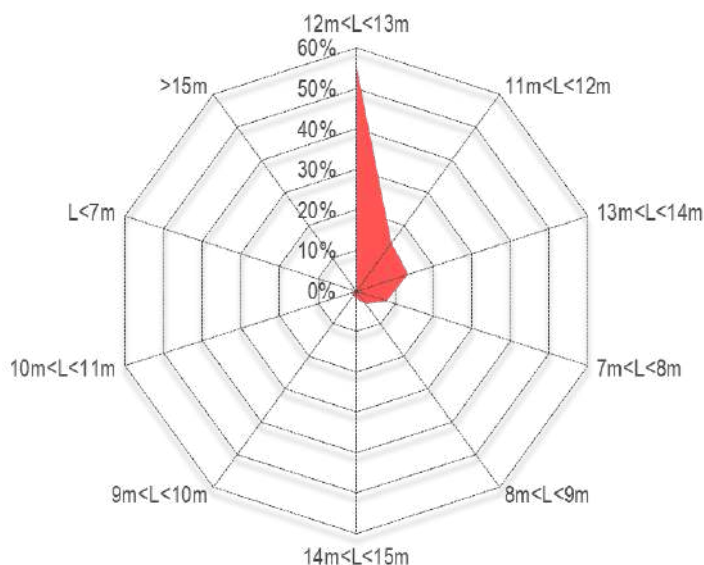
**NUMERO MEDIO DI  
PERMESSI/TARGA**

**12,9**

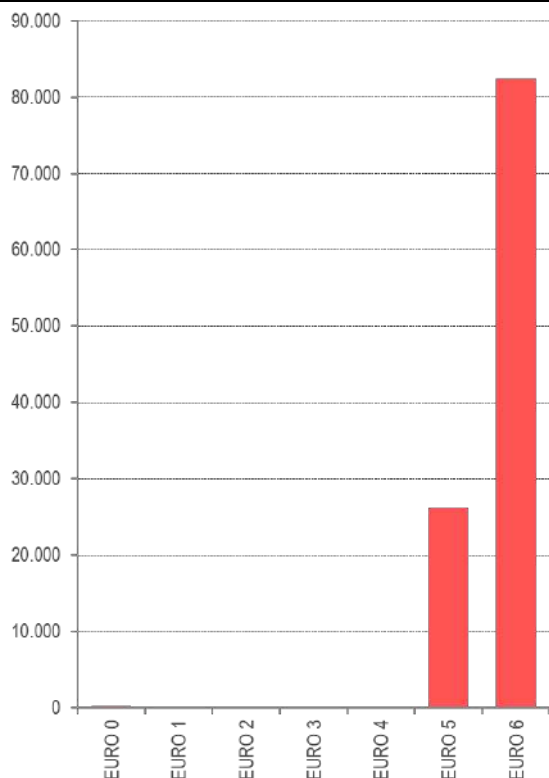
**GLI AUTOBUS DI  
LUNGHEZZA  
COMPRESA TRA GLI  
12 E I 13 m  
COSTITUISCONO IL**

**54,9%  
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**

**OTTOBRE  
14,4%  
DEL TOTALE**

**IL MESE CON IL  
MINOR  
NUMERO DI PERMESSI  
GIORNALIERI  
RILASCIATI**

**GENNAIO  
0,9%  
DEL TOTALE**

**CIRCA I TRE  
QUARTI  
DEI PERMESSI  
RILASCIATI È  
ASSOCIATA AD  
AUTOBUS DI CLASSE**

**EURO 6**

## 03 | LE REGOLE

### IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var. %
Posti auto tariffati attivi	73.490	73.651	-0,2%
Posti auto tariffati x 1.000 abitanti	26,7	26,7	-
N° stalli merci	1.626	1.626	-
N° permessi Merci validi al 31/12	2.142	4.573	-53,2%
N° permessi ZTL validi al 31/12	27.947	38.205	-26,8%
N° permessi Bus Turistici rilasciati al 31/12*	109.009	25.212	332,4%
N° bus (distinti per targa) corrispondenti ai permessi giornalieri rilasciati al 31/12*	8.429	3.657	130,5%

\* Con Legge 27 novembre 2020, n. 159 è stata disposta la proroga di tutti permessi in scadenza nel periodo di emergenza sanitaria Covid-19 (rif. 31/01/2020 – 31/03/2022) fino al 29/06/2022, ossia 90 giorni successivi al termine dell'emergenza. Pertanto l'incremento dei permessi in ingresso per i bus turistici è imputabile principalmente a richieste pervenute nella seconda metà del 2022.



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**, di cui 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 feriale tipo.

Per quel che riguarda il tema di questa **prima area tematica**, viene riproposta **l'indagine modale effettuata nel corso del 2021 estesa all'intera Area metropolitana di Roma**. L'indagine verrà aggiornata solo nel 2024, con una nuova rilevazione per la ricostruzione del quadro della mobilità generata dai residenti sul territorio di Roma Capitale e su quello della sua Area metropolitana, per ora pertanto si ripropone la lettura offerta già nell'edizione precedente di questo Rapporto.

L'indagine 2021, realizzata nell'arco di sei mesi con tecnica CATI, ha permesso di raccogliere un **campione di 3.636 interviste**, delle quali 2.375 rivolte a residenti romani e 1.261 ai residenti dei comuni della cintura metropolitana. Con riferimento alla popolazione *target di indagine* (popolazione di età >=18 anni residente nell'area metropolitana) che al 31/12/2020 è pari a quasi 3,6 milioni di abitanti, il tasso di campionamento si è attestato su un valore di poco superiore all'1 per mille.

Espandendo all'universo i dati campionari di struttura della popolazione, il 2021 mostra una **popolazione** che per il 46% vanta un **lavoro a contratto** (di tipo indeterminato/indeterminato), il **41% non attivo** (pensionati, casalinghe e di persone disoccupate e/o in cerca di occupazione). La condizione occupazionale al momento dell'intervista mostra un **22%** della popolazione che **si avvale dello Smart Working (SW)** nelle diverse forme consentite, sia totale (modesta quota) sia parziale, caratterizzato da quote variabili di giornate a casa e in ufficio.

Il 2021 rappresenta il punto di rottura rispetto ai periodi antecedenti la pandemia del 2020, con una **sensibile riduzione** degli usciti da casa in una giornata tipo rispetto a rilevazioni già del 2019. Meno di tre intervistati su quattro ha dichiarato di essere uscito da casa, con un **numero di usciti** su scala di “Area metropolitana” pari a **2,58 mln** di unità dei quali **1,70 mln** residenti di Roma città: i **non usciti** sono pari al **29% circa della popolazione**. Confrontando i dati con quelli dell'indagine 2019 (in periodo pre-pandemia) emerge subito la diversità di propensione modale: nel 2019 si registrò un tasso di quasi il 92%, mentre ad oggi il tasso è di poco superiore al 71% con una riduzione di quasi 21 punti percentuali.

La **propensione ad uscire meno da casa** si riflette ovviamente sul montante complessivo di spostamenti effettuati dalla popolazione. L'elaborazione del dato relativo alla domanda diretta con la quale si chiedeva all'intervistato di dichiarare il numero di spostamenti (purché di ampiezza superiori ai 10') effettuati la giornata precedente l'intervista, fornisce ad oggi una **stima, per l'intera area metropolitana, di 6,71 mln** di spostamenti dei quali 4,32 mln effettuati da residenti romani. I tassi di spostamento dei residenti romani (numero medio di spostamenti pro-capite) si attestano su valori di 1,8, se il calcolo è riferito all'intera popolazione, di 2,5 se calcolato in riferimento ai soli usciti. In ambedue i casi si registrano valori superiori di 0,2 unità nel caso dei residenti della cintura metropolitana (tassi rispettivi 2,0 e 2,7).

Ritornando al confronto tra **2019 e 2021** e rimanendo in ambito romano (solo residenti romani) questa diversa propensione ha prodotto una **riduzione dei livelli di mobilità**, indotta fondamentalmente dai diversi modelli comportamentali adottati nel corso della fase più

acuta dell'emergenza sanitaria e mantenuti nel 2021 in adattamento all'evoluzione degli scenari sanitari. Si è passati, nell'area romana, dai quasi 5,9 mln di spostamenti nella giornata tipo del 2019 ai 4,3 mln del 2021, con una **riduzione di 1,6 mln di spostamenti**.

Entrando nel merito delle **caratteristiche qualitative degli spostamenti** occorre precisare che per ciascun spostamento l'intervistato ha indicato i mezzi impiegati (fino al 6°), il motivo, l'orario di inizio e fine il municipio di destinazione e infine la frequenza con cui effettuava lo spostamento che stava descrivendo. Nella descrizione degli spostamenti è stato chiesto agli intervistati dei comuni della cintura di escludere gli spostamenti effettuati all'interno del proprio comune, perché privi di interesse ai fini della ricostruzione della mobilità che interessa più direttamente il comune principale dell'Area metropolitana. Pertanto, in base ai dati, la stima all'universo degli spostamenti descritti con *diario* fornisce un valore totale di 4,944 mln di spostamenti dei quali 4,287 effettuati da residenti di Roma e 656mila dai residenti della cintura. Rispetto al montante totale di spostamenti effettivamente realizzati dagli intervistati (solo il numero di spostamenti senza indicazione delle caratteristiche) - 4,318mln effettuati da residenti romani e ben 2,392mln da residenti della cintura – si osserva una differenza che, se per i residenti romani si dimostra trascurabile (31mila spostamenti pari a 4,318-4,287), appare più che rilevante per i residenti della cintura (1,736 mln di spostamenti pari a 2,392-0,656) per il fatto che sono assenti tutti gli spostamenti intra-comunali. Ne deriva, quindi che, al netto delle approssimazioni e dell'errore statistico, il 27,4% degli **spostamenti effettuati dai residenti della cintura** è di tipo intercomunale e **solo il 15,5% gravitante su Roma**.

Interessante il dato di **ripartizione modale**, calcolata in base sia al criterio della totalità dei singoli mezzi impiegati per lo spostamento, che rispetto alle singole catene di trasporto. Sommando i mezzi impiegati, la stima all'universo dei totali restituisce il dato di 5,166 mln di mezzi impiegati, dei quali 4,439mln dai residenti di Roma e 726mila dai residenti della cintura, per un **tasso medio di impiego** di 1,035 (mezzi/spostamento) nel primo caso e di 1,107 nel secondo. È netto **predominio dell'auto privata** (come conducente), che costituisce mezzo **preferito per il 60% della popolazione**; segue la modalità di **spostamento dolce** (*a piedi e in bicicletta*) con poco più del **22%** e il **TPL**, che nell'insieme delle opzioni disponibili raggiunge il **13,8%**.

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 **75%**), così come la preferenza di alcune componenti del **TPL** che assicurano un collegamento veloce con Roma (il **mezzo ferroviario** in primo luogo).

La ripartizione modale è stata calcolata facendo riferimento alle **catene modali**, ossia la sequenza ordinata di mezzi impiegati per lo spostamento è stata categorizzata in 11 modalità, delle quali alcune **mono-modali**, altre **plurimodali** ma sempre circoscritte all'interno della stessa componente (ad esempio, TPL bus, TPL ferro (metro, ferrovia), altre ancora intermodali (componente privata + TPL). Nella definizione delle catene non si è tenuto conto, come da prassi, di eventuali spostamenti a piedi "accessori", ovvero di accesso ai sistemi principali (es. spostamento a piedi per raggiungere la fermata).

Con riferimento all'intera **Area metropolitana** l'impiego della sola auto (questa volta come conducente e passeggero) sfiora i 3,15 mln di spostamenti, il solo mezzo pubblico 1 mln di spostamenti, l'intermodale i 72mila spostamenti, mentre le altre modalità (bicicletta e mobilità condivisa) si attestano complessivamente sui 100mila spostamenti circa. In termini di quote modali **l'auto** si attesta sul **63,5%**, il **TPL** sul **10%**, **l'intermodale** sull'**1,5%**. La modalità **a piedi** (*i soli spostamenti di durata superiore ai 10' associati ad una precisa motivazione*) rappresenta il **19% del totale** con circa 915mila spostamenti. Occorre sottolineare che camminare a piedi rappresenta la **seconda modalità preferita** (nella misura del **42%**) delle **persone più anziane**. I più **giovani** e le persone di **età intermedia** (30-65 anni) optano a favore di questa modalità nella misura **non superiore al 15%**.

In riferimento al **confronto tra le due indagini 2021-2019** (solo per i residenti romani) gli spostamenti su **autovettura privata** (come conducente e passeggero) si riducono in termini assoluti, seppur in misura modesta, ma **augmenta di 14 punti percentuali lo share modale** passando dal 46% circa del 2019 a poco più del **60% nel 2021**. La scelta di spostarsi con **modalità dolci** rimane



sostanzialmente **stabile** (intorno al **20%** nelle due campagne di indagine), mentre si registra una **significativa riduzione degli spostamenti su TPL**, in tutte le sue forme, che si è ridotto di 5 punti percentuali passando dal 14,8% di share modale del 2019 al **9,8% del 2021**.

Le **catene modali** in cui è coinvolto l'impiego del **TPL** (le catene privato + pubblico) pesano in ambedue le indagini nella misura dell'1,3%, ma si riducono in termini assoluti gli **spostamenti**: dai 74mila del 2019 ai **53mila del 2021**. Sommando quindi gli spostamenti del TPL con gli intermodali, **il TPL si attesta** su poco più del 16% nel 2019 e su **poco più dell'11% nel 2021**.

Le **motivazioni** di spostamento prevalenti nel 2021 sono il **lavoro e studio per il 22%**, la serie degli **spostamenti non sistematici** per poco più del **31%** del totale, i **rientri a casa** intorno al **45,5%** del totale. In questa campagna d'indagine è stato chiesto agli intervistati di dichiarare anche il numero di eventuali **minori di 18 anni accompagnati** nel corso dello spostamento. La stima all'universo della numerosità campionaria dei ragazzi accompagnati restituisce un valore di circa **346mila unità**. Sommando questa quota di accompagnati al montante assoluto di spostamenti dichiarati dagli intervistati (come spostamenti autonomi), è stato **stimato un movimento complessivo di 7,06 mln di spostamenti** di persone fisiche (tra persone che si muovono autonomamente e accompagnati).

Infine, un cenno agli **orari di spostamento** e alle durate. È chiaro lo 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 due/tre ore di anticipo; per i residenti romani l'ora di punta del mattino si colloca tra le 8:00 e le 9:00, due ore prima per i residenti esterni. Per quel che riguarda le **durate**, la necessità di raggiungere Roma dai comuni esterni impone ai **residenti della cintura tempi di spostamenti più ampi**, nel 20% dei casi superiori ad un'ora.

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 **2,38 mln di veicoli** che, rispetto al dato statistico ufficiale ACI di 2,70 mln di veicoli (dato 2020), si contraddistingue per **una sottostima dell'11,8%**. Occorre però sottolineare che lo scostamento in negativo è differente tra le due macro zone: del -16,2% per Roma, appena il -3,9% per i comuni della cintura. Ciò lascia supporre, nel caso di Roma, che lo scostamento sia verosimilmente dovuto anche alla presenza di 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 1.500 vetture ogni 1.000 famiglie, a Roma città di 1.100 vetture (per mille famiglie). Si scopre, poi, che **appena il 15%** delle famiglie **dell'area metropolitana** dichiara di **non possedere alcuna autovettura**. Il **75% delle famiglie** dichiara di possedere **fino a due autovetture**. Solo nell'1,3% dei casi le famiglie dichiarano un numero di autovetture superiore al numero di componenti del nucleo familiare.

In merito alle **biciclette**, invece, il confronto con le precedenti indagini del 2019 ne mostra un **aumento del possesso in famiglia (solo romane)** di 100mila unità, ma ben il 73% delle famiglie riporta di non possedere alcuna bicicletta. Poco più del **23%** ne possiede **una o due** e il **5%** dei casi si riferisce a soggetti che costituiscono essi stessi nucleo familiare e dichiarano il possesso di **una bicicletta**. Ultimo dato di sicuro interesse è il possesso di **monopattini** (mezzo di trasporto non previsto nelle precedenti indagini del 2019): è stata stimata la presenza di **36mila monopattini** in possesso delle famiglie residenti nell'area metropolitana.

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.

Nel **2022** il flusso **totale giornaliero medio nelle 4 Ztl del centro città** (Centro storico, Trastevere, San Lorenzo e Testaccio) ha superato i **135mila veicoli** (auto, moto furgoni, veicoli commerciali). Volendo confrontare il dato con il passato viene preso a riferimento il 2019, anno pre-pandemia più rappresentativo del 2020 e 2021, caratterizzati da una mobilità del tutto anomala e dalla ampia disattivazione

dei varchi ZTL. Nel **2019** il flusso totale medio dei veicoli entrati nelle 4 ZTL centrali era di poco più di **168mila veicoli**; nella giornata a più alto traffico gli **ingressi del 2022** sono **poco inferiori alle 200mila unità**, contro le 221mila dello stesso periodo del 2019.

Soffermando l'attenzione sulle due ZTL più importanti, nel 2022 hanno fatto ingresso nella **ZTL centro** 28,4 milioni di veicoli, per un flusso giornaliero nella giornata più trafficata (20 maggio) di poco più di 126mila veicoli. Rispetto al 2019 **registrato un calo di circa 10milioni di veicoli** (dai 38,4 del 2019 ai 28,4 del 2022 con una riduzione di circa il 26%). Stesso andamento per la **ZTL Trastevere** per la quale la **riduzione di flusso in ingresso nel 2022** (6,5 milioni) rispetto al 2019 (9,2 milioni) è stato di 2,7 milioni di veicoli con una riduzione **del 29%**. 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 2019 vi è stata un **aumento di 2,7 milioni di transiti pari al 25%** del valore 2019 (11 milioni), certamente riconducibile anche alle installazioni dei nuovi varchi di accesso alle corsie TPL avvenute nel periodo 2020-2022.

In merito alla terza **area tematica** viene proposta una valutazione della “domanda di ciclabilità” a Roma attraverso la lettura dei dati riferibili alla sperimentazione un sistema di **monitoraggio del traffico ciclistico su 14 tratte di ciclabili ad alta frequentazione** (Porta Pia, P.zza Sempione, Tevere, P.le degli Eroi, Colosseo, Belle Arti, Via Casilina, Piramide, Cinecittà, Via Tiburtina, Via Regina Elena, Stazione Tiburtina, Pineta Sacchetti, Boccea). Il monitoraggio avviene mediante diversi sistemi tecnologici di rilevazione dei passaggi, progressivamente installati sulle tratte, utili anche ad uno studio sulla frequentazione delle piste rispetto a variabili di clima, stagionalità e motivazione di spostamento, studio ancora in corso al momento di redazione del presente Rapporto. Tra le **tratte monitorate quella più frequentata nel 2022** risulta essere quella di **Porta Pia** con più di **180mila passaggi totali**. Circa la distribuzione mensile dei passaggi, si evidenzia che i **mesi primaverili e autunnali** sono quelli che hanno fatto registrare il **maggior uso delle piste ciclabili**, con i 107mila passaggi registrati a maggio e i 93mila a ottobre.

Infine, la **quarta area tematica** traccia un quadro di riferimento della **domanda di mobilità rispetto al TPL**, attraverso la lettura e l'interpretazione dei **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 2022 **una netta ripresa** dopo il periodo pandemico, con un **+21,8 mln di pezzi venduti rispetto al 2021 (+44%)**, con un totale di **titoli venduti a Roma pari a 71 mln**. In termini di durata complessiva in giornate equivalenti, dai 140 mln di giorni equivalenti del 2021 si è passati ai 196 mln del 2022, con un aumento del 40% (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% dei pezzi venduti** (percentuale invariata rispetto al 2021), ma solo il 4,9% del totale in termini di durata equivalente dei titoli (+1,5% rispetto al 2021). **Dal 2012 al 2022** vi è stata una **riduzione** delle vendite di circa 35 milioni di pezzi (**-33,4%**), ma mentre i **biglietti Lazio** hanno registrato nel periodo una drastica **riduzione del 51,3%**, gli **abbonamenti equivalenti Roma** (gli annuali sono stati trasformati in 12 mensilità) hanno subito, sempre nello stesso arco di tempo, una **riduzione più contenuta pari al 25%**.

## 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

**04.1** LE  
INDAGINI SULLA  
MOBILITÀ 2021

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 2020.  
Popolazione stratificata per genere (2 strati), fascia di età (3) e macro-zona geografica (8 macro-zone di cui 4 che coprono il territorio di Roma comune e 4 il territorio della cintura metropolitana).

**POPOLAZIONE  
TARGET D'INDAGINE  
(ETÀ >18 ANNI)**

**3.596.000**  
Abitanti

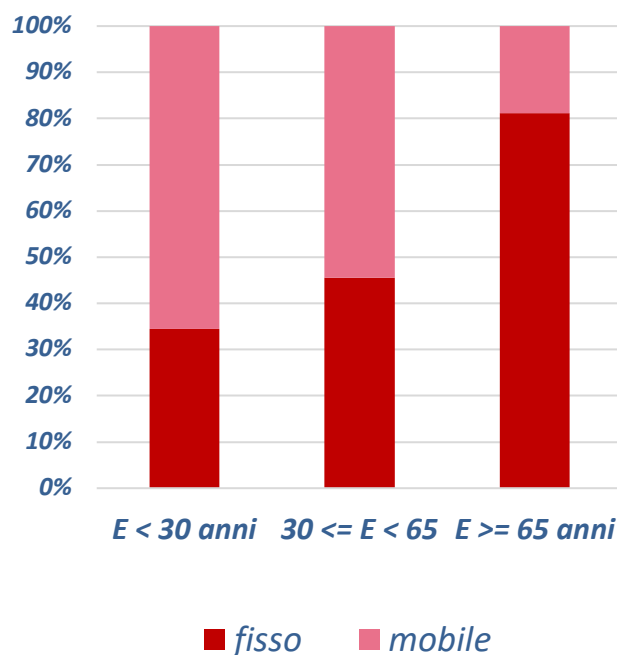
**NUMERO TOTALE DI  
INTERVISTE**

**3.636**  
Tasso di campionamento:  
1,01 per mille

**RIPARTIZIONE DELLE  
INTERVISTE PER  
TIPO DI CONTATTO  
TELEFONICO**

**60% mobile**  
**40% fisso**

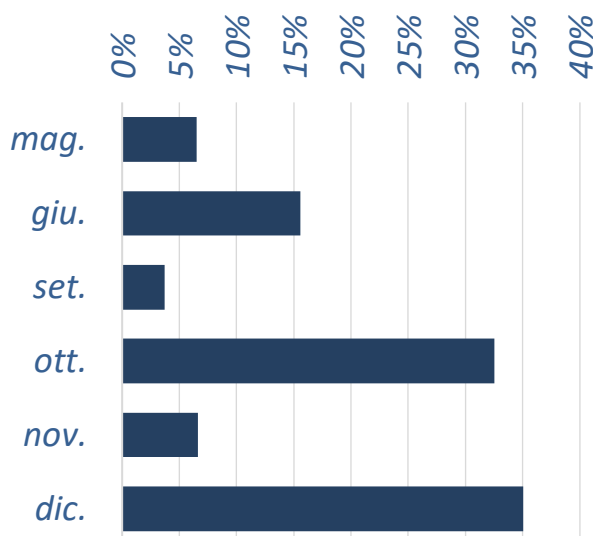
RIPARTIZIONE DELLE INTERVISTE PER TIPO DI  
CONTATTO TELEFONICO E FASCIA DI ETÀ



RIPARTIZIONE DELLE INTERVISTE TRA ROMA COMUNE E AREA  
METROPOLITANA



RIPARTIZIONE MENSILE DELLE INTERVISTE



# 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

**04.1** LE INDAGINI  
SULLA MOBILITÀ  
2021

**GLI USCITI DA CASA IN UN GIORNO FERIALE TIPO**

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

**2,59** MLN

DI PERSONE

**DI CUI:**

**1,706** MLN:

**Roma;**

**0,881** MLN:

**Cintura Metr.**

**COLORO CHE  
MOSTRANO I  
TASSI DI USCITA  
MINORI SONO:**

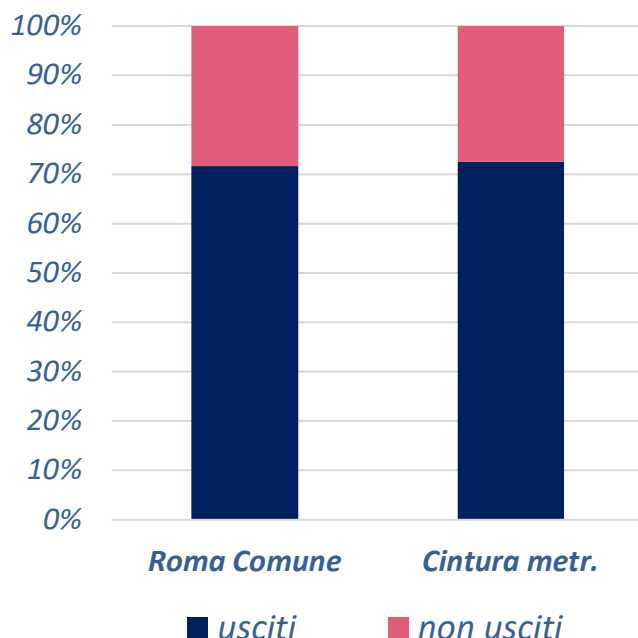
**Le donne più anziane**

che escono nella misura del:

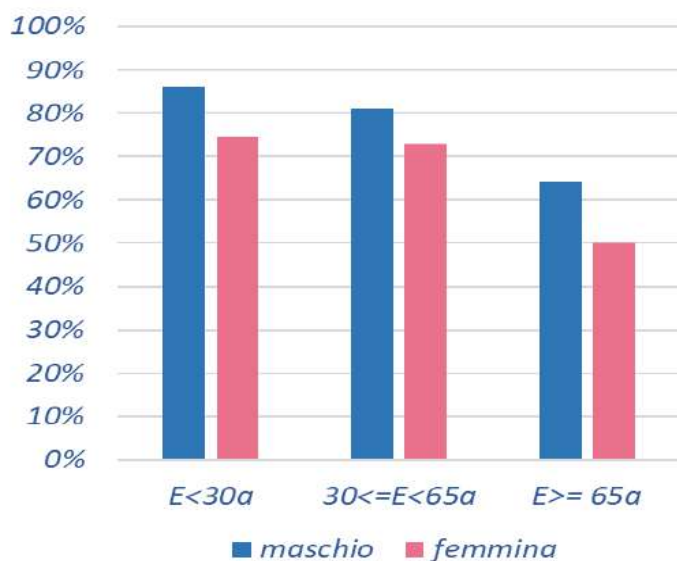
**50%**

*Rispetto al 2019, l'incidenza degli uscite (solo Roma comune) si è ridotta di circa 20 punti percentuali passando dal 92% del periodo pre-pandemia al 71% circa del 2021, nel corso del quale erano ancora in vigore alcune delle misure di restrizione alla circolazione adottate nella fase acuta dell'emergenza sanitaria (2020).*

**TASSO DI USCITA A ROMA E NELL'AREA METROPOLITANA**

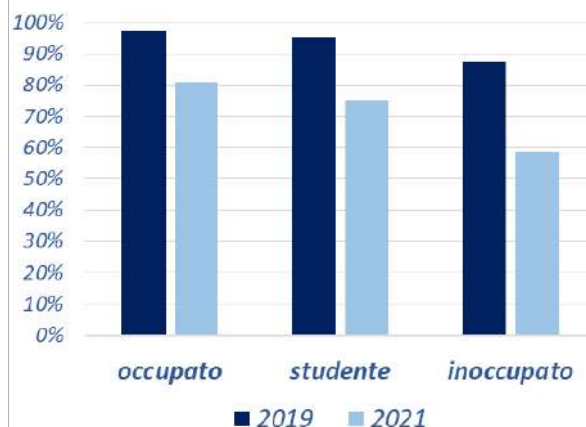


**TASSO DI USCITA PER FASCIA DI ETÀ E GENERE**



*La propensione ad uscire sembra correlata alla condizione occupazionale. Le differenze tra 2019 e 2021 delle incidenze ad uscire si mantengono pressoché stabili al variare della condizione occupazionale. Un fattore che condiziona significativamente la propensione ad uscire è la possibilità di lavorare in **Smart Working (SW)***

**CONFRONTO USCITI 2021 VS 2019 PER CONDIZIONE OCCUPAZIONALE**

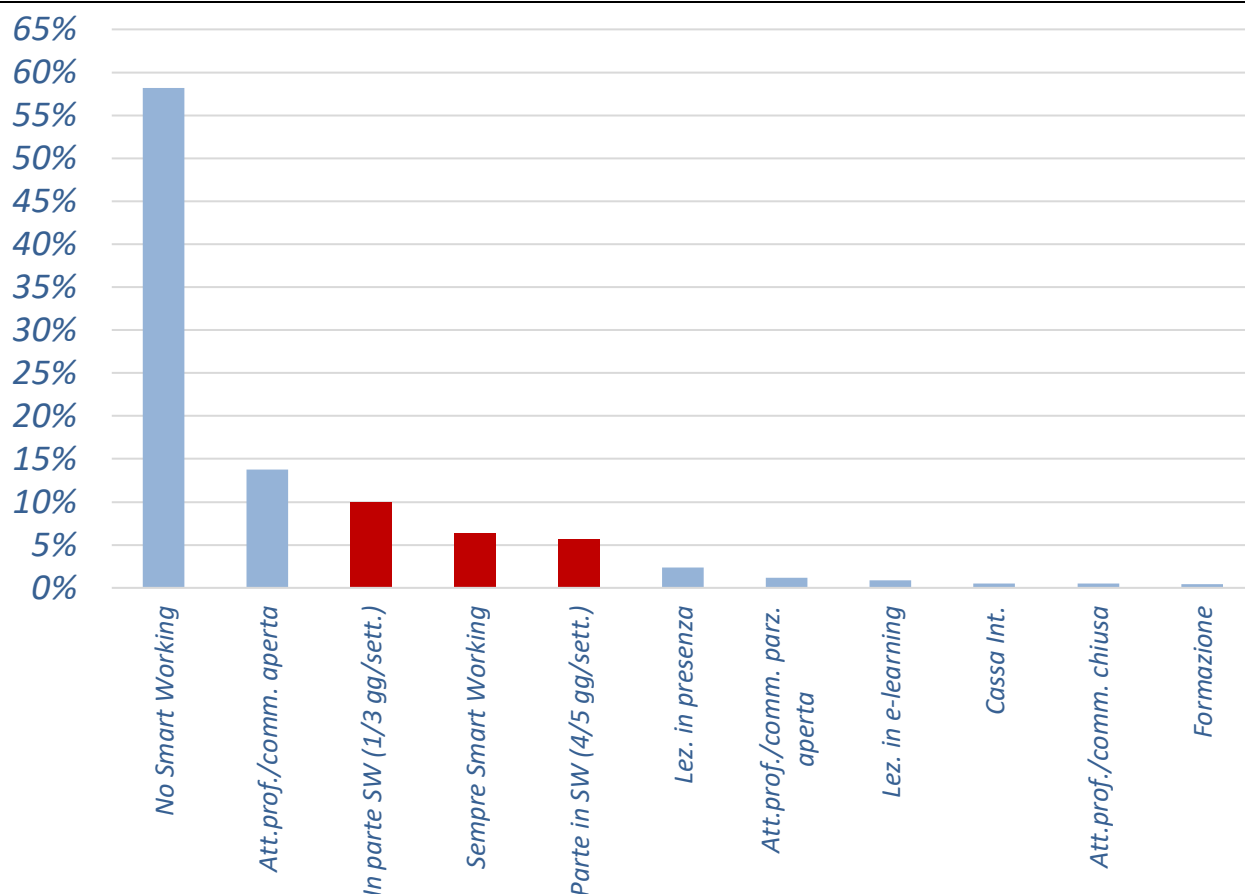


## 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

**04.1** LE INDAGINI  
SULLA MOBILITÀ  
2021

I TASSI DI USCITA DA CASA E LO SMART WORKING

TASSO DI USCITA E CONDIZIONE OCCUPAZIONALE DELLA POPOLAZIONE (INDAGINI 2021 – 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 **22%** della popolazione dell'area metropolitana ha lavorato, nel periodo di indagine, nelle diverse forme di SW. Questo dato si rivela compatibile con il dato relativo al calo – 2021 vs 2019 – della **propensione ad uscire**. Nel 2019, quando le quote di popolazione in SW erano trascurabili, il tasso di uscita da casa era del 92%, nel 2021, con quasi un quarto della popolazione in SW la propensione ad uscire è del 71%.

**POPOLAZIONE CHE  
NON LAVORA  
IN SW**

**58%**

**POPOLAZIONE CHE  
LAVORA  
IN SW**

**22%**

## 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

**04.1 LE**  
INDAGINI SULLA  
MOBILITÀ 2021

**GLI SPOSTAMENTI EFFETTUATI IN UN GIORNO TIPO**

Nel corso dell'indagine 2021 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 (2021)**

**ROMA:**

**4,32** MLN

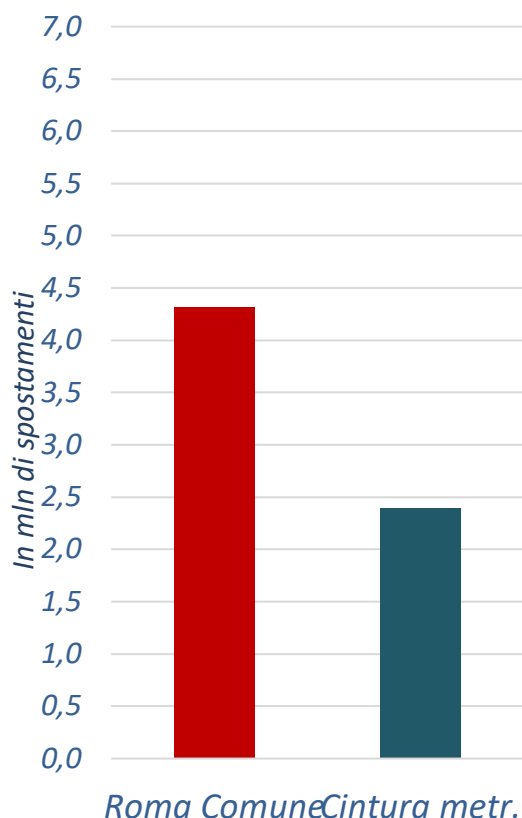
**CINTURA METR.**

**2,39** MLN

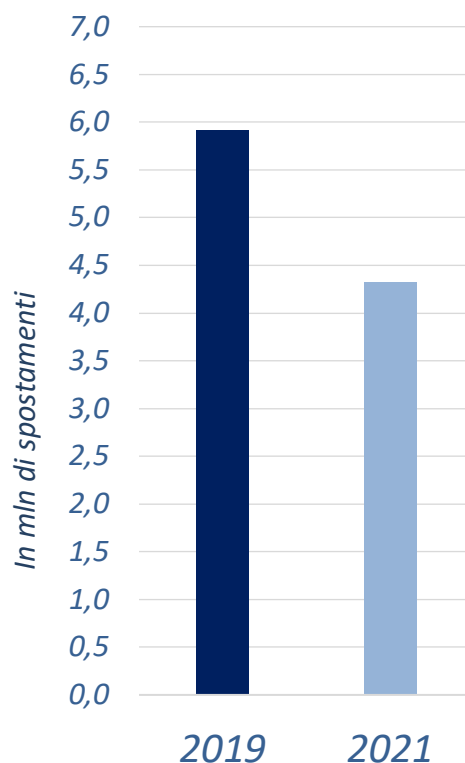
**TOTALE AREA M.**

**6,71** MLN

SPOSTAMENTI DICHIARATI DAI RESIDENTI ROMANI E DAI RESIDENTI DELLA CINTURA METROPOLITANA



CONFRONTO TRA IL NUMERO DI SPOSTAMENTI DICHIARATI NEL 2019 E 2021 (SOLO RESIDENTI ROMANI)



**UN CONFRONTO**

**2021 VS 2019**  
(SOLO ROMA)

**2019:**  
**5,91** MLN  
**2021:**  
**4,32** MLN

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

**ROMA:**

**1,81** spostamenti pro  
capite

**CINTURA METR.**

**1,97** spostamenti pro  
capite

# 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

## 04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2021

## LA RIPARTIZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI PER AGGREGAZIONE ELEMENTARE DI MEZZI

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.

**NUMERO DI SPOSTAMENTI ELEMENTARI EFFETTUATI CON AUTO**  
(ROMA + CINTURA METR. 2021)

**3,19** MLN  
DI SPOSTAMENTI

### RIPARTIZIONE MODALE PER MACRO-ZONA

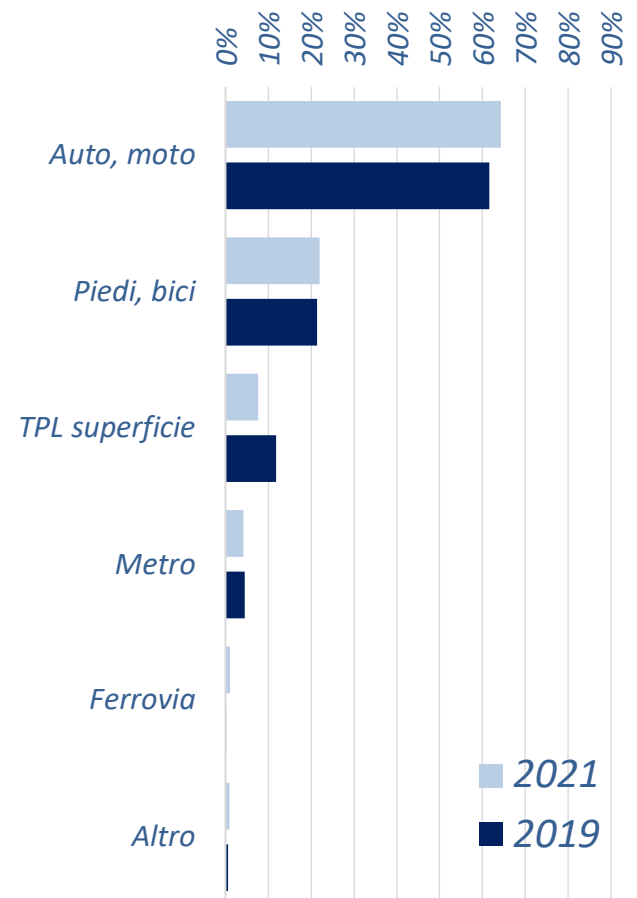
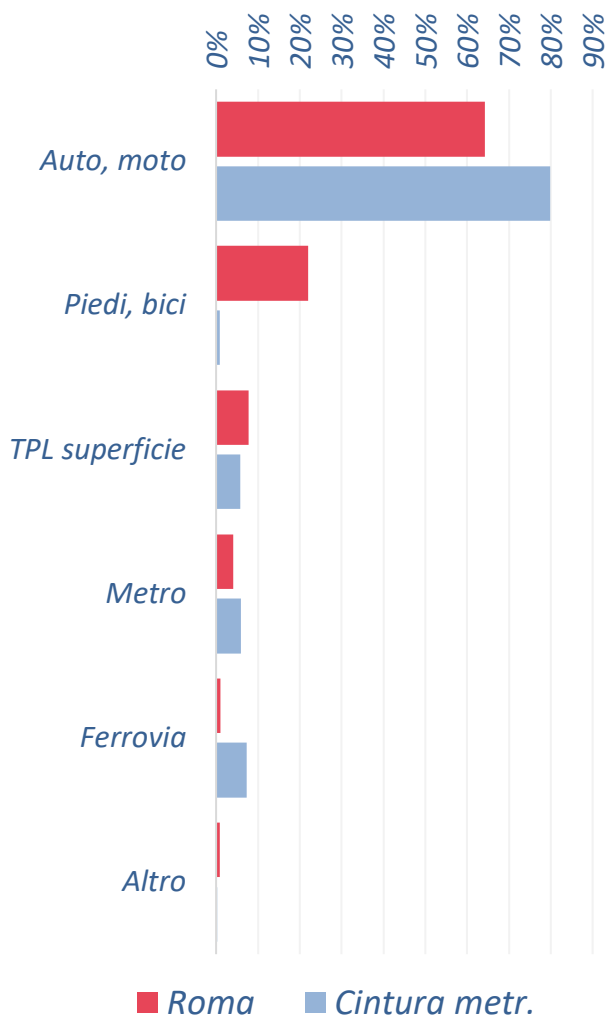
**NUMERO DI SPOSTAMENTI ELEMENTARI EFFETTUATI A PIEDI E BICICLETTA**  
(ROMA + CINTURA METR. 2021)

**0,98** MLN  
DI SPOSTAMENTI

**NUMERO DI SPOSTAMENTI ELEMENTARI EFFETTUATI CON TPL**  
(ROMA + CINTURA METR. 2021)

**0,72** MLN  
DI SPOSTAMENTI

RIPARTIZIONE MODALE (SOLO ROMA)  
CONFRONTO 2021 VS 2019



### CONFRONTO TRA 2019 E 2021 (Solo Roma)

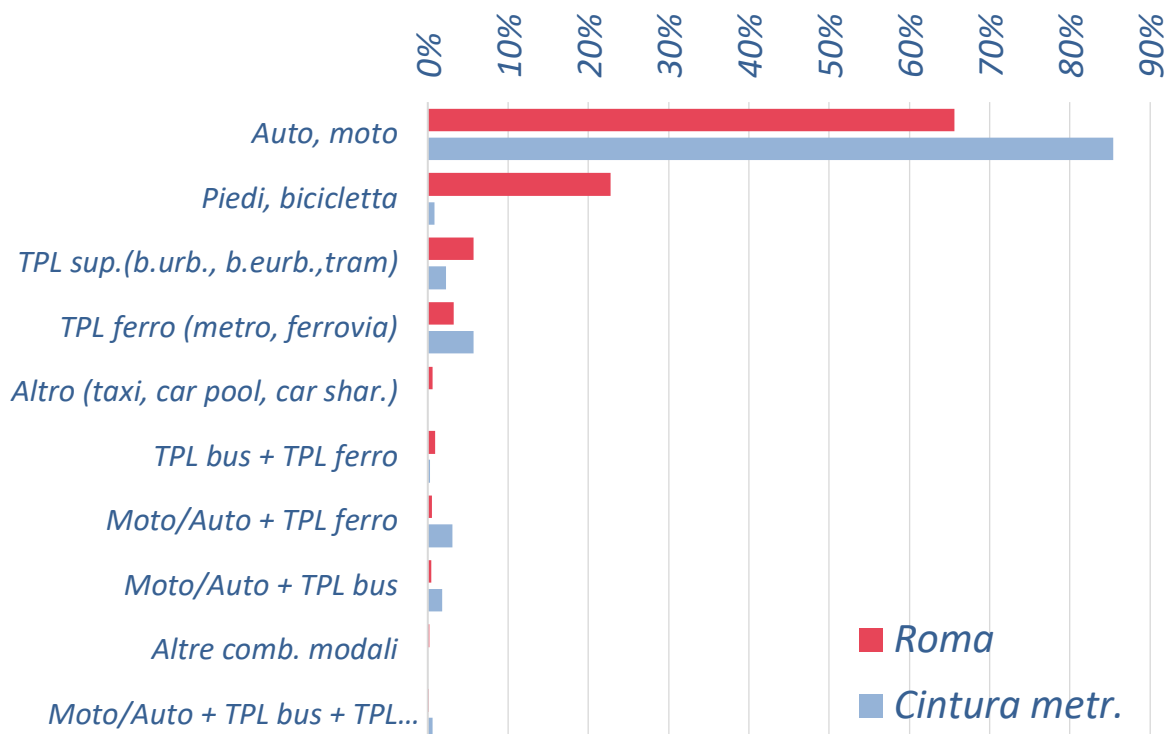
Pressoché **stabili** Auto/moto e piedi/bicicletta  
**Diminuisce** di 4 punti percentuali il TPL di superficie

## 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI  
SULLA MOBILITÀ  
2021

### LA RIPARTIZIONE MODALE DEGLI SPOSTAMENTI PER CATENE DI MEZZI

RIPARTIZIONE MODALE PER CATENE DI MEZZI



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

**USO % MEZZO PRIVATO (SPOSTAMENTO CON UN SOLO MEZZO) RESIDENTI CINTURA METROPOLITANA (SOLO SPOSTAMENTI INTERCOMUNALI)**

**85,4%**

**RICORSO % A SPOSTAMENTI INTERMODALI RESIDENTI ROMANI (PRIVATO + PUBBLICO)**

**1,2%**

**USO % MEZZO PUBBLICO RESIDENTI ROMANI (SOLO MEZZO PUBBLICO)**

**9,8%**

**RICORSO % A SPOSTAMENTI INTERMODALI RESIDENTI CINTURA (PRIVATO + PUBBLICO)**

**5,5%**

**SPOSTAMENTO A PIEDI O BICICLETTA RESIDENTI ROMANI**

**22,8%**



# 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE INDAGINI  
SULLA MOBILITÀ  
2021

## LA RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO

### SPOSTAMENTI SISTEMATICI

(LAVORO + STUDIO)

**22,1%**

(RESIDENTI ROMA)

**29,9%**

(RESIDENTI CINTURA)

### SPOSTAMENTI

### NON SISTEMATICI

**32,4%**

(RESIDENTI ROMA)

**24,5%**

(RESIDENTI CINTURA)

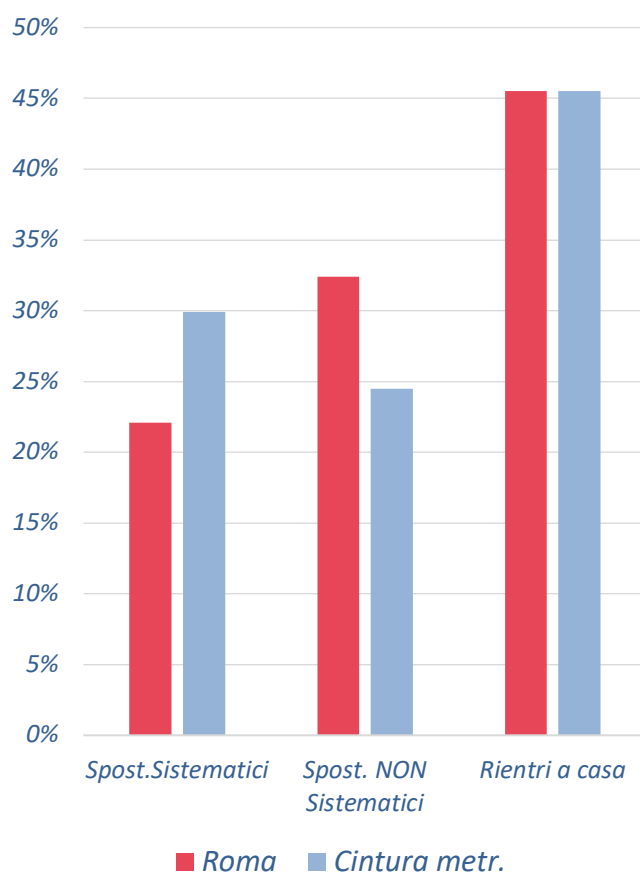
### SPOSTAMENTI

### DI RIENTRO A CASA

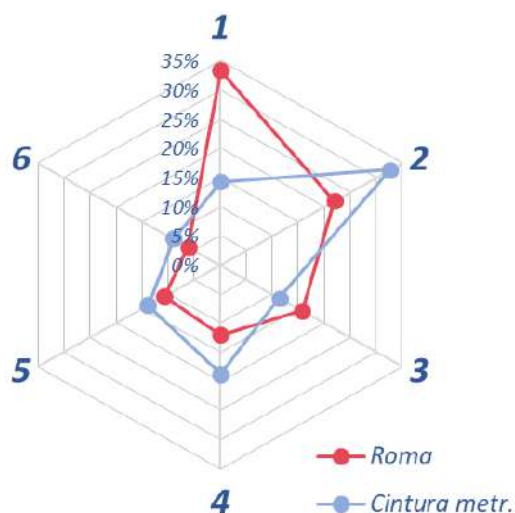
**45,5%**

TUTTI I RESIDENTI  
DELL'AREA METROPOLITANA

RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER MOTIVO



RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI NON SISTEMATICI



### LEGENDA

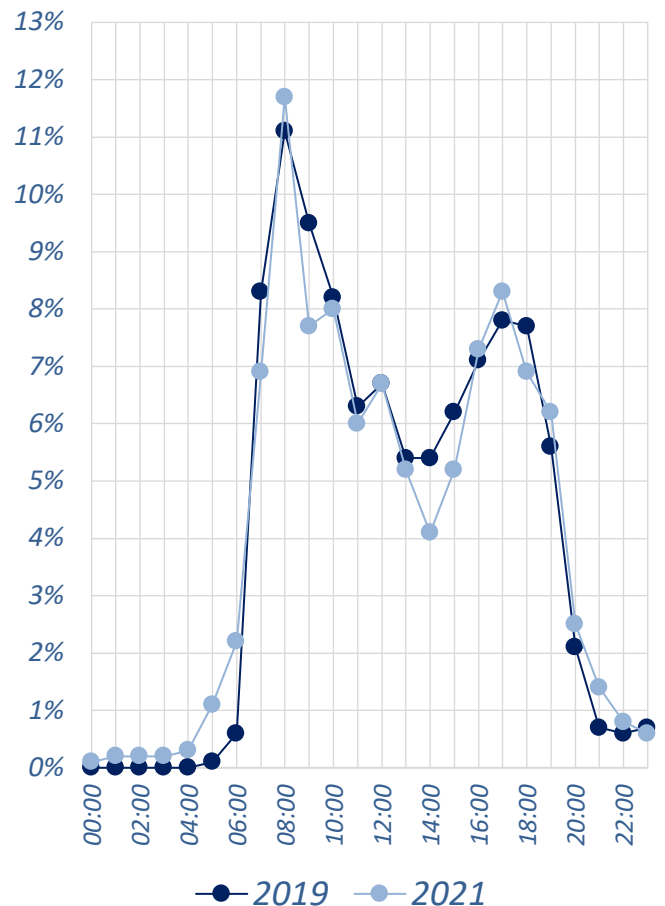
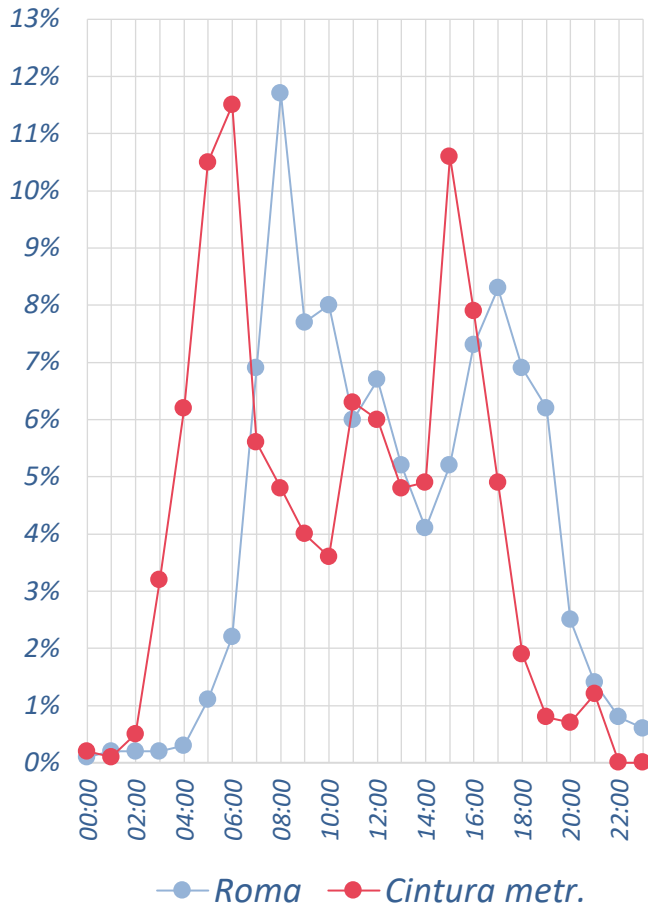
- 1 spese/acquisti
- 2 commissioni
- 3 svago/tempo libero
- 4 accompagnamento altre persone
- 5 altri motivi non sistematici
- 6 visite parenti/amici

# 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

**04.1 LE  
INDAGINI SULLA  
MOBILITÀ 2021**

**ORARI DI INIZIO E DURATE DEGLI SPOSTAMENTI**

LA RIPARTIZIONE % DEGLI SPOSTAMENTI PER ORARI DI INIZIO DELLO SPOSTAMENTO



A sinistra confronto fra Roma e Cintura metropolitana, a destra confronto fra 2019 e 2021

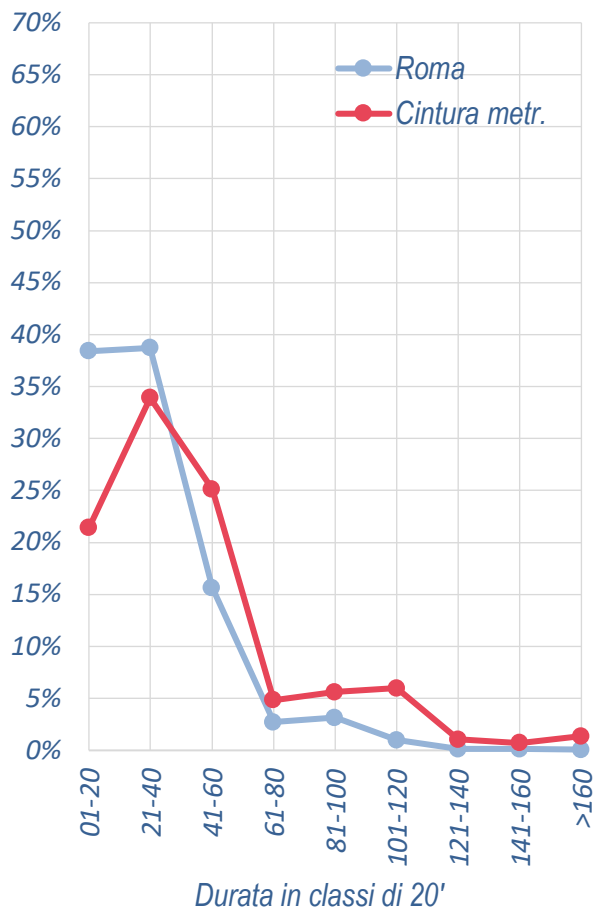
<b>CONFRONTO TRA LE ORE DI PUNTA DEL MATTINO PER ZONA GEOGRAFICA DI RESIDENZA (INDAGINI 2021)</b>	<b>8.00-9.00</b> (502mila Spost.) (RESIDENTI ROMA)	<b>CONFRONTO ORA DI PUNTA DEL MATTINO</b> <b>8.00-9.00</b> 2021 VS 2019	2019: <b>652</b> mila  2021: <b>502</b> mila
	<b>6.00-7.00</b> (75mila Spost.) (RESIDENTI ROMA)	<b>CONFRONTI TRA I PROFILI RELATIVI ALLE RIPARTIZIONI % DEGLI SPOSTAMENTI</b>	Nel confronto tra Roma e Cintura metr. (2021) si nota uno scostamento orizzontale fra i due profili di 2/3 ore. (I residenti della cintura iniziano i propri spostamenti prima dei residenti romani). Nel confronto tra 2019 e 2021 si nota una sostanziale somiglianza tra i due profili.
<b>8.00-9.00</b> (533mila Spost.) (RESIDENTI AREA METR.)			

# 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

**04.1** LE INDAGINI  
SULLA MOBILITÀ 2021

LA DURATA DEGLI SPOSTAMENTI

RIPARTIZIONE DEGLI SPOSTAMENTI PER DURATA



- 1 Moto/Auto + TPL bus + TPL ferro
- 2 TPL bus + TPL ferro
- 3 Moto/Auto + TPL bus
- 4 Moto/Auto + TPL ferro
- 5 TPL bus (urb., extraurb.)
- 6 TPL ferro (metro, ferrovia)
- 7 Altre comb. modali
- 8 Altro (taxi, car pool, car shar.)
- 9 Auto, moto
- 10 Piedi, bicicletta

**SPOSTAMENTI  
INFERIORI AI**

**40'**

**3,14** MLN  
(77,1%)  
(RESIDENTI ROMA)

**0,31** MLN  
(55,3%)  
(RESIDENTI CINTURA)

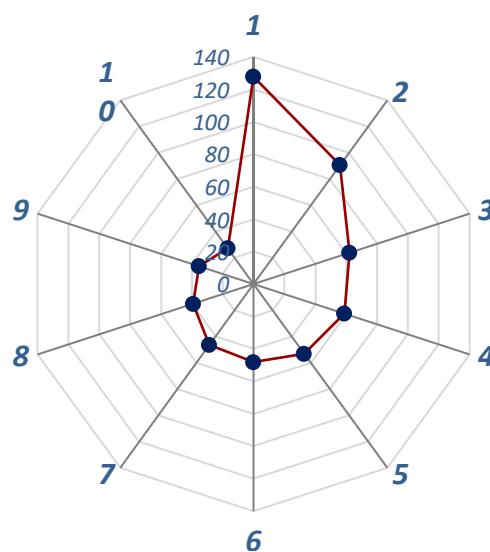
**SPOSTAMENTI  
SUPERIORI AI**

**100'**

**54** MILA (1,3%)  
(RESIDENTI ROMA)

**51** MILA (9,1%)  
(RESIDENTI CINTURA)

DURATA MEDIA DEGLI SPOSTAMENTI PER CATENA DI MEZZI



**GLI SPOSTAMENTI  
INTERMODALI  
(PRIVATO + PUBBLICO)  
HANNO UNA DURATA  
MEDIA DI:**

**65'**

**GLI SPOSTAMENTI SU  
PRIVATO  
(AUTO, MOTO) HANNO  
UNA DURATA MEDIA DI:**

**35'**

**GLI SPOSTAMENTI SU  
TPL  
(SINGOLO MEZZO) HANNO  
UNA DURATA MEDIA DI:**

**51'**

**GLI SPOSTAMENTI A  
PIEDI o IN  
BICICLETTA  
HANNO UNA DURATA  
MEDIA DI:**

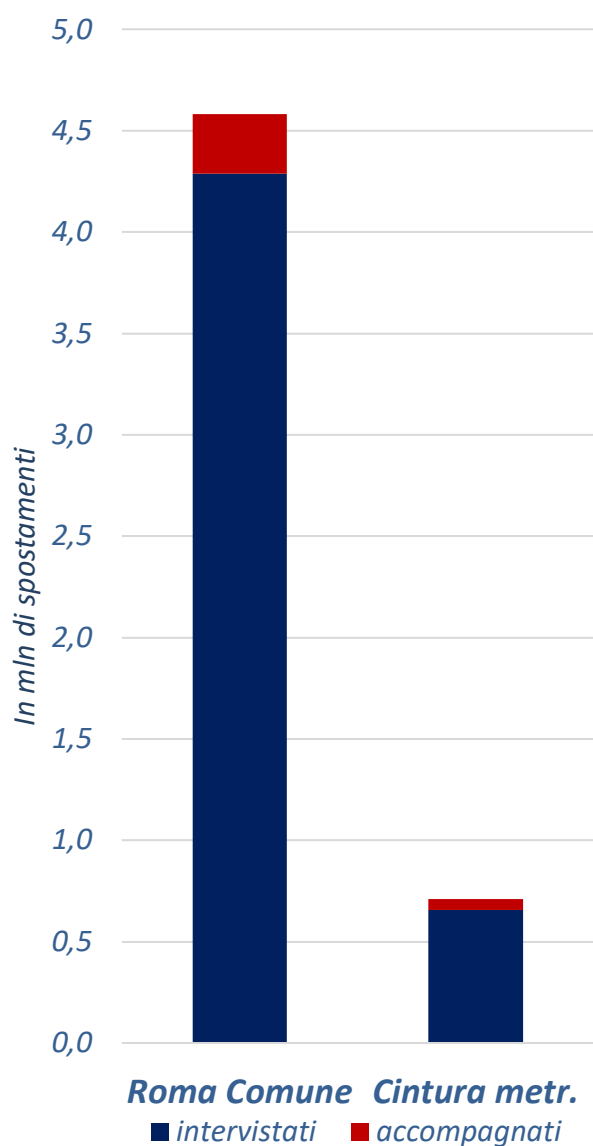
**27'**

## 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

04.1 LE  
INDAGINI SULLA  
MOBILITÀ 2021

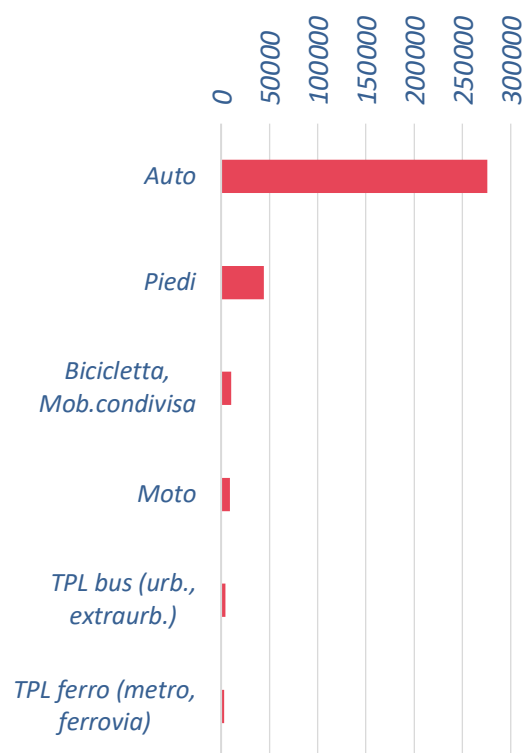
L'ACCOMPAGNAMENTO DI PERSONE

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 e le caratteristiche di persone, eventualmente accompagnate nello spostamento. L'espansione dei dati campionari ha consentito di ricostruire il montante totale di persone accompagnate negli spostamenti generati in ambito di area metropolitana in una giornata tipo.

N° DI PERSONE ACCOMPAGNATE IN UNA GIORNATA TIPO PER CATENA DI MEZZO



N° PERSONE  
ACCOMPAGNATE  
IN UNA GIORNATA TIPO  
(AREA METROPOLITANA)

**350** MILA

N° PERSONE  
ACCOMPAGNATE  
IN UNA GIORNATA TIPO  
(SOLO ROMA)

**290** MILA

TOTALE SPOSTAMENTI  
GENERATI IN AREA  
METROPOLITANA  
(INTERVISTATI + ACCOMPAGNATI)

**7,06** MLN  
(6,71 + 0,35)

TOTALE SPOSTAMENTI  
GENERATI A ROMA  
(INTERVISTATI + ACCOMPAGNATI)

**4,61** MLN  
(4,32 + 0,29)

# 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

## 04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2021

### LA MATRICE OD DEGLI SPOSTAMENTI

LA MATRICE OD DEGLI SPOSTAMENTI PER MUNICIPIO

	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	Est.Roma	Total
I	3.4%	0.7%	0.6%	0.2%	0.4%	0.5%	0.3%	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%	0.4%	0.2%	0.2%	0.3%	0.9%	9.2%
II	0.7%	3.1%	0.4%	0.4%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	0.1%	0.2%	0.2%	0.4%	6.5%
III	0.6%	0.4%	2.9%	0.7%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.2%	0.0%	0.1%	0.2%	0.3%	6.2%
IV	0.2%	0.4%	0.7%	3.0%	0.5%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.3%	6.1%
V	0.5%	0.3%	0.2%	0.6%	4.0%	0.6%	0.4%	0.0%	0.2%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.5%	7.9%
VI	0.5%	0.1%	0.2%	0.2%	0.6%	3.5%	0.4%	0.3%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.5%	7.0%
VII	0.4%	0.1%	0.1%	0.2%	0.4%	0.4%	3.8%	0.4%	0.3%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	6.9%
VIII	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	0.5%	2.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	4.8%
IX	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.2%	0.1%	0.3%	0.3%	2.8%	0.3%	0.2%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	5.3%
X	0.4%	0.0%	0.0%	0.0%	0.1%	0.2%	0.0%	0.2%	0.3%	2.0%	0.2%	0.2%	0.0%	0.0%	0.1%	0.5%	4.1%
XI	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	0.1%	0.1%	0.3%	0.2%	0.2%	1.4%	0.5%	0.1%	0.0%	0.1%	0.2%	3.8%
XII	0.4%	0.2%	0.2%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.5%	4.3%	0.3%	0.1%	0.1%	0.2%	7.1%
XIII	0.2%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.1%	0.3%	2.1%	0.3%	0.1%	0.3%	4.0%
XIV	0.2%	0.2%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.1%	0.4%	3.2%	0.2%	0.3%	5.3%
XV	0.4%	0.1%	0.2%	0.0%	0.1%	0.0%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.3%	2.4%	0.3%	4.4%
Est.Roma	0.9%	0.4%	0.3%	0.3%	0.5%	0.5%	0.2%	0.2%	0.3%	0.5%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.3%	5.8%	11.3%
Total	9.2%	6.5%	6.2%	6.1%	7.9%	7.0%	6.8%	4.9%	5.3%	4.1%	3.8%	7.1%	4.0%	5.3%	4.3%	11.4%	100.0%

**SPOSTAMENTI INTERNI AI MUNICIPI**

**52,9%**

(DEGLI SPOSTAMENTI INTERNI A ROMA)

**SPOSTAMENTI INTERNI A ROMA**

**83,1%**

(DEGLI SPOSTAMENTI GENERATI NELL'AREA METROPOLITANA)

LA MATRICE OD DEGLI SPOSTAMENTI PER MACROBACINI

	Roma	Esterno	Totale
Roma	4109222	275758	4384980
Esterno	272838	286663	559501
Totale	4382060	562421	4944481

## 04 LA MOBILITÀ NELL'AREA METROPOLITANA DI ROMA

### 04.1 LE INDAGINI SULLA MOBILITÀ 2021

#### IL POSSESSO DI MEZZI IN FAMIGLIA

TASSO DI POSSESSO DI VEICOLI IN FAMIGLIA (INDAGINI 2021)		TASSO DI POSSESSO DI VEICOLI IN FAMIGLIA CONFRONTO 2021 VS 2019 (SOLO ROMA)	
<b>N° AUTOVETTURE IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (AREA METROPOLITANA)</b> <b>2,383</b> MLN (2021)		<b>N° BICICLETTE IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (ROMA)</b> <b>455</b> MILA (2019) <b>561</b> MILA (2021)	
<b>N° BICICLETTE IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (AREA METROPOLITANA)</b> <b>875</b> MILA (2021)		<b>N° MONOPATTINI IN POSSESSO ALLE FAMIGLIE (AREA METROPOLITANA)</b> <b>53</b> MILA (2021)	

## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.2 IL  
MONITORAGGIO DEL  
TRAFFICO

LA DOMANDA DI ACCESSO ALLE ZTL - 2022

### FLUSSO

GIORNALIERO  
DI INGRESSO NELLE 4  
ZTL DEL CENTRO NEL  
GIORNO CON PIÙ  
TRAFFICO  
(20/05/2022)

**199.600**  
VEICOLI

### FLUSSO

MEDIO  
GIORNALIERO  
DI INGRESSO NELLE 4  
ZTL DEL CENTRO

**134.600**  
VEICOLI

### FLUSSO

GIORNALIERO DI  
INGRESSO  
NELLE 4 ZTL DEL  
CENTRO NEL GIORNO  
CON  
MENO  
TRAFFICO  
(15/08/2022)

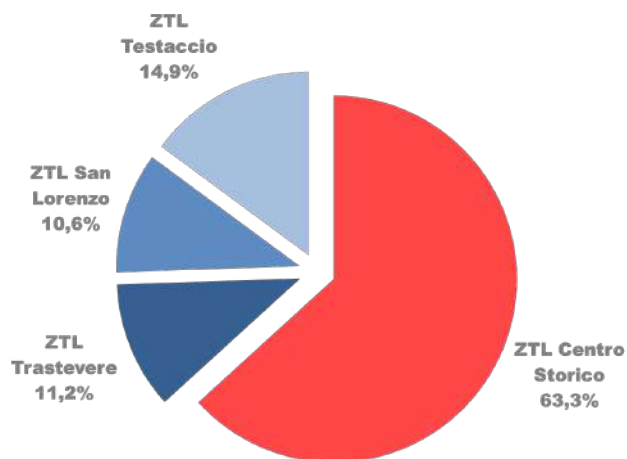
**73.800**  
VEICOLI

### NUMERO

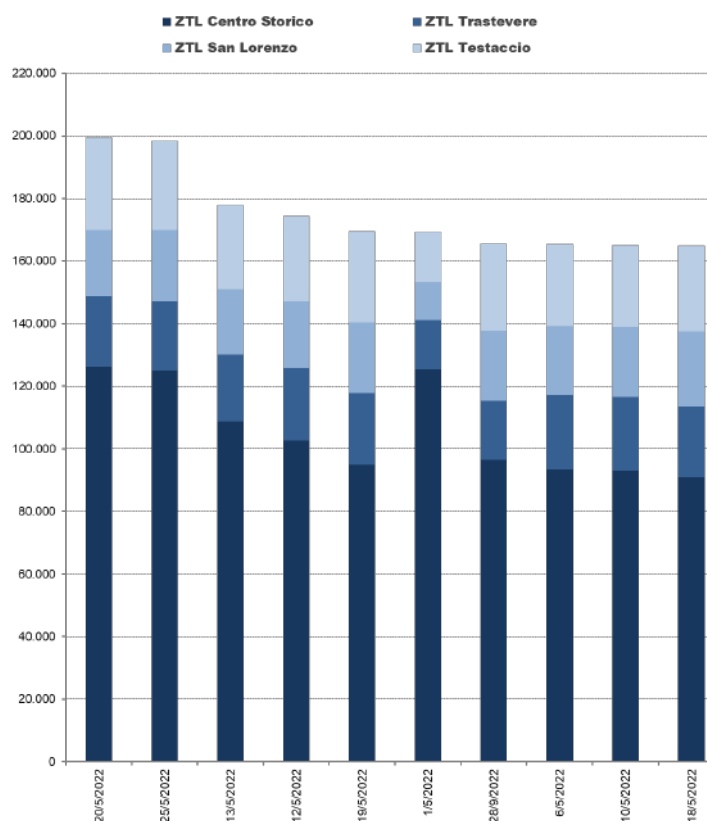
TOTALE DI VARCHI  
DELLE QUATTRO ZTL

**50**

RIPARTIZIONE DEI FLUSSI TRA LE ZTL NEL GIORNO DI PUNTA  
DEL 2022 (20/05/2022)



FLUSSI IN INGRESSO ALLE ZTL NELLE 10 GIORNATE DI PUNTA DEL 2022



FLUSSO/VARCO DI  
INGRESSO NEL GIORNO  
MEDIO

**2.692**  
VEICOLI  
GIORNO/VARCO

FLUSSO  
ORARIO/VARCO DI  
INGRESSO NELLA GIORNATA CON  
PIÙ TRAFFICO (20/05/2022)

**166**  
VEICOLI/ORA VARCO

# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

### LA DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL CENTRO - 2022

**FLUSSO TOTALE IN INGRESSO ALLA ZTL NEL 2022**

**28,4**  
MILIONI DI VEICOLI

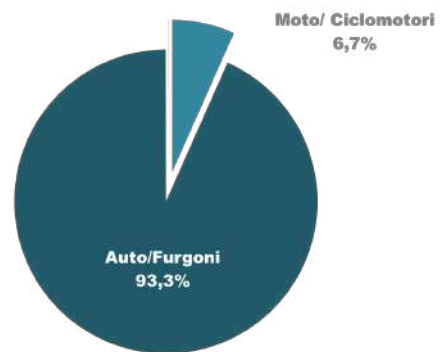
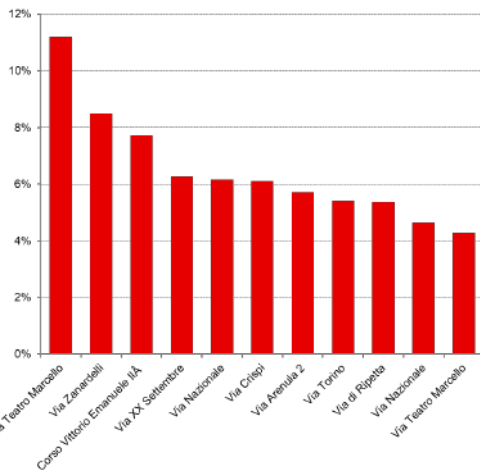
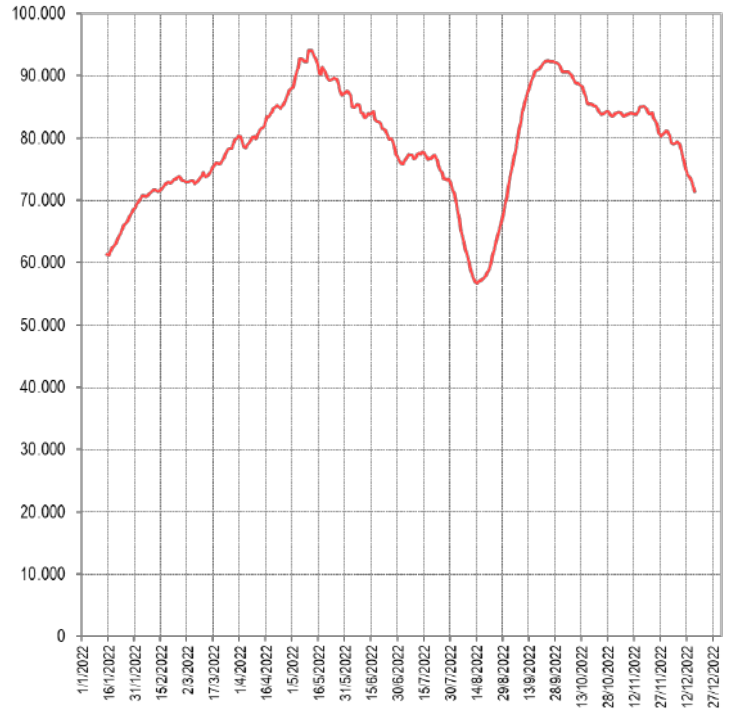
**FLUSSO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO (20/05/2022)**

**126.300**  
VEICOLI

**FLUSSO MEDIO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL 2022**

**77.800**  
VEICOLI/GIORNO

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



**I PRIMI 3 VARCHI TOTALIZZANO IL**

**27,4%**  
DEI FLUSSI TOTALI IN INGRESSO ALLA ZTL

**FLUSSO DI INGRESSO MEDIO PER VARCO NELLA GIORNATA CON PIÙ TRAFFICO DEL 2022 (20/05/2022)**

**6.000**  
VEICOLI/VARCO



# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

## LA DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL TRASTEVERE - 2022

**FLUSSO TOTALE IN INGRESSO ALLA ZTL NEL 2022**

**6,5**  
MILIONI DI VEICOLI

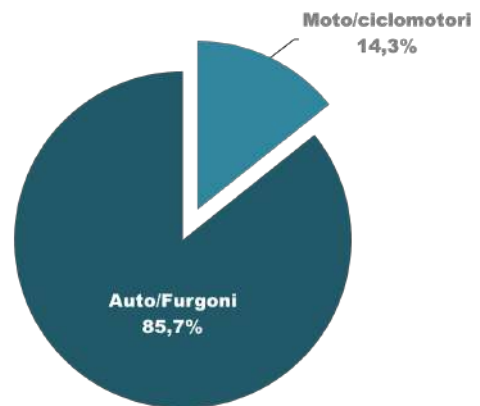
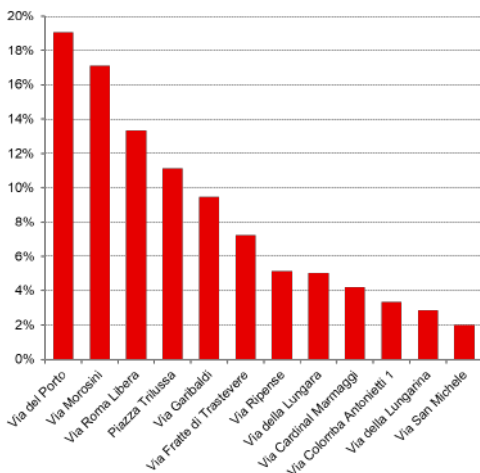
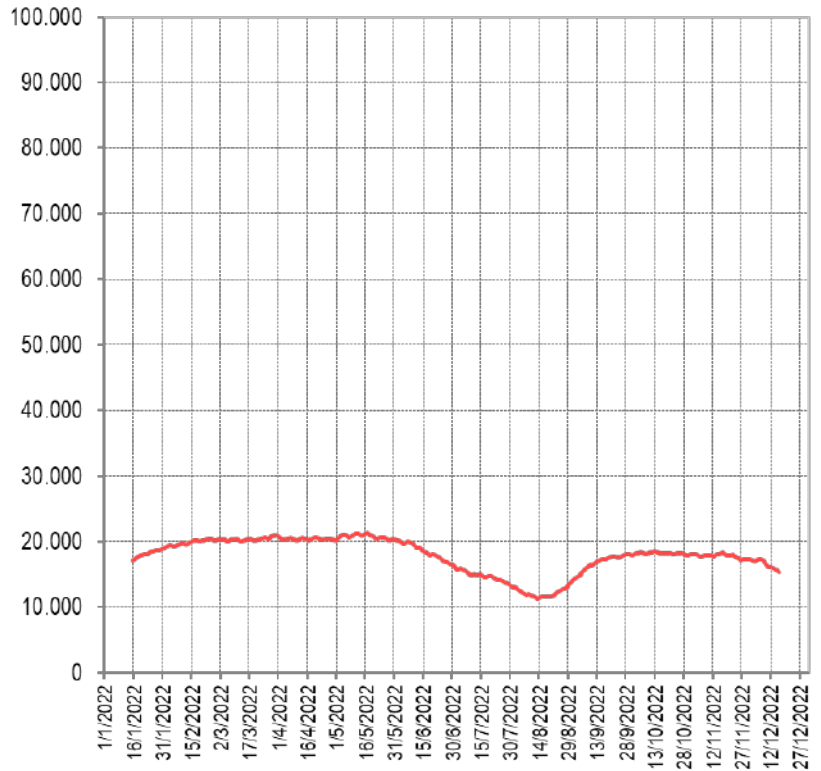
**FLUSSO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO (07/04/2022)**

**24.400**  
VEICOLI/GIORNO

**FLUSSO MEDIO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL 2022**

**17.700**  
VEICOLI/GIORNO

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



**I PRIMI 3 VARCHI TOTALIZZANO IL**

**49,5%**  
DEI FLUSSI TOTALI IN INGRESSO ALLA ZTL

**FLUSSO DI INGRESSO MEDIO PER VARCO NELLA GIORNATA CON PIÙ TRAFFICO DEL 2022 (07/04/2022)**

**2.032**  
VEICOLI/VARCO

# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

### LA DOMANDA DI ACCESSO ALLE ZTL SAN LORENZO E TESTACCIO - 2022

## ZTL SAN LORENZO - 2022

**FLUSSO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO**  
(20/12/2022)

**25.900**  
VEICOLI

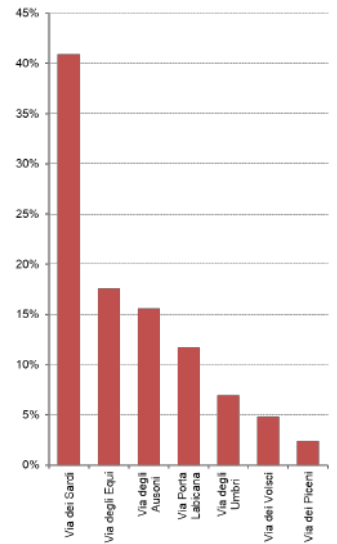
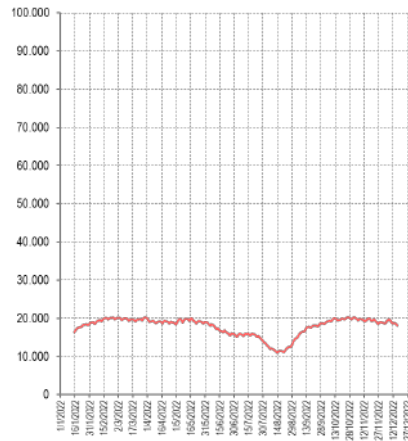
**FLUSSO MEDIO DI INGRESSO NEL 2022**

**17.800**  
VEICOLI/GIORNO

**FLUSSO DI INGRESSO VARCO DI VIA DEI SARDI - GIORNO CON PIÙ TRAFFICO**  
(20/12/2022)

**9.852**  
(410 VEIC./ORA)

RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



## ZTL TESTACCIO - 2022

**FLUSSO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO**  
(20/05/2022)

**29.700**  
VEICOLI

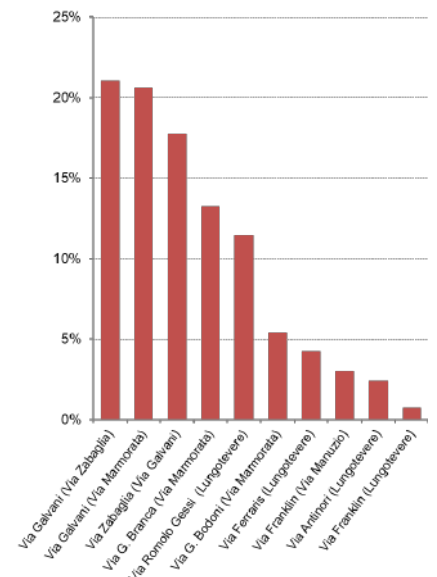
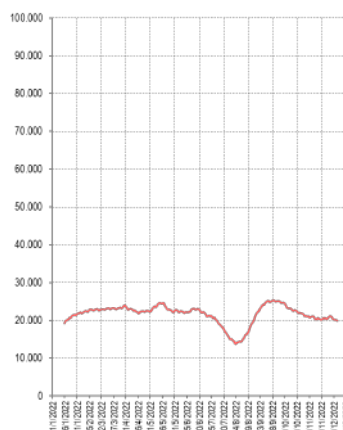
**FLUSSO MEDIO DI INGRESSO NEL 2022**

**21.400**  
VEICOLI/GIORNO

**FLUSSO DI INGRESSO VARCO DI VIA GALVANI (ZABAGLIA) - GIORNO CON PIÙ TRAFFICO**  
(20/05/2022)

**7.943**  
(331 VEIC./ORA)

RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

### DOMANDA DI ACCESSO ALLA ZTL AF1-VAM - 2022

**FLUSSO GIORNALIERO DI INGRESSO NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO (04/02/2022)**

**600.400**  
VEICOLI

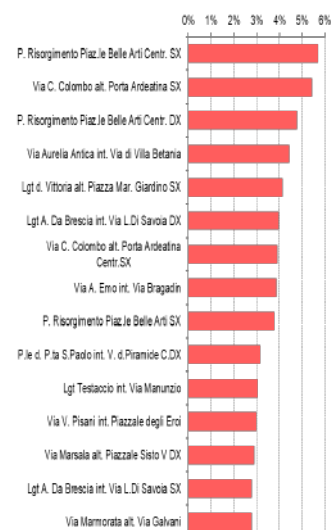
**FLUSSO GIORNALIERO MEDIO DI INGRESSO NEL 2022 (TUTTI I VARCHI)**

**288.000**  
VEICOLI

**FLUSSO DI INGRESSO MEDIO PER VARCO NELLA GIORNATA CON PIÙ TRAFFICO (04/02/2022)**

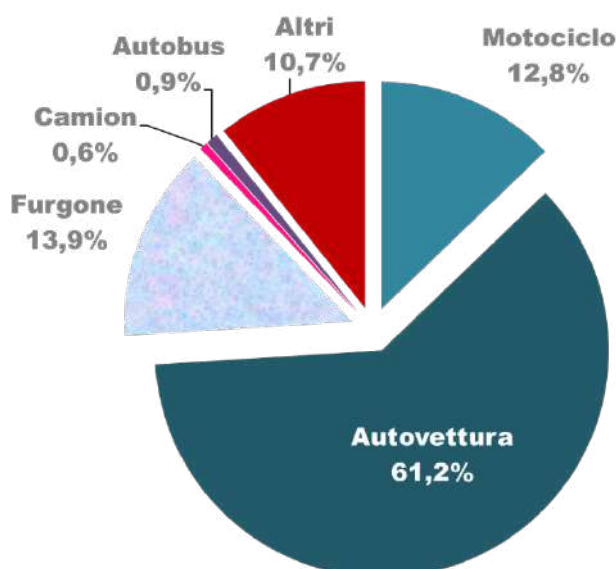
**17.200**  
VEICOLI

PROFILO GIORNALIERO DEGLI INGRESSI 2022 E RIPARTIZIONE % PER VARCO



RIPARTIZIONE DEI FLUSSI IN INGRESSO PER CATEGORIA VEICOLARE (TUTTI I VARCHI)

**I PRIMI CINQUE VARCHI DELLA ZTL TOTALIZZANO QUASI UN QUARTO DEI FLUSSI TOTALI IN INGRESSO ALLA ZTL VAM**



# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

**04.2 IL  
MONITORAGGIO  
DEL TRAFFICO**

**I VARCHI DI ACCESSO ALLA TANGENZIALE EST - 2022**

**FLUSSO  
NOTTURNO  
MEDIO**  
(23.00 - 06.00) RILEVATO  
AI 4 VARCHI

**1.155**

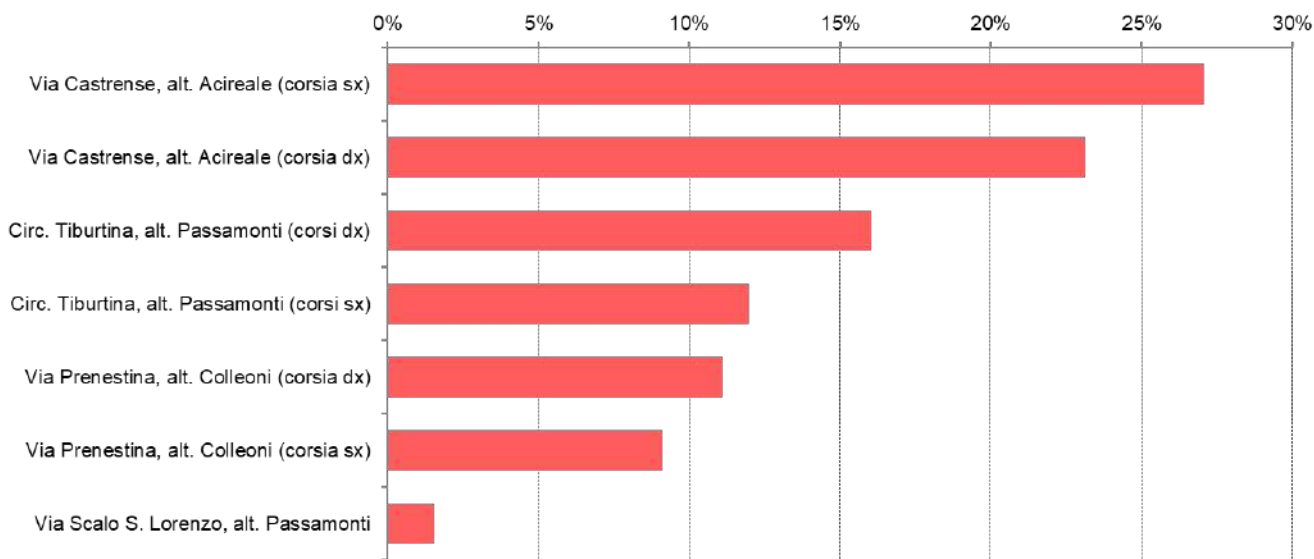
VEICOLI/NOTTE

**FLUSSO NOTTURNO PIÙ  
ALTO**  
(23.00 - 06.00) RILEVATO AI 4  
VARCHI

**2.694**

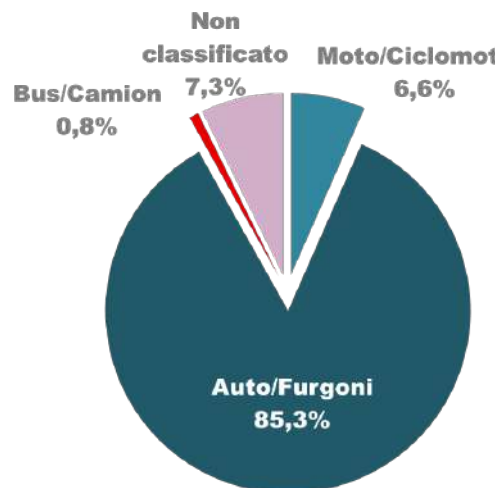
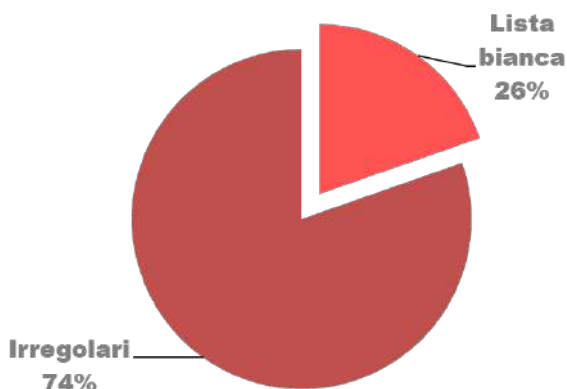
VEICOLI/NOTTE  
(RILEVATO AL  
12/06/2022)

RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



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

RIPARTIZIONE DEI FLUSSI IN INGRESSO PER CATEGORIA VEICOLARE (TUTTI I VARCHI)



**NOTTE DI PICCO** DELLA  
PERCENTUALE DI IRREGOLARITÀ

**89%**  
(IL 13/07/2022)

IL VALORE  
**PIÙ BASSO** DELLA  
PERCENTUALE DI  
IRREGOLARITÀ

**74%**  
(IL 19/10//2022)

# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

### I VARCHI DEL TPL (CORSIE PREFERENZIALI) IN ESERCIZIO - 2022

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO

**FLUSSO TOTALE IN TRANSITO AI VARCHI TPL NEL 2022**

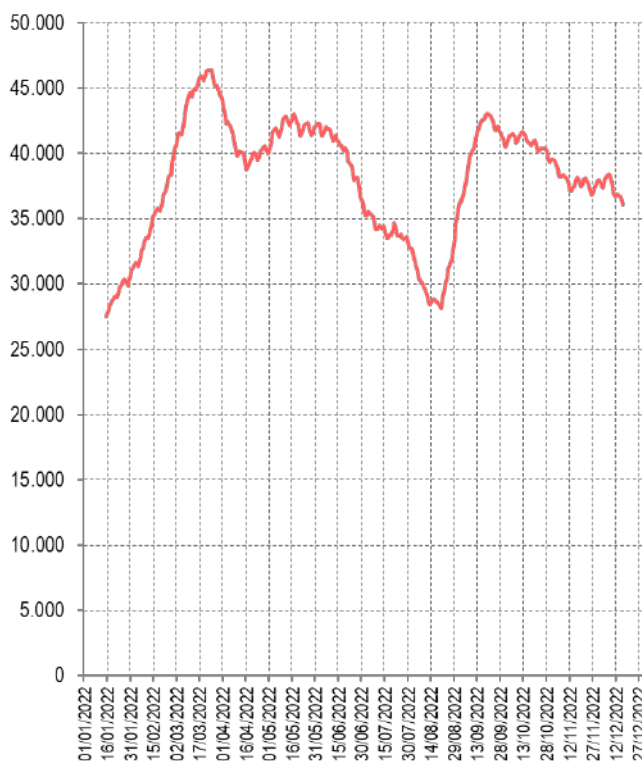
**13,7**  
MILIONI DI VEICOLI

**FLUSSO GIORNALIERO IN TRANSITO AI VARCHI NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO DELL'ANNO (11/03/2022)**

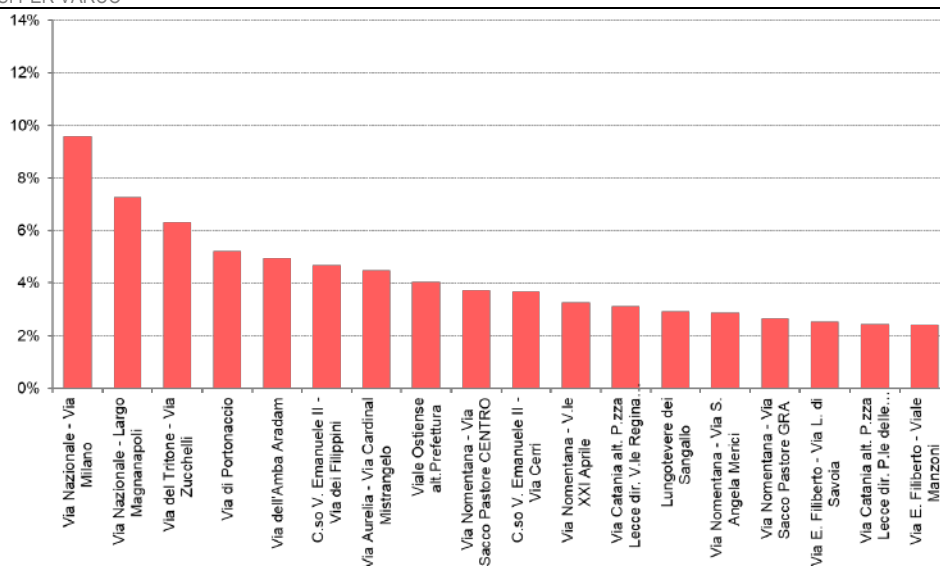
**61.107**  
VEICOLI

**FLUSSO MEDIO GIORNALIERO IN TRANSITO AI VARCHI NEL 2022**

**37.500**  
VEICOLI



RIPARTIZIONE DEI FLUSSI PER VARCO



**I PRIMI TRE VARCHI TOTALIZZANO**

**IL 23%**  
DEL TOTALE DEI FLUSSI IN TRANSITO AI VARCHI

**FLUSSO D'INGRESSO NELLA GIORNATA CON PIÙ TRAFFICO DEL 2022 (11/03/2022)**

**1.650**  
VEICOLI/VARCO

## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.3 ACCESSO ALLE PISTE CICLABILI

#### IL MONITORAGGIO DEI FLUSSI DI BICICLETTE

Fonte: AGENZIA RSM

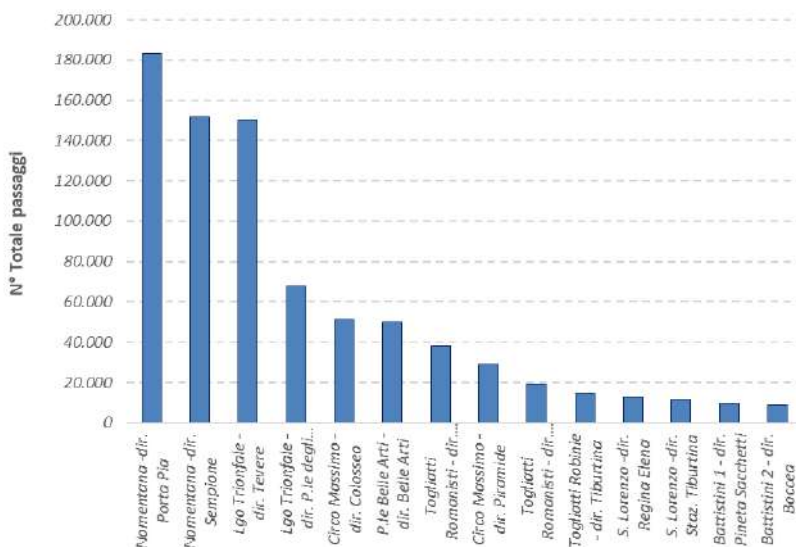
**FLUSSI TOTALI NELLE 14 PISTE MONITORATE - ANNO 2022**

**800.000**  
passaggi

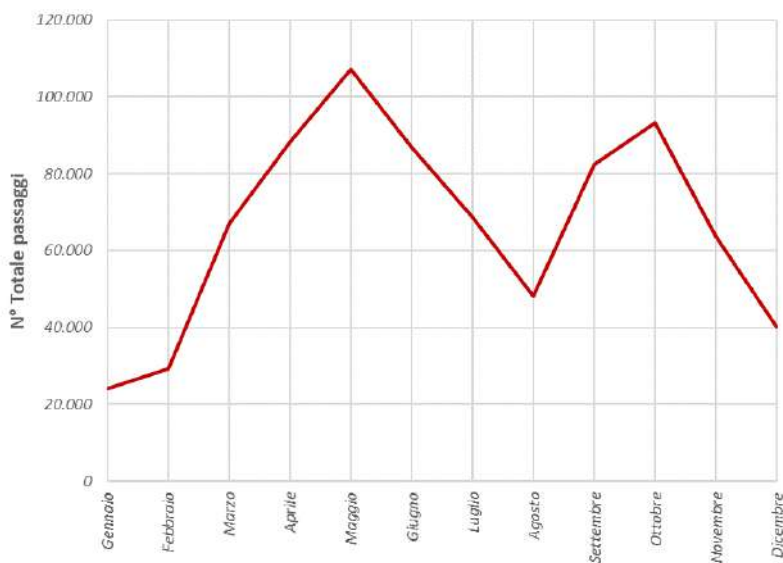
**FLUSSO MEDIO GIORNALIERO BICICLETTE NEL 2022**

**2.200**  
passaggi/giorno

FLUSSI TOTALI DI BICICLETTE SULLE PISTE MONITORATE – ANNO 2022



FLUSSI MENSILI 2022 (TUTTE LE PISTE)



**PISTA CON MAGGIOR FLUSSO DI BICICLETTE**

**NOMENTANA DIR. PORTA PIA**  
(183.000 PASSAGGI NEL 2022)

**PISTA CON MINOR FLUSSO DI BICICLETTE**

**BATTISTINI 2 DIR. BOCCIA**  
(8.900 PASSAGGI NEL 2022)

**MESI CON PIÙ TRAFFICO**

**MAGGIO E OTTOBRE**  
(107.000 E 93.000 PASSAGGI)

**MESE CON MENO TRAFFICO**

**AGOSTO E DICEMBRE**  
(48.000 E 40.000 PASSAGGI)

## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.4 L'USO DELLA BICICLETTA

### LA PROPENSIONE E LE MOTIVAZIONI D'USO DELLA BICICLETTA - INDAGINE 2022

NELLA FASCIA D'ETÀ  
**35-54 ANNI**  
RIENTRA BEN IL

**52%**

DEL CAMPIONE DI  
UTILIZZATORI

GLI **IMPIEGATI/**  
**INSEGNANTI/**  
**LIBERI**  
**PROFESSIONISTI**  
RAPPRESENTANO IL

**62%**

DEL CAMPIONE DI  
UTILIZZATORI

SOLO **UN QUINTO**  
DEL CAMPIONE UTILIZZA  
LE PISTE CICLABILI DA

**MENO DI**  
**1 ANNO**

SONO UTILIZZATE PER  
**SVAGO**  
DAL

**79%**

DEL CAMPIONE DI  
UTILIZZATORI

TRA LE **PISTE NON**  
**MONITORATE,**  
QUELLE PIÙ UTILIZZATE  
SONO

**TEVERE E**  
**VILLA ADA**

### PROFILO UTILIZZATORE PISTE CICLABILI

**UOMO** (70,8%)

**TRA I 35 E 54 ANNI**  
(52,1%)

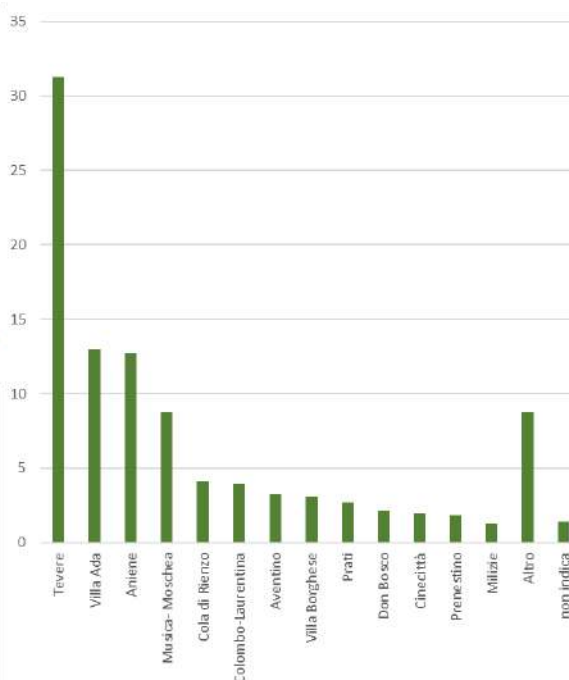
**IMPIEGATO/LIBERO**  
**PROF.** (62,1%)

**USO QUOTIDIANO**  
(52,2%)

**USA DIVERSE PISTE**  
(97%)



UTILIZZO TOTALE DELLE PISTE CICLABILI (%)  
(pista utilizzata in occasione dell'intervista + altre piste)



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

04.4 L'USO DELLA BICICLETTA

LA PROPENSIONE E LE MOTIVAZIONI D'USO DELLA BICICLETTA - INDAGINE 2022

L'USO DELLA BICICLETTA RAPPRESENTA UN "NUOVO SPOSTAMENTO" NEL

**39%**  
DEI CASI

L'USO DELLA BICICLETTA HA SOSTITUITO QUELLO DEI MEZZI PUBBLICI NEL

**26%**  
DEI CASI

E QUELLO DI AUTO/SCOOTER SOLO NEL

**24%**  
DEI CASI

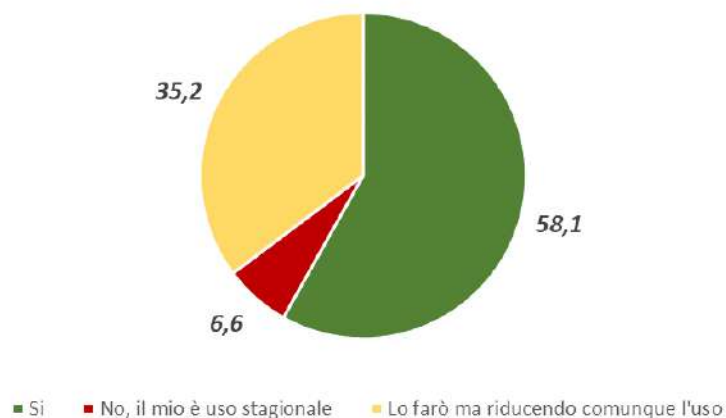
LA PROPENSIONE ALL'USO DELLA BICICLETTA NEI MESI INVERNALI È PARI AL

**93%**  
DEL CAMPIONE DI UTILIZZATORI

In passato effettuava lo spostamento che sta oggi facendo con altri mezzi? (%)



Nei prossimi mesi (autunno e inverno) pensa di continuare a utilizzare la bici sulle piste ciclabili di Roma, come fa ora? (%)





## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.5 LA DOMANDA SU TPL

### LE VENDITE DEI TITOLI DI VIAGGIO - 2022

**TOTALE TITOLI  
VENDUTI  
NELL'ANNO  
(TITOLI METREBUS)**

**70,8**  
MILIONI

**TOTALE GIORNATE  
EQUIVALEN  
TI DI  
VALIDITÀ  
DEI TITOLI VENDUTI  
NELL'ANNO**

**195,8**  
MILIONI

**MEDIA  
GIORNALIERA  
DI VENDITE DI  
BIT ROMA**

**178.600**

TABELLA DI EQUIVALENZA TITOLI/GIORNI DI VALIDITÀ

BIT, BiPiù*	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

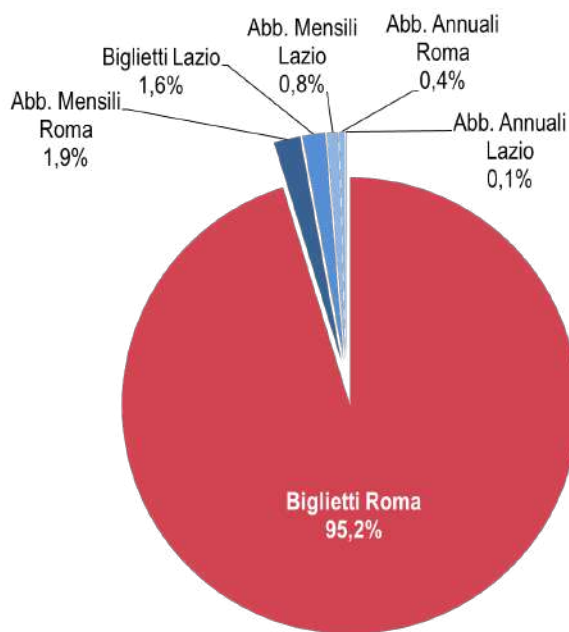
\* Al BIT è stata assegnata la validità temporale di 100 minuti pari a 0,07 gio

**A GENNAIO È  
STATO VENDUTO  
IL MINOR  
NUMERO DI  
TITOLI**

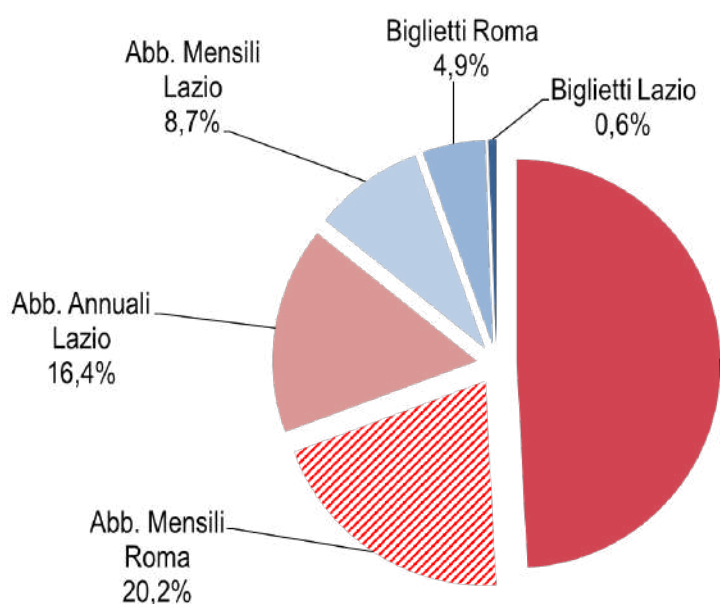
**3,45**  
MILIONI DI  
PEZZI

(MEDIA MENSILE: 5,92  
MILIONI)

RIPARTIZIONE DELLE VENDITE DI TITOLI DI VIAGGIO



RIPARTIZIONE DELLE GIORNATE EQUIVALENTE DI VALIDITÀ DEI TITOLI DI VIAGGIO



# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.5 LA DOMANDA SU TPL

### LE VENDITE DEI TITOLI DI VIAGGIO – SERIE STORICHE DELLE VENDITE 2012-2022

DAL 2021 AL 2022  
SI RILEVA UNA  
**AUMENTO**  
DELLE VENDITE DI TITOLI

**+21,73**  
MILIONI  
DI PEZZI

VENDITE DI  
**BIGLIETTI**  
IN **AUMENTO**  
NEL  
2022 SU 2021

**BIGLIETTI ROMA**  
**+44,8%**  
**BIGLIETTI LAZIO**  
**+31,6%**

GLI  
**ABBONAMENTI**  
**ROMA**  
HANNO SUBITO UN  
**AUMENTO** NEL  
2022 SU 2021

**MENSILI**  
**+32,6%**  
**ANNUALI**  
**+39,9%**

GLI  
**ABBONAMENTI**  
**LAZIO**  
NEL 2022 SU 2021  
HANNO SUBITO UNA  
VARIAZIONE DEL

**MENSILE**  
**+34,5%**  
**ANNUALE**  
**+40,1%**

GLI ABBONAMENTI  
**ROMA E**  
**LAZIO** VENDUTI  
NEL 2022 EQUIVALGONO  
A

**3,9 mln**  
di mesi abbonamento

GLI  
**ABBONAMENTI**  
**EQUIVALENTI**  
**ROMA** RISPETTO AL  
2021 SONO  
**AUMENTATI** DEL

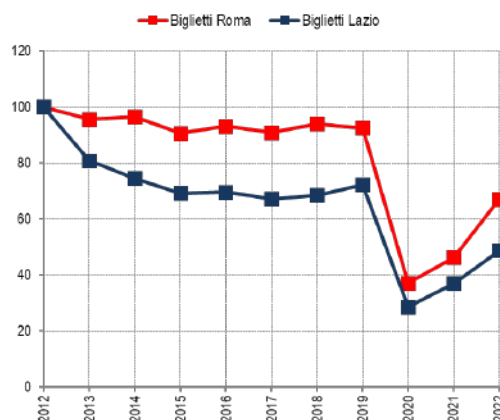
**+42,4%**

GLI  
**ABBONAMENTI**  
**EQUIVALENTI**  
**LAZIO** RISPETTO AL  
2021 SONO  
**CRESCIUTI** DEL

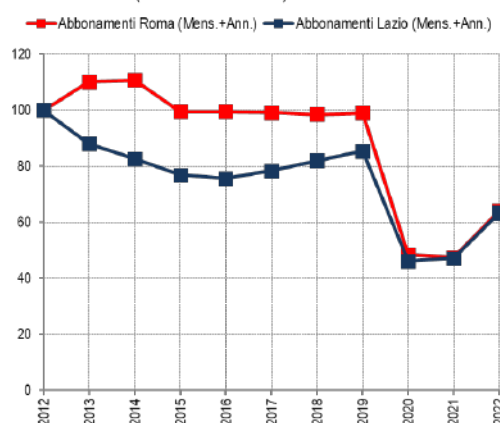
**+36%**

SERIE STORICA DEI NUMERI INDICE DELLE VENDITE DEI TITOLI DI VIAGGIO PER FAMIGLIE DI TITOLI (2012=100)

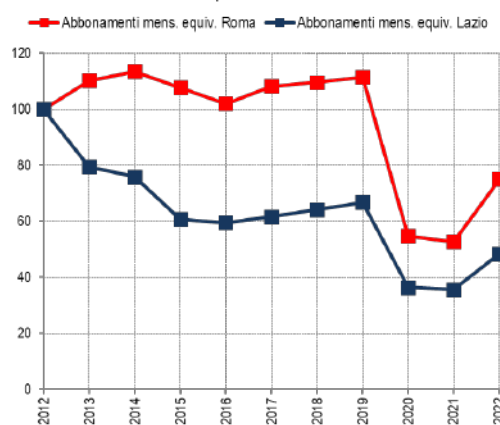
Biglietti



Abbonamenti (mensili + annuali)



Abbonamenti mensili equivalenti



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 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var. %
Flusso in ingresso nelle ZTL Centro, Trastevere, San Lorenzo, Testaccio nelle giornate di maggior traffico (20/05/2022 e 03/12/2021) – migliaia di veicoli/giorno	199,6	168,2	18,7%
Biglietti Roma (in mln)	67,65	46,72	44,8%
Abbonamenti mensili Roma	1.319.379	995.134	32,6%
Abbonamenti annuali Roma	267.414	191.119	39,9%
Biglietti Lazio	1.136.272	863.609	31,6%
Abbonamenti mensili Lazio	569.139	423.178	34,5%
Abbonamenti annuali Lazio	89.022	63.553	40,1%
Totale titoli Metrebus (in mln)	71,03	49,26	44,2%
Durata equivalente dei titoli di viaggio venduti (in mln di giornate)	195,84	139,94	39,9%



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.

Al fine di quantificare i livelli di traffico e indirettamente i livelli di congestione indotti, anche quest'anno si è fatto riferimento ai dati di rilevamento dei parametri cinematici (posizione e velocità delle autovetture) restituiti dal sistema FCD (Floating Car Data) della società ViaSat. Si tratta dei dati restituiti dai dispositivi installati a bordo dei veicoli per scopi assicurativi che segnalano, tramite GPS, i dati di posizione, direzione di marcia e velocità dei veicoli ad intervalli regolari. Allo scopo di identificare i livelli di congestione sulla strada si è fatto riferimento alle velocità medie, calcolate su base oraria. Si tenga conto che i veicoli dotati di GPS, pur costituendo un campione di numerosità limitata dei veicoli che complessivamente transitano sulla strada, consentono di stimare con sufficiente precisione la velocità media di deflusso della corrente veicolare e che tale stima è tanto più precisa quanto più aumentano le condizioni di carico sulle strade.

Per le analisi dei livelli di congestione sulla rete sono stati selezionati **26 archi stradali** situati sugli assi stradali più importanti della rete stradale, in particolare gli assi di penetrazione in città (le vie consolari) e alcuni itinerari tangenziali. L'analisi è stata incentrata sui dati del **biennio 2021-2022** (17.520 dati orari per ciascuna sezione) al fine di evidenziare, in un arco di tempo sufficientemente ampio, i trend di recupero della domanda di mobilità su mezzo privato che si sono consolidati per effetto del processo di normalizzazione post-emergenza sanitaria COVID19.

Le 26 sezioni considerate nell'analisi sono state classificate in 4 categorie: a carattere *autostradale*, di *scorrimento*, *inter-quartiere* e di *quartiere*. Il panel di sezioni comprende: 2 sezioni *autostradali*, 6 sezioni su strade di *scorrimento*, 10 sezioni su strade *inter-quartiere* e 8 sezioni su strade di *quartiere*.

Un primo interessante raffronto è tra le numerosità annuali dei veicoli intercettati, sulle 26 sezioni, dal sistema di rilevamento FCD: su un totale di **1,65 mln di veicoli** identificati dal sistema, poco meno del 41% fa riferimento all'anno 2021, il 59% al 2022: in definitiva nel 2022 si è registrato un **incremento** dei volumi di traffico del **46%**.

Seguendo l'andamento in serie storica dei numeri indice dei conteggi mensili (NI con base 100 a gen2021), si osserva un andamento pressoché **costante** nel **2021** su valori mensili compresi tra il 120 e 130 del flusso mensile di inizio serie (a parte la fisiologica flessione nel corso del periodo estivo) e una **rapida crescita** nella prima parte del **2022** che porta il valore del NI a 210 nel mese di maggio. Segue la riduzione nel periodo estivo e una repentina crescita nell'ultimo trimestre del 2022 su valori prossimi a 200.

L'andamento delle velocità medie mensili (tutte le sezioni) appare specularmente opposta a quella dei conteggi. La **velocità media** di rete si attesta intorno ai **60km/h** nei mesi di **agosto** (con lievi differenze tra i due anni), mentre negli **ultimi trimestri** dei due anni (ottobre-dicembre) le velocità medie si riducono ai **42-44 km/h**. In termini di medie annuali le velocità della rete appaiono, nei due anni considerati, sostanzialmente le stesse, attestandosi su valori di 45/46 km/h.

Nel corso del 2022 la **velocità media più alta** (calcolata su base annuale), circa **70km/h**, è stata registrata sulle **sezioni autostradali**; seguono le strade di scorrimento con quasi 56km/h, le strade di quartiere con 40km/h e infine le inter-quartiere con 34km/h. Scendendo

al dettaglio delle singole strade, sempre nel 2022, la **sezione “più veloce”** è stata l'**autostrada Roma-Fiumicino** con quasi 87 km/h, la **“più lenta”** è stata la **via Tiburtina** con 18 km/h.

È inoltre interessante osservare che se nei giorni **festivi/pre-festivi** (domeniche e sabati) la velocità media di rete è **superiore ai 50 km/h** (con punte di 55 km/h la domenica), nei **giorni centrali della settimana** la velocità si riduce di 10 km/h portandosi su valori dell'ordine dei **41-43 km/h**. Interessante è anche la scansione dei valori per fasce orarie della giornata; ovviamente nelle fasce notturne le velocità sono in genere superiori ai 60km/h (ma non di domenica) con **punte di oltre 70 km/h alle 2.00/3.00 del mattino**. Nel corso della giornata le velocità si riducono sensibilmente portandosi ai valori minimi durante le ore di punta del mattino e del primo pomeriggio. **Tra le 6.00 e le 8.00 le velocità si attestano sui 35 km/h e tra le 15.00 e le 18.00 le velocità si attestano su valori compresi tra i 40 e i 43 km/h.**

Gli **effetti del traffico** indotti dal **sistema del trasporto pubblico** sono stati 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: 5 linee express (20, 90, 80, 30 e 60) e 5 linee urbane (451, 409, 508, 714 e 314). Nel 2022 queste 10 linee hanno offerto **1,09 mld di posti x km**, pari quasi *un decimo del totale delle linee di superficie* (10 linee su un totale di 380 linee, appena il 3,8% delle linee). La **linea di superficie a maggior produzione** è la 20 express, che realizza una produzione annua pari al 4,3% della produzione della Linea metro A.

Per il **sistema metropolitana**, con riferimento alle vidimazioni, il **confronto 2019-2021** è stato effettuato disaggregando il dato per singola linea metro e mostra ancora un *effetto trascinarsi* del periodo pandemico 2020, con il permanere di evidenti **flessioni nei carichi** fino al mese di agosto 2021, per una **ripresa nell'ultimo quadrimestre dell'anno**, in coerenza con la crescita dei flussi veicolari da traffico privato. Il mese di ottobre 2022 non raggiunge ancora i livelli di **numero vidimazioni** del 2019 (15,53 mln del 2022 contro i 19,13 mln del 2019), ma comunque in ripresa rispetto al 2021 (13,34 mln di pezzi vidimati nello stesso mese di ottobre). 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 25% delle vidimazioni sulla linea), della **metro B** (Termini 18% del totale vidimazioni sulla linea) e della **metro C** (San Giovanni 32,4% del totale delle vidimazioni sulla linea), mentre appare **più omogeneo** per quelle della **metro B1** (percentuale uniformemente distribuita fra le 4 stazioni B1).

**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 2022**, 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 13.182 incidenti con morti e feriti, 150 morti e 16.619 feriti. Rapportando i morti e i feriti alla popolazione, **Roma si colloca al 2° posto**, dietro Bologna, per quel che riguarda i **tassi mortalità** (con circa 5,5 morti/100mila abitanti, era 4,4 nel 2021) e al **5° posto per i feriti** (605 feriti/100mila abitanti). Il **costo sociale sostenuto** dalla collettività per l'incidentalità stradale è **1.072 milioni di euro**, il 6,7% del valore del costo sopportato su scala nazionale. Va sottolineato che nel 2022 l'evoluzione temporale dell'incidentalità a Roma analizzata bell'arco temporale 2008-2022, è di fatto allineata agli andamenti su scala nazionale, con una **riduzione del tasso di mortalità del 21,7%** (più contenuta rispetto al -31,8% rilevato a livello nazionale) e la **riduzione del tasso di ferimento del 31,5%**, più ampia di quella registrata su scala nazionale (pari al 26,6%).

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 nel 2021 e 2022 i tassi di incidentalità sono tornati a salire, superando nel 2022 anche i livelli del 2019. In generale tutti gli indici di **incidentalità** sono interessati da una **decisa risalita: i decessi** sono aumentati del 24% (150 del 2022 contro i 121 del 2021, i 104 del 2020, ma erano 131 nel 2019);

crescono anche gli **incidenti** con solo danno alle persone per il **18,4%** (erano 11.131 nel 2021) e i **feriti** per il **20%** (16.619 contro i 13.862 del 2021). Contestualmente è **umentato il tasso di gravità degli incidenti**, a causa delle maggiori velocità veicolare sulla rete viaria: l'**indice di gravità** (inteso come rapporto tra i decessi e la somma di decessi e feriti) è passato da un valore di 0,87 nel 2021 al **0,9 nel 2022, con un lieve aumento** che conferma l'analisi di lungo periodo (**2008-2022**), la quale mostra un **andamento** comunque **crescente del 14,2%** (che era 10,5% nel range 2008-2021).

Scendendo nel dettaglio della vulnerabilità delle categorie di **utenza debole** della strada (pedoni in particolare, disabili e bambini), appare evidente che **nel 2022** anche la **mortalità dei pedoni è aumentata**. A fronte di un aumento generale del 24% (come evidenziato prima) la mortalità dei pedoni (44 pedoni morti nel 2022 contro i 32 del 2021) è **aumentata del 27%**, come conferma il riscontrato aumento del "tasso di gravità". A Roma si sono registrati nell'anno ben **1.900 incidenti** in cui sono rimasti coinvolti anche dei pedoni, con un tasso specifico di incidentalità di 69 incidenti/100mila abitanti. I **decessi per investimento** sono **44** (di cui quasi due terzi di età superiore ai 65 anni), quando nel complesso degli altri 7 grandi comuni sono in totale 53, con un **tasso di mortalità specifico per Roma di 1,6 pedoni morti/100mila abitanti in aumento** (era 1,2 nel 2021), ma comunque più contenuto rispetto al valore dell'aggregato degli altri 7 grandi comuni pari a 1,9/100mila abitanti. I **più giovani (tra i 30 e i 44 anni) sono maggiormente coinvolti in incidenti a bordo dei veicoli**: il 24% dei morti e il 27% dei feriti registrati per incidenti a bordo di veicoli (o come conducenti o come accompagnati) appartengono a questa classe di età. Il confronto con gli altri 7 grandi comuni del Paese mostra che nel 2022 i **decessi di pedoni** sono maschi nel 66% dei casi, sia a Roma che negli altri comuni considerati, ma Roma si discosta per il dato dei deceduti a bordo di veicoli con un 80% di genere maschile (è pari al 88% il dato aggregato per gli altri 7 grandi comuni).

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<sub>2,5</sub>, il PM<sub>10</sub> e il biossido di azoto NO<sub>2</sub>) 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 **PM<sub>10</sub>** sono considerati i valori giornalieri registrati nel corso del 2022, che nelle 8 centraline in esame hanno rilevato **137 giornate di superamento** (erano 108 nel 2021). 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 46 (con superamento del limite consentito di 35 giornate). Per il **Biossido di Azoto (NO<sub>2</sub>) è stata rilevata 1 sola giornata di superamento** del limite consentito (200 µg/m<sup>3</sup>), con una punta massima registrata nella Centralina "Fermi" di 237 µg/m<sup>3</sup> nella giornata del 14 ottobre del 2022.

Nel 2022 si osserva un generalizzato aumento, rispetto al 2021, delle **giornate di superamento dei limiti di concentrazione del PM<sub>10</sub>** imposti dalla normativa. Tuttavia occorre sottolineare che il 61% delle giornate di superamento (84 su 137) si è concentrata nei mesi invernali dell'anno (gennaio, febbraio e dicembre).

Chiude il capitolo la consueta **scheda di confronto 2021-2022** dei principali indicatori considerati nella trattazione, da cui emerge anche nel 2022 un **aumento sia della mortalità (+24%)** che dei **ferimenti (+20,5%)**, effetto intensificato anche dall'**aumento della gravità degli incidenti (indice di gravità +3,4%)**. La lettura dei dati rispetto al segmento di utenza fragile "**pedoni**" evidenzia un **aumento di mortalità (+37,5%)** e di **feriti (+19,9%)**, con un **aumento del costo sociale** per l'incidentalità del **+20%**. Rispetto alle emissioni **inquinanti** si nota, nel caso del PM<sub>10</sub>, un **aumento generalizzato del numero delle giornate di superamento** - ad eccezione di "Magna Grecia" e "Tiburtina" che in controtendenza mostrano una decisa riduzione - e un corrispondente **aumento delle medie giornaliere di concentrazione** in 6 delle 8 centraline esaminate, con solo "Magna Grecia" in lieve decremento dei valori medi per il 5,9%.

## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

#### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO - ANALISI DATI FCD

SEZIONI RAPPRESENTATIVE DELLA RETE STRADALE URBANA DELLE QUALI SI RIPORTANO CONTEGGI VEICOLARI E VELOCITÀ



Al fine di esplicitare le condizioni di traffico sulla rete stradale urbana sono stati analizzati i dati di flusso rilevati attraverso sistema FCD (Floating Car Data) su alcuni archi rappresentativi della rete. Si tratta dei rilevati di posizione e velocità dei veicoli dotati di dispositivi di rilevamento satellitare, installati a bordo della vettura, atti all'identificazione della posizione e velocità del veicolo. Sono stati selezionati 26 archi della rete stradale, situati in punti rappresentativi della rete (su itinerari radiali della rete, in ingresso alla città e su alcuni itinerari tangenziali), per i quali il sistema ha restituito i dati di conteggio e di velocità media su base oraria.

L'insieme delle 26 sezioni scelte costituisce un panel rappresentativo di strade, sia per quel che attiene la collocazione geografica dei punti scelti sia per quel che riguarda il tipo di strada. Nel panel sono stati inclusi archi della rete facenti parte di strade a carattere autostradale (Astr, vedi categorizzazione nella tabella a fianco), strade di scorrimento (Scmr), strade Interquartiere (Iqrt) e strade di quartiere (Qrte).

Si è fatto riferimento, per un confronto, alle due annualità 2021 e 2022.

Anche se si tratta di dati campionari (solo una parte dei veicoli, quelli dotati di dispositivi satellitare, sono stati identificati dal sistema), sono stati riportati i conteggi dei veicoli (che costituiscono una piccola parte dei flussi reali) e le statistiche più significative relative alle velocità medie di deflusso calcolate su base oraria.

<i>cod.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Tipo</i>	<i>cod.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Tipo</i>
1	Autostrada Roma-Ae	Astr	14	Via Laurentina	Iqrt
2	Corso di Francia	Scrm	15	Via Nomentana	Qrte
3	Lungotevere dell'Acq	Iqrt	16	Via Portuense	Qrte
4	Strada dei Parchi	Astr	17	Via Prenestina	Qrte
5	Via Appia Nuova	Iqrt	18	Via Salaria	Scrm
6	Via Ardeatina	Qrte	19	Via Tiburtina	Iqrt
7	Via Aurelia	Scrm	20	Via Trionfale	Qrte
8	Via Casilina	Iqrt	21	Via Tuscolana	Iqrt
9	Via Cristoforo Colom	Iqrt	22	Viale del Muro Torto	Scrm
10	Via dei Prati Fiscali	Iqrt	23	Viale di Tor di Quinto	Qrte
11	Via del Mare	Qrte	24	Viale Guglielmo Marconi	Iqrt
12	Via di Boccea	Qrte	25	Viale Isacco Newton	Scrm
13	Via Flaminia	Scrm	26	Viale Palmiro Togliatti	Iqrt

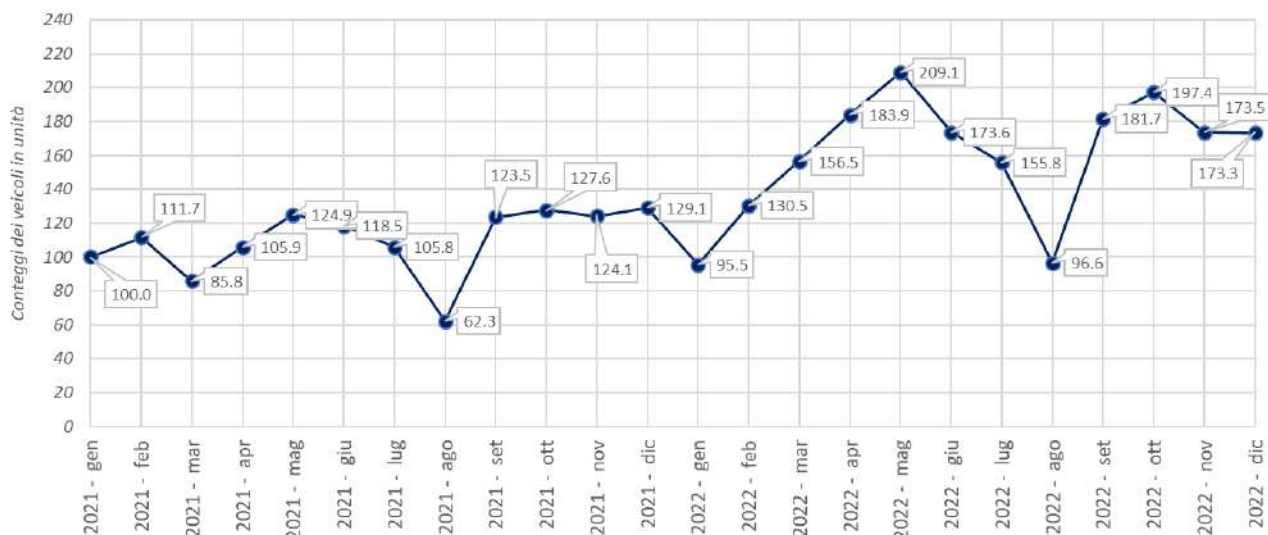


# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

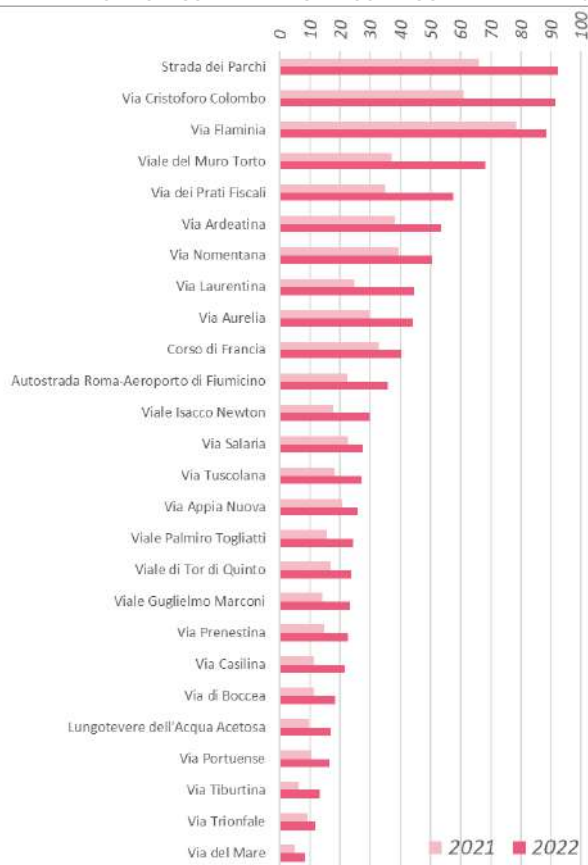
## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO CONTEGGI CAMPIONARI DEI FLUSSI VEICOLARI SERIE STORICA MENSILE 2021-2022

SERIE STORICA MENSILE 2021-2022 DEI CONTEGGI FCD – TOTALE DELLE SEZIONI (100= GENNAIO 2021)



CLASSIFICA DELLE SEZIONI STRADALI PER CONTEGGI RILEVATI (ORDINAMENTO DECRESCENTE IN BASE AI CONTEGGI RILEVATI NEL 2022)



**NEL 2022 I CONTEGGI SONO STATI PIÙ ALTI DEL 46% DI QUELLI RILEVATI NEL 2021**

**TOTALE DEI CONTEGGI CAMPIONARI NEI DUE ANNI DI RILEVAMENTO (IN TUTTE LE SEZIONI)**

**2021: 670 MILA VEICOLI**

**2022: 978 MILA VEICOLI**

**BIENNIO:**

**1,648 MLN VEICOLI**

**SEZIONE PIÙ TRAFFICATA**

**STRADA DEI PARCHI**

**92 MILA**

CONTEGGI NEL 2022

**SEZIONE MENO TRAFFICATA**

**VIA DEL MARE**

**8.400**

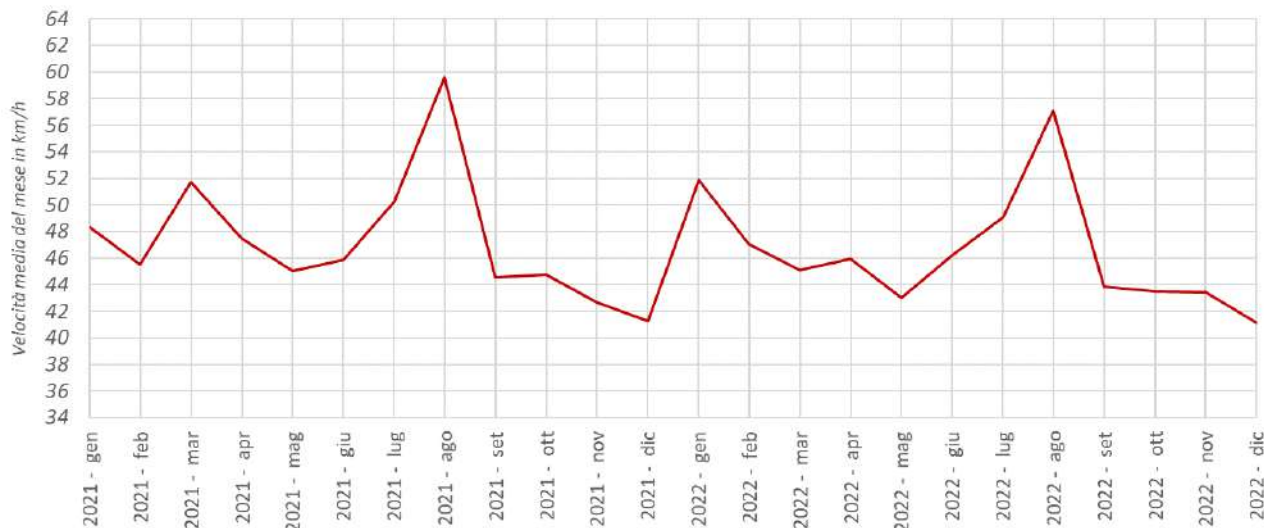
CONTEGGI NEL 2022

# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO – VELOCITÀ SERIE STORICA DATI FCD 2021 - 2022

SERIE STORICA MENSILE 2021-2022 DELLE VELOCITÀ MEDIE MENSILI – TOTALE DELLE SEZIONI (100= GENNAIO 2021)



VELOCITÀ MEDIE ANNUE PER SEZIONE (IN Km/h)

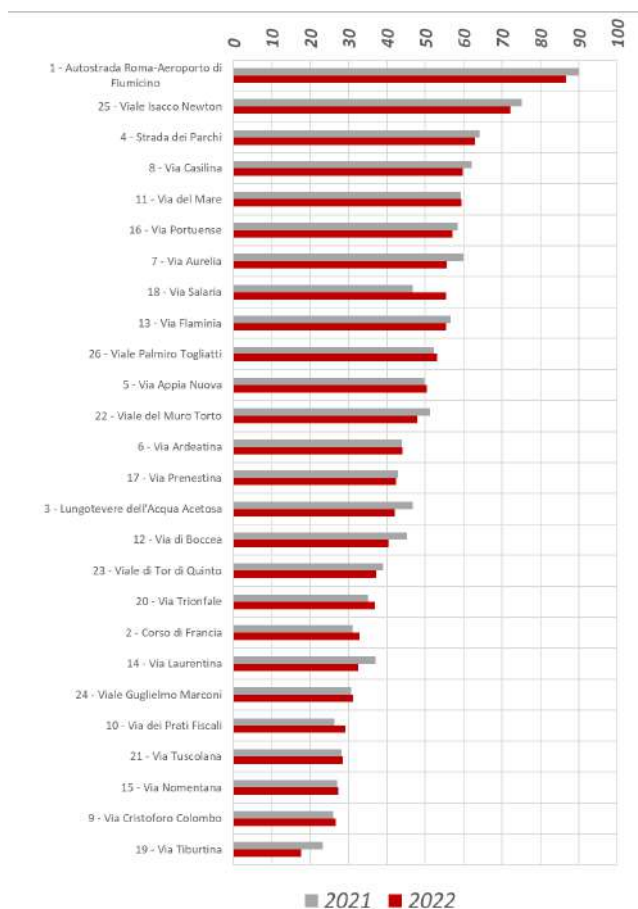
**LA VELOCITÀ MEDIA ANNUA DI RETE È RIMASTA SOSTANZIALMENTE INALTERATA**

**2021 46,5 Km/h**

**2022 45,7 Km/h**

Con una differenza di appena 0,8 Km/h

Nel diagramma riportato a fianco sono riportati, per confronto, le velocità medie annue di sezione relative al 2021 (barre grigie) e al 2022 (barre rosse). Le sezioni sono state ordinate in senso decrescente secondo le velocità rilevate nel 2022.



**LA SEZIONE "PIÙ VELOCE" È STATA**

(NEL 2022)

**AUTOSTRADA ROMA - FCO**

**86,8 Km/h**

**LA SEZIONE "PIÙ LENTA" È STATA**

(NEL 2022)

**VIA TIBURTINA**

**17,7 Km/h**

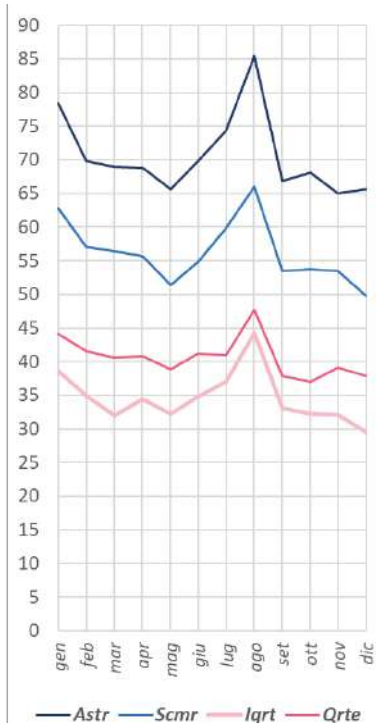
# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

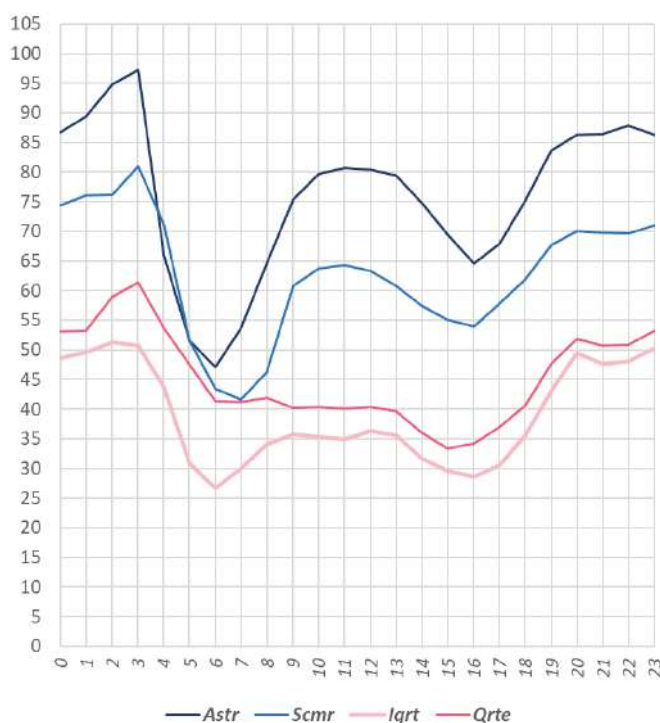
### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO LE VELOCITÀ SULLA RETE URBANA PER CATEGORIA DI STRADA

MAPPA DELLE VELOCITÀ MEDIE MENSILI PER MESE-ANNO E SEZIONE VAM DI MISURA

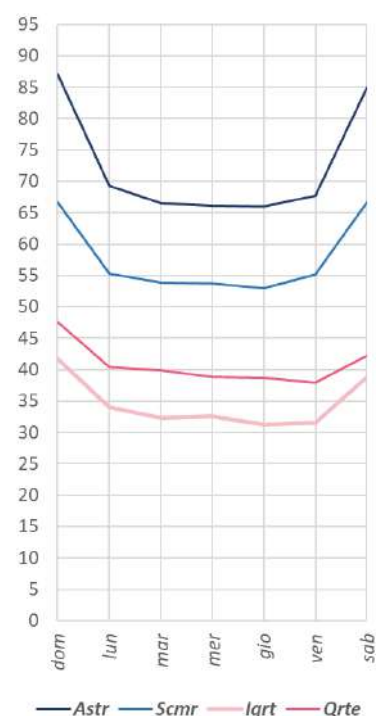
VELOCITÀ MEDIE MENSILI – ANNO 2022 PER CATEGORIA DI STRADA



VELOCITÀ MEDIE DI FASCIA ORARIA – ANNO 2022 PER CATEGORIA DI STRADA



VELOCITÀ MEDIE DEL GIORNO DELLA SETTIMANA – ANNO 2022 PER CATEGORIA DI STRADA



LEGENDA: Astr: Autostrade, Scmr: Strade di scorrimento, lqrt: Strade Interquartiere, Qrte: Strade di quartiere

**IL MESE PIÙ “VELOCE”**  
(VEL. MEDIA DI TUTTE LE STRADE – 2022)

**AGOSTO: 57,1 Km/h**

**IL MESE PIÙ “LENTO”**  
(VEL. MEDIA DI TUTTE LE STRADE – 2022)

**DICEMBRE: 41,2 Km/h**

**LA FASCIA ORARIA PIÙ “VELOCE”**  
(VEL. MEDIA DI TUTTE LE STRADE – 2022)

**2:00 – 3:00: 65,3 Km/h**

**LA FASCIA ORARIA PIÙ “LENTO”**  
(VEL. MEDIA DI TUTTE LE STRADE – 2022)

**6:00 – 7:00: 35,3 Km/h**

**IL GIORNO DELLA SETTIMANA PIÙ “VELOCE”**  
(VEL. MEDIA DI TUTTE LE STRADE – 2022)

**DOMENICA: 55,0 Km/h**

**IL GIORNO DELLA SETTIMANA PIÙ “LENTO”**  
(VEL. MEDIA DI TUTTE LE STRADE – 2022)

**MERCOLEDÌ: 42,17 Km/h**

## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

#### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO VARIAZIONI DELLE STATISTICHE DELLE VELOCITÀ 2022 vs 2021

VARIAZIONI DELLE STATISTICHE DELLE VELOCITÀ PER SINGOLA SEZIONE STRADALE 2022 vs 2021 IN Km/h

	<i>cont</i>	<i>p10</i>	<i>p25</i>	<i>p50</i>	<i>p75</i>	<i>p90</i>	<i>mean vel</i>
1 Autostrada Roma-Aeroporto di Fiumicino	2108	-3.50	-2.38	-2.14	-2.50	-3.00	-3.14
2 Corso di Francia	1505	2.49	2.88	3.00	0.50	-0.33	1.69
3 Lungotevere dell'Acqua Acetosa	783	0.38	-7.33	-7.07	-4.50	-3.33	-4.66
4 Strada dei Parchi	1415	-2.81	0.29	-0.82	-1.50	-2.00	-1.17
5 Via Appia Nuova	1332	-2.34	3.67	1.00	-0.25	-1.00	0.51
6 Via Ardeatina	94	0.94	2.54	-0.64	-0.67	-0.69	0.13
7 Via Aurelia	1770	-7.28	-7.97	-2.50	-2.43	-3.05	-4.23
8 Via Casilina	2506	-1.00	-0.80	-2.60	-3.00	-4.00	-2.40
9 Via Cristoforo Colombo	1918	0.35	-0.33	1.21	1.50	-0.25	0.61
10 Via Flaminia	732	-2.32	1.60	0.11	-2.50	-3.69	-1.13
11 Via Laurentina	1802	-3.09	-8.33	-4.00	-3.75	-3.00	-4.45
12 Via Nomentana	474	-0.09	0.28	1.25	1.31	-0.08	0.32
13 Via Portuense	172	-0.33	-0.64	-1.00	-2.04	-2.25	-1.31
14 Via Prenestina	1707	-1.33	0.00	-0.20	-0.80	-1.00	-0.49
15 Via Salaria	1719	2.67	5.42	14.67	4.50	3.67	8.78
16 Via Tiburtina	857	-4.53	-8.00	-8.89	-4.00	-2.00	-5.62
17 Via Trionfale	639	1.70	2.07	2.50	1.80	0.67	1.78
18 Via Tuscolana	1852	-0.06	0.69	2.29	-0.67	-0.50	0.45
19 Via dei Prati Fiscali	1157	1.37	1.89	6.05	2.63	0.00	2.85
20 Via del Mare	1309	2.00	1.00	0.00	-0.75	-1.00	0.17
21 Via di Boccea	964	-17.96	-8.50	-1.75	-1.67	-1.33	-4.75
22 Viale Guglielmo Marconi	2402	3.80	1.50	0.00	-0.67	-1.00	0.60
23 Viale Isacco Newton	2095	-1.00	-1.50	-2.17	-2.60	-3.50	-2.88
24 Viale Palmiro Togliatti	1907	2.75	1.25	0.25	0.25	-1.00	0.84
25 Viale del Muro Torto	1831	-17.68	-2.04	-1.25	-2.00	-2.60	-3.44
26 Viale di Tor di Quinto	661	-1.65	-1.63	-1.63	-1.75	-2.10	-1.76
Total	35711	-0.81	0.07	-0.35	-1.62	-2.20	-0.81

#### Legenda statistiche

<i>cont</i>	conteggi delle fasce orarie
<i>p10</i>	10° percentile delle velocità medie (in km/h)
<i>p25</i>	25° percentile delle velocità medie (in km/h)
<i>p50</i>	50° percentile delle velocità medie (in km/h)
<i>p75</i>	75° percentile delle velocità medie (in km/h)
<i>p90</i>	90° percentile delle velocità medie (in km/h)
<i>mean vel</i>	Velocità medie (in km/h)

Nella tabella sono riportate le variazioni di velocità in corrispondenza delle più significative statistiche delle rispettive distribuzioni dei valori di velocità media oraria. Con tonalità sul rosso sono indicate le variazioni di velocità negative, ovvero i casi in cui il valore misurato nel 2022 sono inferiori a quelli del 2021. In blu sono indicate le variazioni positive (2021 inferiore al 2021). Tutte le variazioni di velocità sono espresse in km/h. I conteggi in veicoli.

Nella prima colonna della tabella sono riportate le variazioni delle fasce orarie in cui è stato identificato almeno un veicolo dotato del dispositivo di misura dei parametri cinematici del veicolo.

NELLA GRAN PARTE DEI CASI LE STATISTICHE DI VELOCITÀ DEL 2022 SONO INFERIORI A QUELLE DEL 2021

I MAGGIORI SCARTI NEGATIVI 2022 vs 2021 SI VERIFICANO IN CORRISPONDENZA DEL **10° PERCENTILE** DELLE RISPETTIVE DISTRIBUZIONI

IN CONTROTENDENZA (TUTTE LE STATISTICHE 2022 PIÙ ALTE DI QUELLE DEL 2021) SONO:

**VIA SALARIA  
VIA TRIONFALE  
VIA DEI PRATI FISCALI**

## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

#### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO VARIAZIONI DELLE STATISTICHE DELLE VELOCITÀ 2022 vs 2021

VARIAZIONI DEI VALORI MEDI DI VELOCITÀ CALCOLATI SU BASE ORARIA PER MESE E CATEGORIA DI STRADA 2022 vs 2021 IN Km/h

	<i>Astr</i>	<i>Scmr</i>	<i>Iqrt</i>	<i>Qrte</i>	<i>Total</i>
<i>gen</i>	2.73	3.37	3.20	2.92	3.56
<i>feb</i>	-3.87	1.42	2.16	2.53	1.60
<i>mar</i>	-9.91	-7.77	-5.81	-3.07	-6.60
<i>apr</i>	-4.68	-1.88	0.33	-0.62	-1.52
<i>mag</i>	-4.42	-3.35	-0.25	-0.36	-2.01
<i>giu</i>	0.53	-0.78	1.38	1.18	0.35
<i>lug</i>	0.88	0.54	-0.68	-2.70	-1.13
<i>ago</i>	-1.41	-4.91	-0.56	-0.99	-2.51
<i>set</i>	4.22	-1.98	0.07	-0.44	-0.75
<i>ott</i>	0.83	-1.39	0.13	-2.06	-1.25
<i>nov</i>	-0.03	1.53	1.35	1.14	0.72
<i>dic</i>	0.30	-0.21	-0.09	1.71	-0.12
<i>Total</i>	-1.05	-1.19	0.10	-0.10	-0.81

NEL 2022 IL MESE DI MARZO È “PIÙ LENTO”

DELL'OMOLOGO MESE DEL 2021  
PER TUTTE LE CATEGORIE DI STRADE

NEL 2022 IL MESE DI GENNAIO È “PIÙ VELOCE”

DELL'OMOLOGO MESE DEL 2021  
PER TUTTE LE CATEGORIE DI STRADE

NELLE AUTOSTRADDE A MARZO LA RIDUZIONE DI VELOCITÀ È STATA DI QUASI:

**10** Km/h

VARIAZIONI DEI VALORI MEDI DI VELOCITÀ CALCOLATI SU BASE ORARIA PER GIORNO DELLA SETTIMANA E CATEGORIA DI STRADA 2022 vs 2021 IN Km/h

	<i>Astr</i>	<i>Scmr</i>	<i>Iqrt</i>	<i>Qrte</i>	<i>Total</i>
<i>dom</i>	-2.78	-3.41	1.43	-2.28	-1.39
<i>lun</i>	-3.02	-0.35	-0.54	0.52	-0.97
<i>mar</i>	-1.86	-1.43	-0.79	-0.28	-1.43
<i>mer</i>	-2.22	-1.83	-1.71	-0.90	-2.27
<i>gio</i>	-0.42	-0.58	0.45	0.79	-0.26
<i>ven</i>	1.16	-0.73	1.12	0.58	0.24
<i>sab</i>	-1.13	-2.75	1.15	-0.82	-0.78
<i>Total</i>	-1.05	-1.19	0.10	-0.10	-0.81

NEL 2022 LE STRADE DI SCORRIMENTO SONO STATE “PIÙ LENTE”

NEL GIORNO DI DOMENICA  
(-3.4 Km/h)

NEL 2022 LE STRADE INTERQUARTIERE SONO STATE “PIÙ VELOCI”

NEL GIORNO DI DOMENICA  
(+ 1.4 Km/h)

NEL 2022 IL GIORNO DI MERCOLEDÌ

È “PIÙ LENTO”

DELL'OMOLOGO GIORNO DEL 2021  
PER TUTTE LE CATEGORIE DI STRADE

#### Legenda Categoria di strade

*Astr* Autostrade

*Scmr* Strade di scorrimento

*Iqrt* Strade Interquartiere

*Qrte* Strade di quartiere

L'UNICO GIORNO DELLA SETTIMANA  
IN CONTROTENDENZA È IL  
**VENERDÌ**

DI VENERDÌ IL 2022 È PIÙ VELOCE DEL 2021

## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PRIVATO VARIAZIONI DELLE STATISTICHE DELLE VELOCITÀ 2022 vs 2021

VARIAZIONI DEI VALORI MEDI DI VELOCITÀ CALCOLATI SU BASE ORARIA PER ORA DELLA GIORNATA E CATEGORIA DI STRADA 2022 vs 2021 IN Km/h

	<i>Astr</i>	<i>Scmr</i>	<i>Iqrt</i>	<i>Qrte</i>	<i>Total</i>
<b>00-01</b>	-4.76	-4.47	3.74	-1.12	-1.15
<b>01-02</b>	-2.56	-5.55	2.93	5.87	0.71
<b>02-03</b>	0.38	-9.63	-5.10	1.92	-4.85
<b>03-04</b>	6.15	-21.23	-0.98	-24.91	-14.00
<b>04-05</b>	-4.77	-9.71	-3.93	-14.29	-8.90
<b>05-06</b>	-2.47	-3.25	-5.74	-6.79	-5.74
<b>06-07</b>	-2.31	-4.76	-4.44	-2.84	-4.66
<b>07-08</b>	-1.17	-2.74	-1.05	0.08	-1.43
<b>08-09</b>	-0.72	2.88	-0.91	-0.29	0.22
<b>09-10</b>	-1.71	-1.06	-0.14	-0.22	-0.58
<b>10-11</b>	-0.94	-0.70	0.38	-0.02	-0.22
<b>11-12</b>	0.59	-1.76	0.56	0.17	-0.41
<b>12-13</b>	0.71	-0.71	2.12	-0.41	0.34
<b>13-14</b>	-0.54	0.25	1.68	0.87	0.26
<b>14-15</b>	-0.30	0.45	0.53	0.91	0.00
<b>15-16</b>	1.10	-0.29	1.67	2.81	1.16
<b>16-17</b>	-3.62	-1.83	0.61	1.98	-0.20
<b>17-18</b>	-3.30	-3.37	0.22	0.57	-0.99
<b>18-19</b>	-2.99	-1.66	-0.36	-0.99	-1.61
<b>19-20</b>	-2.36	-4.13	-1.81	-3.10	-3.33
<b>20-21</b>	-3.43	-3.83	-1.55	-2.48	-3.14
<b>21-22</b>	-3.15	-6.15	-3.11	-2.33	-4.12
<b>22-23</b>	-0.95	-3.54	-1.46	-2.25	-2.70
<b>23-24</b>	-2.30	-4.71	-0.34	-0.58	-1.77
<b>Total</b>	-1.05	-1.19	0.10	-0.10	-0.81

#### Legenda Categoria di strade

<b>Astr</b>	Autostrade
<b>Scmr</b>	Strade di scorrimento
<b>Iqrt</b>	Strade Interquartiere
<b>Qrte</b>	Strade di quartiere

Nella tabella sono riportate le variazioni di velocità in corrispondenza delle più significative statistiche delle rispettive distribuzioni dei valori di velocità media oraria. Con tonalità sul rosso sono indicate le variazioni di velocità negative, ovvero i casi in cui il valore misurato nel 2022 sono inferiori a quelli del 2021. In blu sono indicate le variazioni positive (2021 inferiore al 2021). Tutte le variazioni di velocità sono espresse in km/h. I conteggi in veicoli.

Nella prima colonna della tabella sono riportate le variazioni delle fasce orarie in cui è stato identificato almeno un veicolo dotato del dispositivo di misura dei parametri cinematici del veicolo.

LE **DIFFERENZE PIÙ**  
SIGNIFICATIVE TRA 2021 E 2022 SI  
RISCONTRANO NELLE

**ORE NOTTURNE**

NELLE **ORE DIURNE**  
CENTRALI (DALLE 11:00 ALLE 16:00)  
IL 2022 È

**“PIÙ VELOCE”**

DEL 2021  
PER TUTTE LE CATEGORIE DI STRADE

NELLE **ORE SERALI** (DALLE  
19:00 ALLE 23:00) IL 2022 È

**“PIÙ LENTO”**

DEL 2021  
PER TUTTE LE CATEGORIE DI STRADE

# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

## LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO – I CARICHI SULLA RETE DI SUPERFICIE - 2022

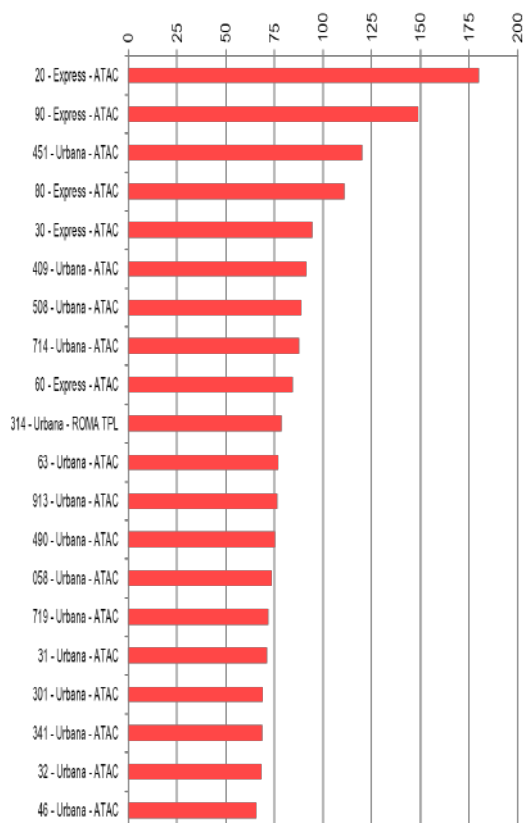
LE PRIME VENTI LINEE DELLA RETE DI SUPERFICIE SVILUPPANO UN'OFFERTA DEL

**15,8%**  
DEL TOTALE DELLA RETE

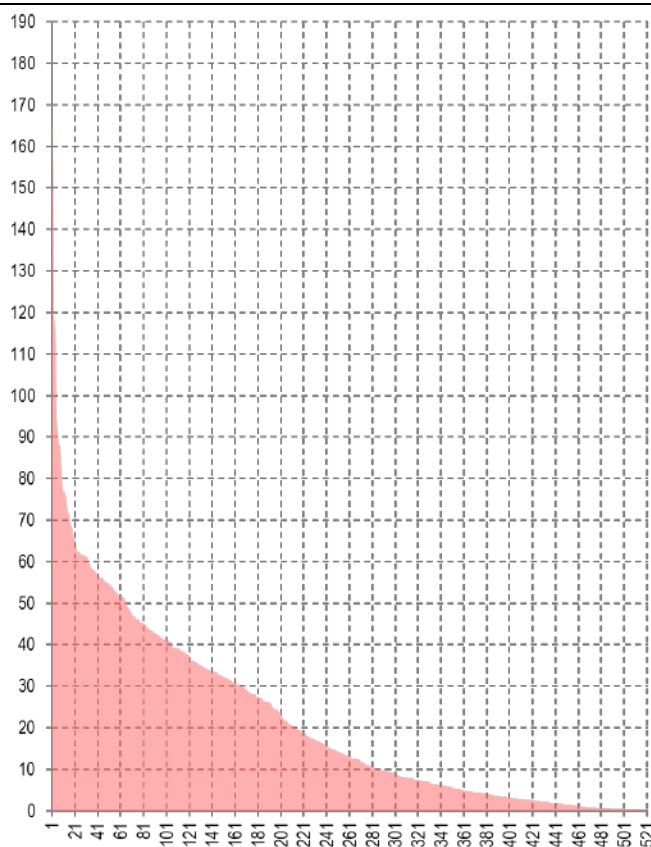
NEL 2022 SONO STATE REALIZZATE

**10,1**  
MLN DI CORSE

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



FREQUENZA CUMULATA DELL'OFFERTA DI ATAC E ROMA TPL 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)

**11,4** MILIARDI  
DI POSTI X KM OFFERTI

TRA LE PRIME 10 LINEE VI SONO

**5** LINEE EXPRESS  
**5** LINEE URBANE

LA LINEA 20 (EXPRESS), PRIMA IN GRADUATORIA, REALIZZA UNA PRODUZIONE ANNUA PARI AL

**4,3%**  
DELLA PRODUZIONE DELLA LINEA A DELLA METROPOLITANA

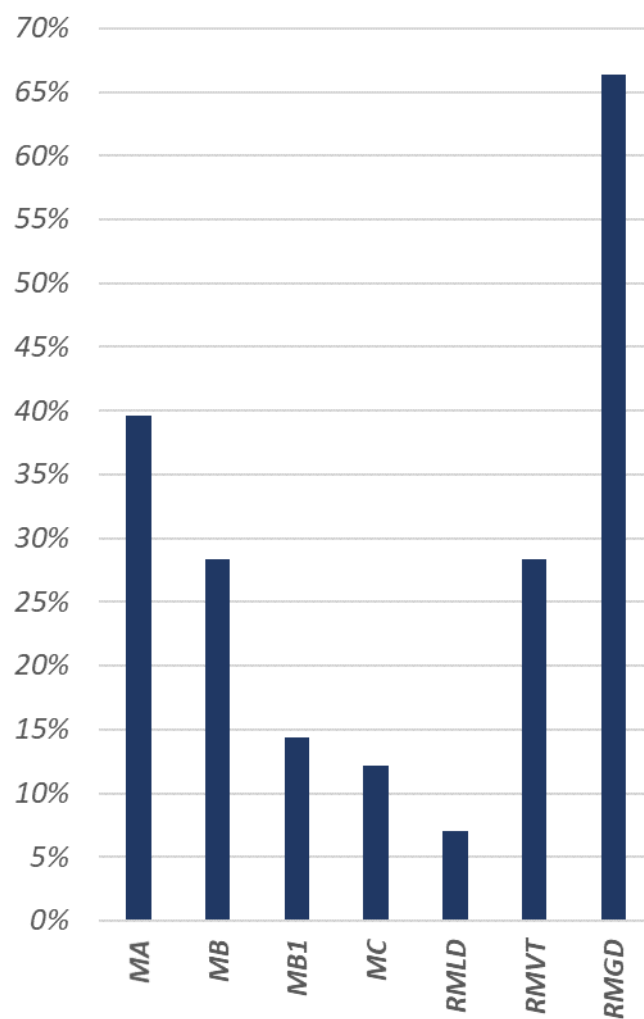
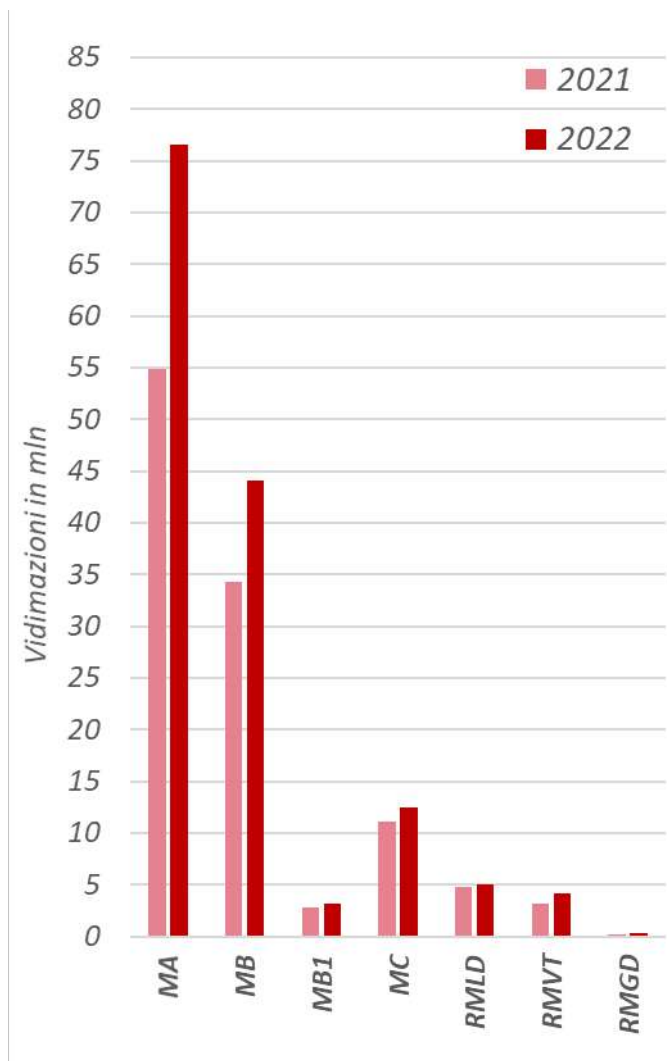
## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO - I CARICHI SULLE LINEE METRO E SULLE FERROVIE CONCESSE

VIDIMAZIONI MENSILI DEI TITOLI DI VIAGGIO ALLE STAZIONI DELLE QUATTRO LINEE DELLA METROPOLITANA E DELLE TRE FERROVIE CONCESSE (IN MILIONI DI UNITÀ) - 2021-2022

VARIAZIONE PERCENTUALE DELLE VIDIMAZIONI 2022 VS 2021 SULLE QUATTRO LINEE METRO E LE TRE FERROVIE CONCESSE



**TOTALE 2021**  
VIDIMAZIONI SU RETE SU FERRO ATAC

**111,2**  
MILIONI DI PEZZI

**VARIAZIONE VIDIMAZIONI 2022 vs 2021**  
(Intera rete su ferro)

**+31,1%**

**TOTALE 2022**  
VIDIMAZIONI SU RETE SU FERRO ATAC

**145,8**  
MILIONI DI PEZZI

**VARIAZIONE VIDIMAZIONI 2022 vs 2021**  
(Solo Rete Metro)

**+32,2%**



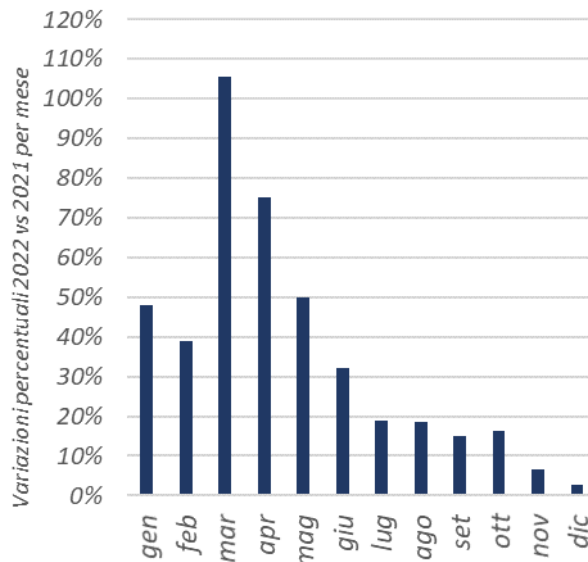
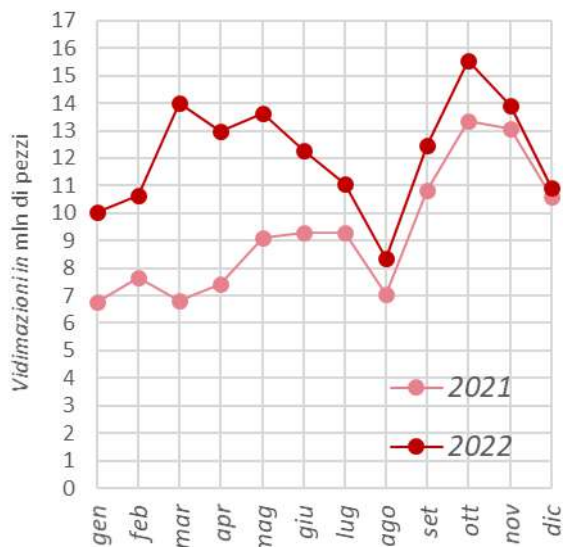
## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

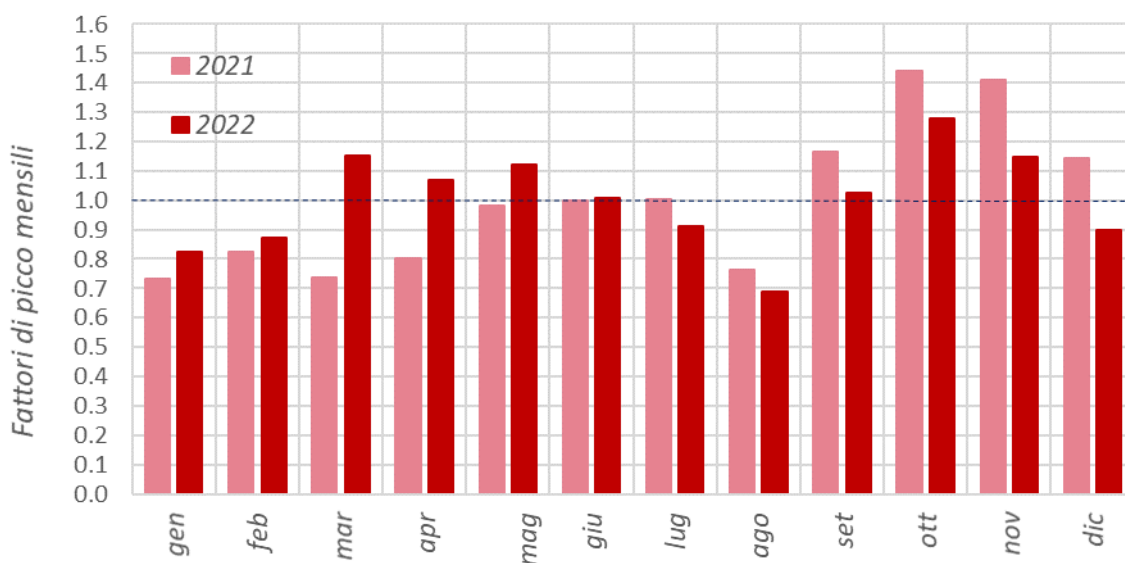
### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO - I CARICHI SULLE LINEE METRO E SULLE FERROVIE CONCESSE

ANDAMENTI MENSILI 2021 - 2022 DELLE VIDIMAZIONI DEI TITOLI DI VIAGGIO SUL TOTALE DELLE LINEE DELLA RETE ATAC SU FERRO

VARIAZIONI % PER MESE 2022 VS 2021 DELLE VIDIMAZIONI DEI TITOLI DI VIAGGIO (TOTALE DELLE LINEE DELLA RETE ATAC SU FERRO)



FATTORI DI PICCO MENSILI 2021 - 2022 RISPETTO ALLE MEDIE ANNUALI DELLE VIDIMAZIONI DEI TITOLI DI VIAGGIO (TOTALE DELLE LINEE DELLA RETE ATAC SU FERRO)



**MESE A PIÙ ALTO TRAFFICO**

**OTTOBRE**  
**15,5**

MLN DI VIDIMAZIONI 2022

**I MESI CON I PIÙ ALTI FATTORI DI PICCO**

**MESI AUTUNNALI**

SET. OTT. E NOV. DEL 2021 E 2022

**MESE CON PIÙ ALTA VARIAZIONE DI TRAFFICO**

**OTTOBRE**  
**105,7%**

2022 VS 2021

**NEL 2022 ANCHE I MESI PRIMAVERILI**  
(MAR. APR. MAG.)

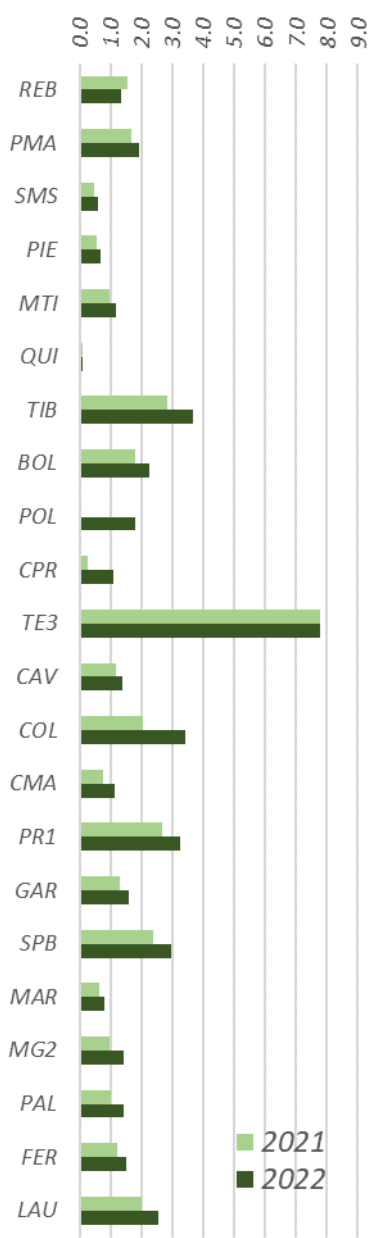
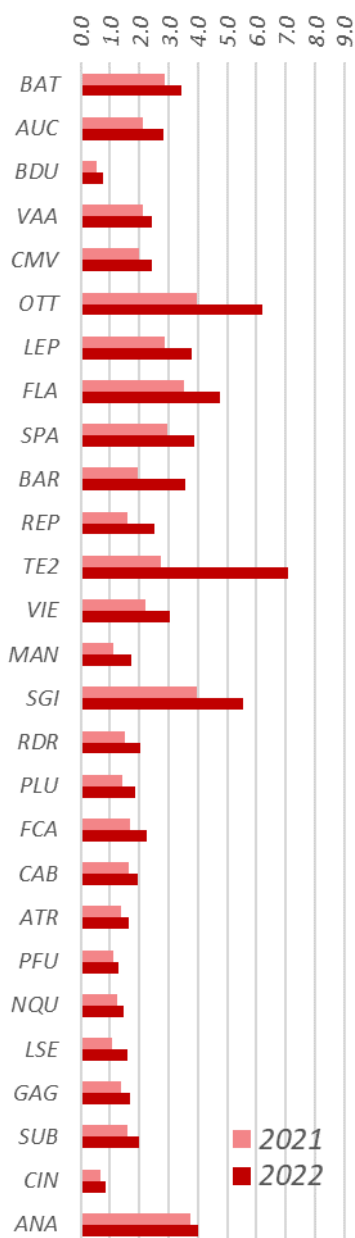
# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 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 METRO A IN MLN PEZZI/ANNO 2021 E 2022

VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA METRO B IN MLN PEZZI/ANNO 2021 E 2022



#### 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 line 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	polclinico
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

TRE STAZIONI DELLA LINEA A SUPERANO I

**5 MLN**

DI VIDIMAZIONI (2022)

NELL'ORDINE

**TERMINI (7,1 MLN)**

**OTTAVIANO (6,2 MLN)**

**SAN GIOVANNI (5,6 MLN)**

QUATTRO STAZIONI DELLA LINEA B SUPERANO I

**3 MLN**

DI VIDIMAZIONI (2022)

NELL'ORDINE

**TERMINI (7,8 MLN)**

**TIBURTINA (3,7 MLN)**

**COLOSSEO (3,4 MLN)**

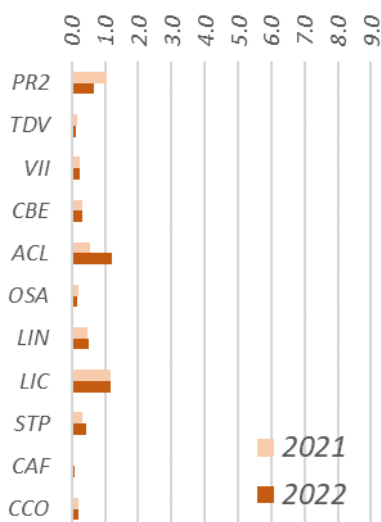
**PIRAMIDE (3,3 MLN)**

# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

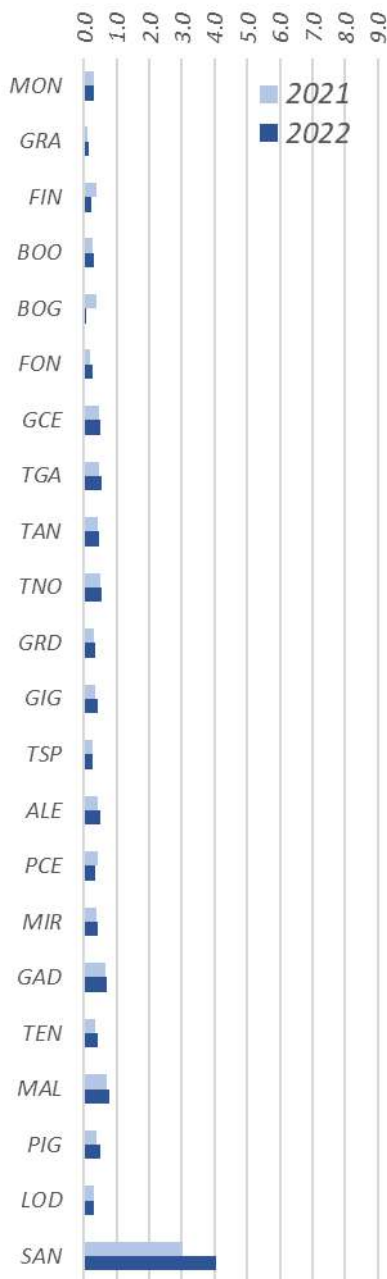
## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

### LA COMPONENTE DI TRASPORTO PUBBLICO - I CARICHI SULLE LINEE METRO E SULLE FERROVIE CONCESSE

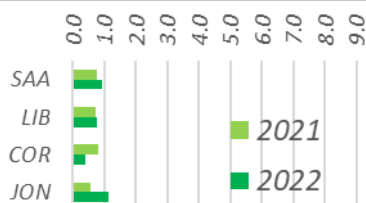
VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA ROMA LIDO IN MLN PEZZI/ANNO 2021 E 2022



VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA METRO C IN MLN PEZZI/ANNO 2021 E 2022



VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA METRO B1 IN MLN PEZZI/ANNO 2021 E 2022



SOLO LA STAZIONE DI JONIO LINEA B1 SUPERA

**1 MLN**  
DI VIDIMAZIONI (2022)

DUE STAZIONI DELLA ROMA LIDO SUPERANO

**1 MLN**  
DI VIDIMAZIONI (2022)

NELL'ORDINE  
**ACILIA (1,2 MLN)**  
**LIDO CENTRO (1,2 MLN)**

TUTTE LE STAZIONI DELLA LINEA C ECCEPTE SAN GIOVANNI

NON SUPERANO  
**1 MLN**  
DI VIDIMAZIONI (2022)

LA STAZIONE DI SAN GIOVANNI DELLA LINEA C RAGGIUNGE I

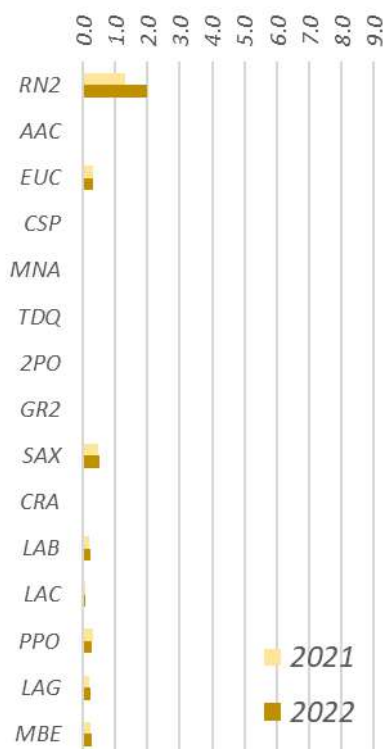
**4 MLN**  
DI VIDIMAZIONI (2022)  
PARI AL **32,4%** DELL'INTERA LINEA (2022)

# 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 GIORNO DELLA SETTIMANA

VIDIMAZIONI REGISTRATE ALLE STAZIONI DELLA LINEA ROMA - VT IN MLN PEZZI/ANNO 2021 E 2022



**Legenda Roma VT**

RN2	flaminio
AAC	acqua acetosa
EUC	euclide
CSP	campi sportivi
MNA	monte antenne
TDQ	tor di quinto
2PO	due ponti
GR2	grottarossa
SAX	saxa rubra
CRA	centro rai
LAB	labaro
LAC	la celsa
PPO	prima porta
LAG	la giustiniana
MBE	montebello

#### DUE STAZIONI DELLA LINEA ROMA VT SUPERANO LE

**500 MILA**

VIDIMAZIONI (2022)

NELL'ORDINE

**FLAMINIO (1,98 MLN)**

**SAXA RUBRA (0,53 MLN)**

#### IL GIORNO DELLA SETTIMANA PIÙ TRAFFICATO È IL:

**MERCOLEDÌ**

**463 MILA**

VIDIMAZIONI INTERA RETE SU FERRO (2022)

#### IL GIORNO DELLA SETTIMANA MENO TRAFFICATO È LA:

**DOMENICA**

**235 MILA**

VIDIMAZIONI INTERA RETE SU FERRO (2022)

**PARI AL**

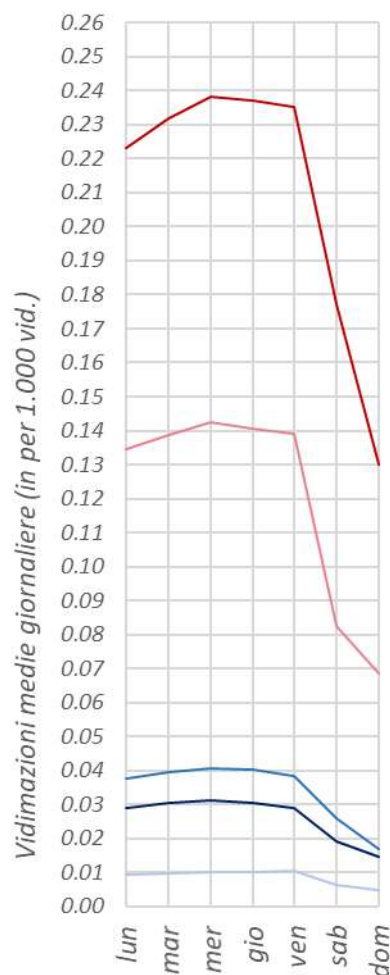
**51%**

DEL GIORNO PIÙ TRAFFICATO

#### LE STAZIONI MONITORATE DELLA LINEA ROMA-GIARDINETTI SONO DUE:

**ROMA-GIARDINETTI**

VIDIMAZIONI MEDIE PER GIORNO DELLA SETTIMANA (in migliaia di unità) 2022



— MA — MB  
— MB1 — MC  
— Ferr. Conc.

#### TERMINI LAZIALI

**355 MILA** VIDIMAZIONI 2022

#### CENTOCELLE

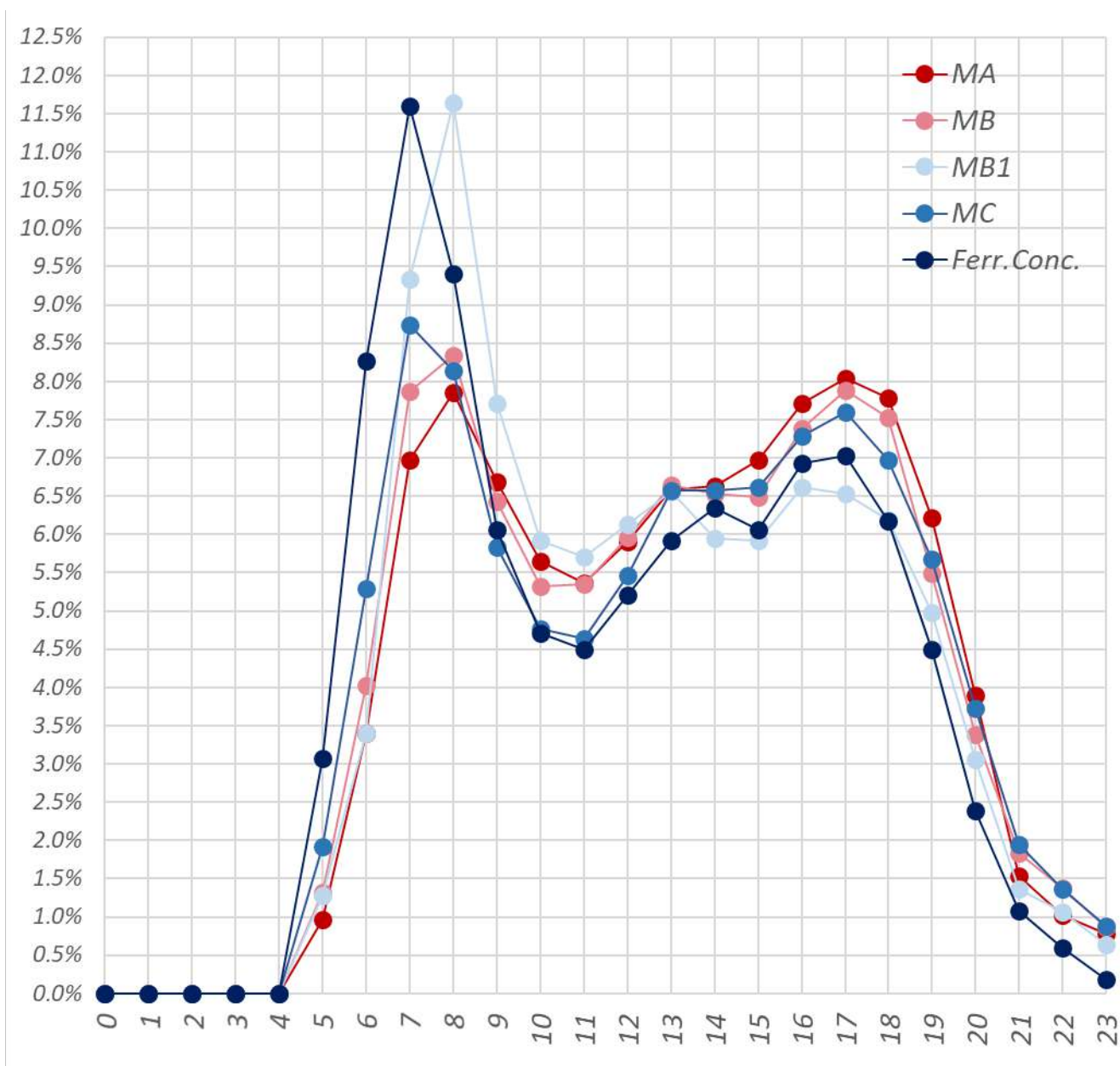
**24 MILA** VIDIMAZIONI 2022

## 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

RIPARTIZIONE ORARIA RELATIVA DELLE VIDIMAZIONI SULLE QUATTRO LINEE METRO E SULLE TRE LINEE DELLE FERROVIE CONCESSE - 2022



**ORA DI PICCO MATTINO  
MA, MB, MB1**

**ORA 8:00-9:00**

**8,0-11,5%**

DEL TOTALE GIORNALIERO

**ORA DI PICCO MATTINO  
MC E FERR.CONC.**

**ORA 7:00-8:00**

**9,0-11,5%**

DEL TOTALE GIORNALIERO

**ORA DI PICCO  
POMERIDIANA**

**ORA 17:00-18:00**

**6,5-8,0%**

DEL TOTALE GIORNALIERO

**PER LE DUE LINEE  
MA, MB**

**PICCO MATTUTINO**

**=**

**PICCO POMERIDIANO**

# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.2

L'INCIDENTALITÀ STRADALE

### UN CONFRONTO TRA LE GRANDI CITTÀ ITALIANE - 2022

FONTI: ISTAT

**INCIDENTI TOTALI A ROMA**  
(SOLO CON MORTI E FERITI)

NEL 2022 **13.182**

NEL 2021 **11.131**

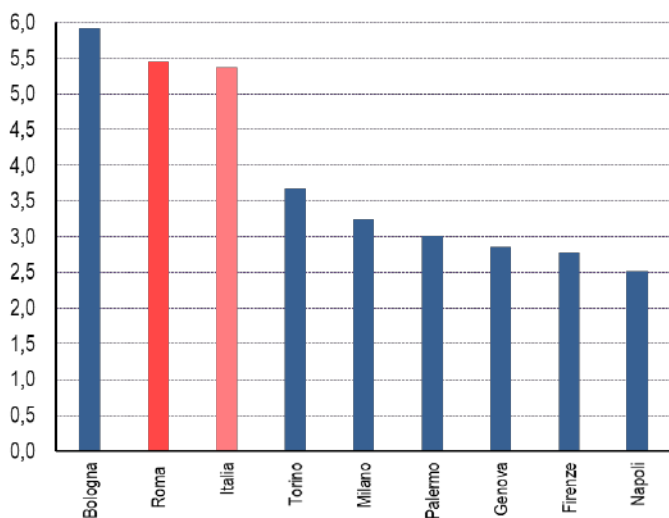
**NUMERO DI DECESSI A ROMA**

NEL 2022 **150**

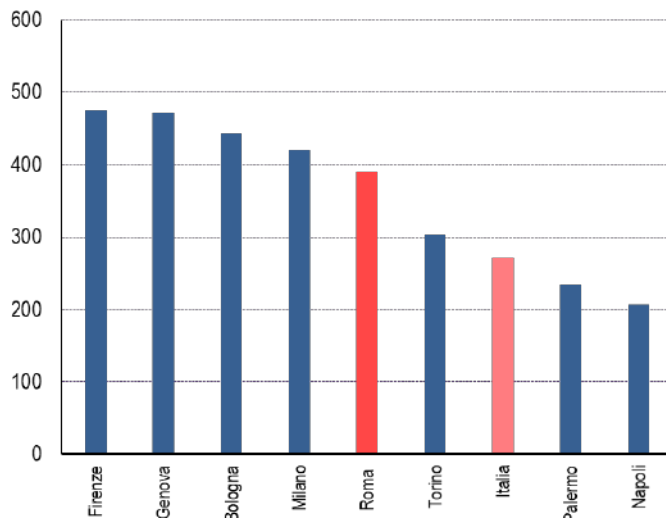
NEL 2021 **121**

INDICATORI DI INCIDENTALITÀ DEI PRINCIPALI GRANDI COMUNI ITALIANI (ISTAT 2022 – SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

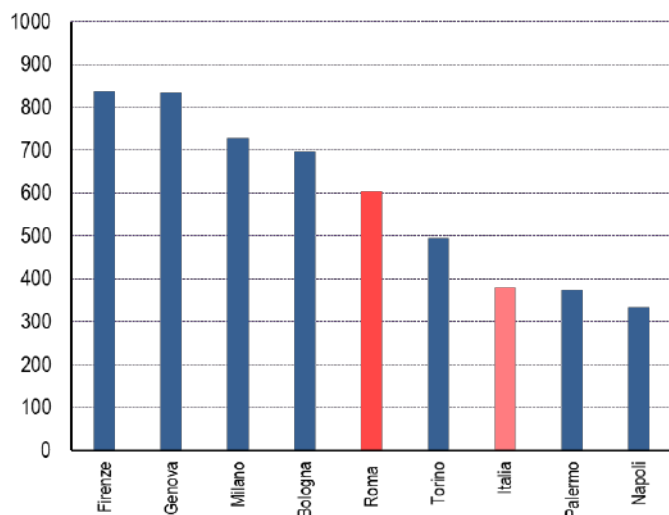
TASSO DI MORTALITÀ (MORTI/100.000 ab.)



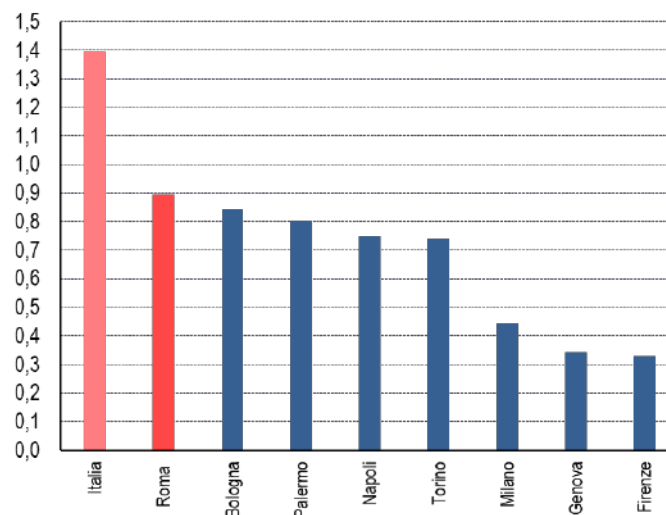
COSTO SOCIALE PRO CAPITE (€/ABITANTE)



TASSO DI FERIMENTO (FERITI/100.000 ab.)



INDICE DI GRAVITÀ DEGLI INCIDENTI



**NUMERO DI FERITI A ROMA**

NEL 2022  
**16.619**  
NEL 2021  
**13.862**

**COSTO SOCIALE TOTALE SOPPORTATO A ROMA PER INCIDENTALITÀ STRADALE**

**€ 1,1 MLN**  
6,7% DEL TOTALE NAZIONALE

# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.2

L'INCIDENTALITÀ STRADALE

NUMERI INDICE IN SERIE STORICA DEGLI INDICATORI DI INCIDENTALITÀ

**VARIAZIONE DEL TASSO DI MORTALITÀ A ROMA 2008-2022**

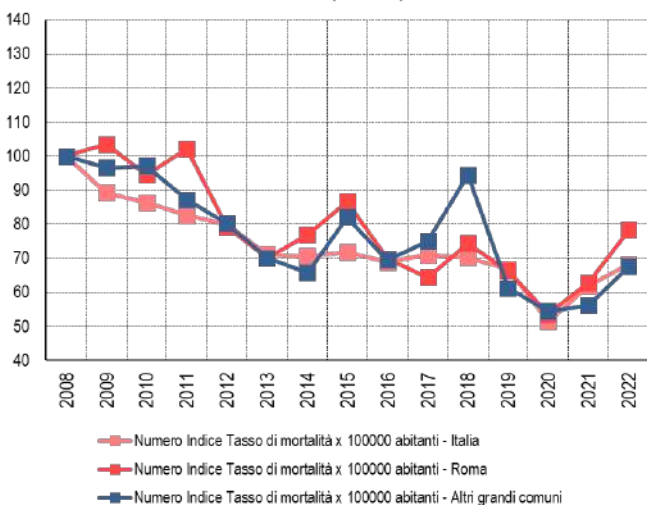
**-21,7%**  
(Italia: -31,8%)

**VARIAZIONE DEL TASSO DI FERIMENTO A ROMA 2008-2022**

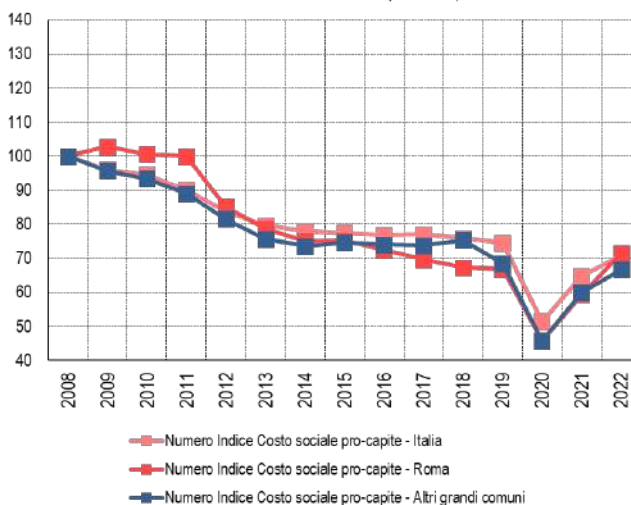
**-31,5%**  
(Italia: -26,6%)

INDICATORI DI INCIDENTALITÀ DEI PRINCIPALI GRANDI COMUNI ITALIANI (ISTAT 2022 – SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

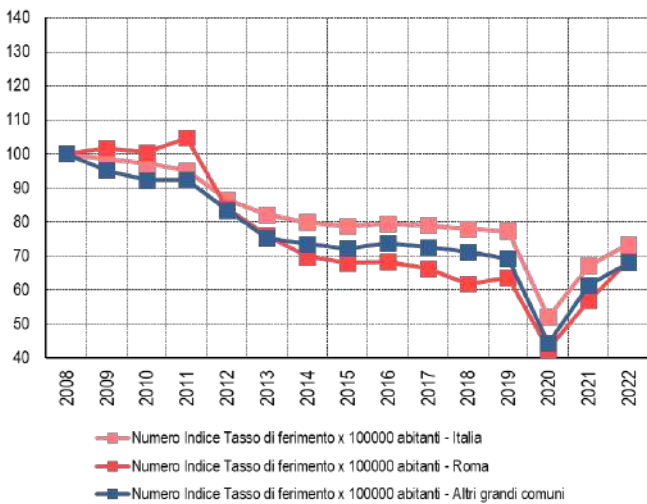
NUMERO INDICE DEL TASSO DI MORTALITÀ' (2008=100)



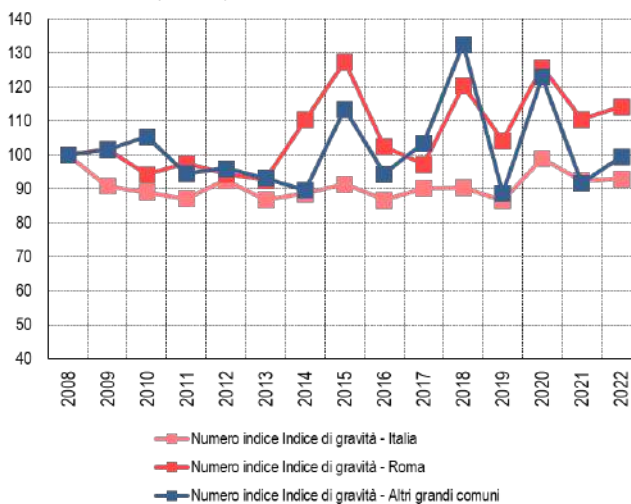
NUMERO INDICE DEL COSTO SOCIALE PRO CAPITE (2008=100)



NUMERO INDICE DEL TASSO DI FERIMENTO (2008=100)



INDICE DI GRAVITÀ' (2008=100)



**VARIAZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO-CAPITE 2008-2022**

**-28,6%**  
(Italia: -29,3%)

**VARIAZIONE DELL'INDICE DI GRAVITÀ 2008-2022**

**+14,2%**  
(Italia: -6,9%)

## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

**05.2**  
L'INCIDENTALITÀ  
STRADALE

**RIPARTIZIONE DEGLI INCIDENTI PER TIPO - 2022**  
(SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

**INCIDENTI  
A ROMA**  
(SOLO CON MORTI  
E FERITI)

**13.182**  
(23.511 NEGLI  
ALTRI GRANDI  
COMUNI)

**TASSO DI  
INCIDENTALITÀ**  
(TUTTI GLI  
INCIDENTI)

**480**  
INCIDENTI /  
100.000 ABIT.  
(466 NEI GRANDI  
COMUNI)

**INCIDENTI CON  
INVESTIMENTI DI  
PEDONE**  
A ROMA

**1.900**  
(3.267  
NEI GRANDI  
COMUNI)

**TASSO DI  
INCIDENTALITÀ  
PER  
INVESTIMENTO  
PEDONI A ROMA**

**69,1**  
INCIDENTI /  
100.000 ABIT.  
(64,7 NEI GRANDI  
COMUNI)

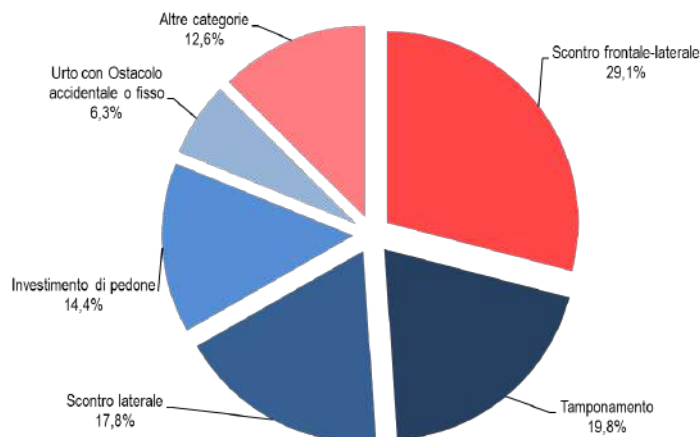
**A ROMA SI  
VERIFICANO  
PIÙ**

**TAMPONAMENTI,  
SCONTRI  
LATERALI  
(IN TERMINI  
RELATIVI)**

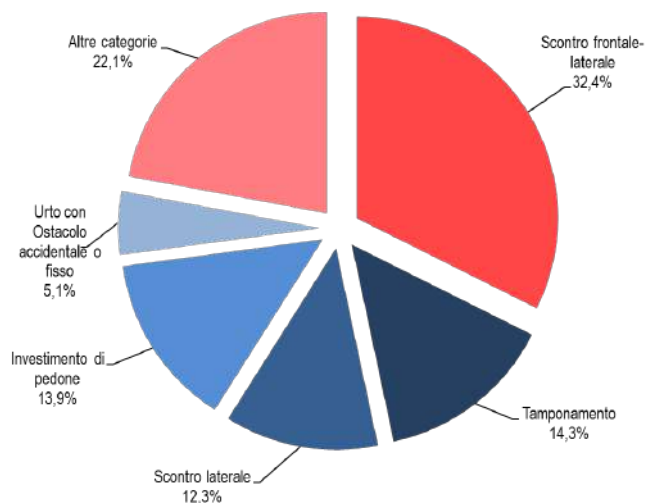
**A ROMA SI  
REGISTRA IL**

**44%**  
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) - 2022

**MORTI** COMPLESSIVI NEGLI  
8 GRANDI COMUNI

**316**

PEDONI  
DECEDUTI A  
**ROMA**

**44**

(53 PEDONI MORTI NEGLI ALTRI  
7 GRANDI COMUNI)

**FERITI**  
COMPLESSIVI NEGLI 8 GRANDI  
COMUNI

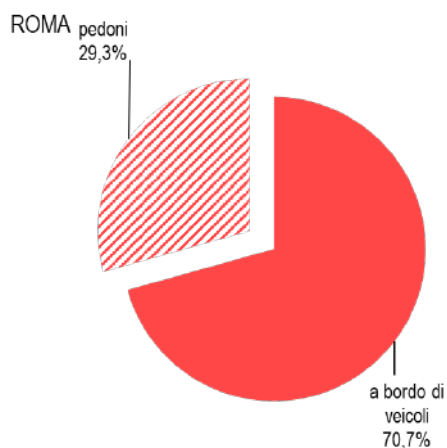
**46.432**

PEDONI  
FERITI A  
**ROMA**

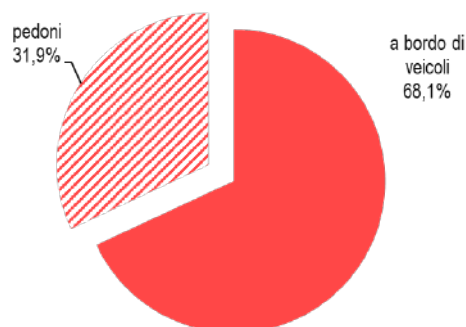
**2.056**

(3.542 PEDONI FERITI NEGLI  
ALTRI 7 GRANDI COMUNI)

## MORTI

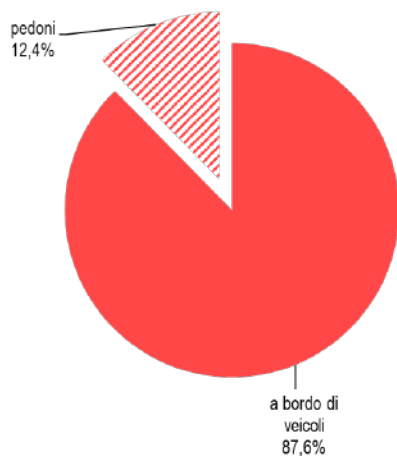


## ALTRI GRANDI COMUNI

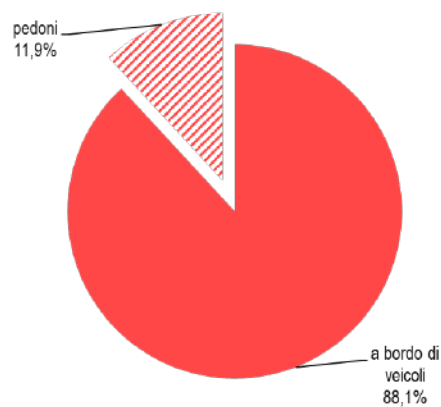


## FERITI

### ROMA



### ALTRI GRANDI COMUNI



# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

### ETÀ DELLE PERSONE COINVOLTE NEGLI INCIDENTI (A BORDO DI VEICOLI, PEDONI) - 2022

A ROMA IL **65%** DEI **PEDONI MORTI** (28 SU 44 TOTALI)

HA PIÙ DI **65 ANNI**

SEMPRE I **PIÙ ANZIANI** (>=65 ANNI) QUANDO SONO PEDONI RIMANGONO FERITI

**595** PEDONI ANZIANI FERITI SU UN TOTALE DI 2.038 (PARI AL 29% DEL TOTALE)

A ROMA IL **24%** DEI MORTI A BORDO DEI VEICOLI

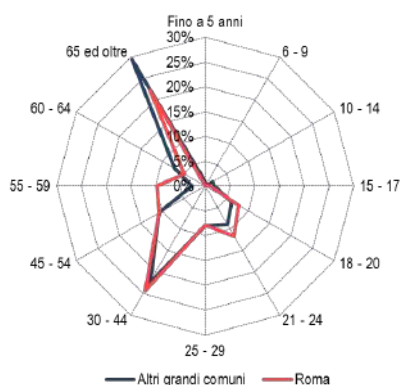
HA ETÀ COMPRESA TRA I **30 E I 44 ANNI**

A ROMA IL **27%** DEI FERITI A BORDO DEI VEICOLI

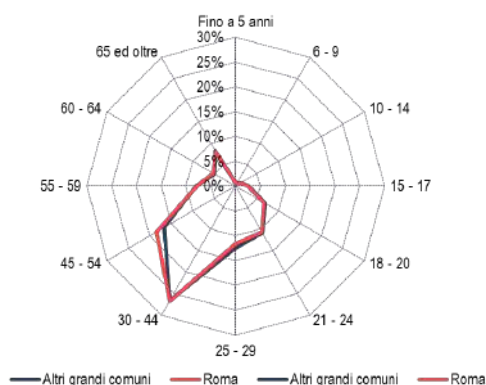
HA ETÀ COMPRESA TRA I **30 - 44 ANNI**

A BORDO DI VEICOLI

MORTI A BORDO DI VEICOLI PER CLASSE DI ETÀ'

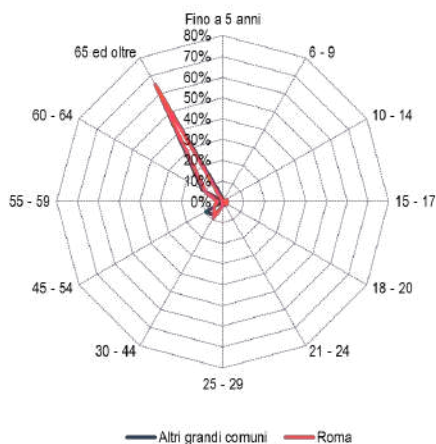


FERITI A BORDO DI VEICOLI PER CLASSE DI ETÀ'

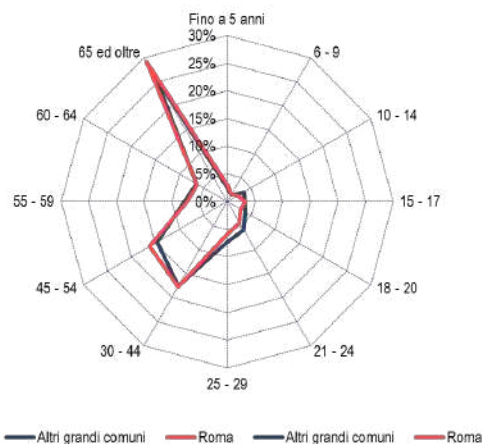


PEDONI

MORTI - PEDONI - PER CLASSE DI ETÀ'



FERITI - PEDONI - PER CLASSE DI ETÀ'



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

**05.2**  
L'INCIDENTALITÀ  
STRADALE

**GENERE DELLE PERSONE COINVOLTE NEGLI INCIDENTI (A BORDO DI VEICOLI, PEDONI) - 2022**

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

**88%**  
MASCHI  
(80% A ROMA)

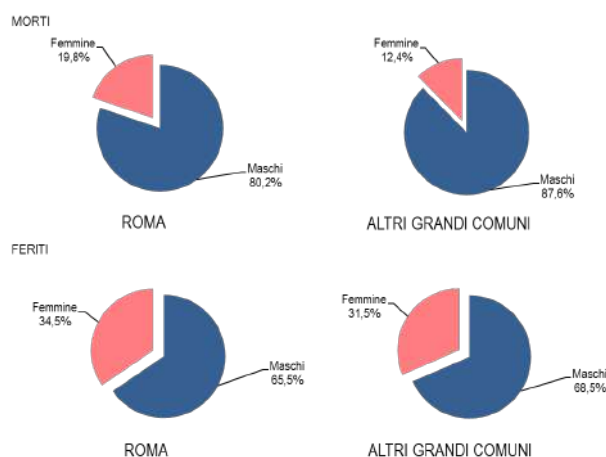
### FERITI

A BORDO DEI VEICOLI  
IN TUTTI I GRANDI COMUNI

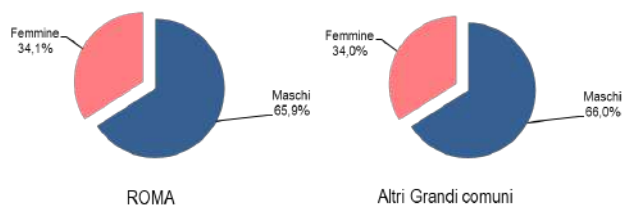
**69%**  
MASCHI  
(65% A ROMA)

PEDONI

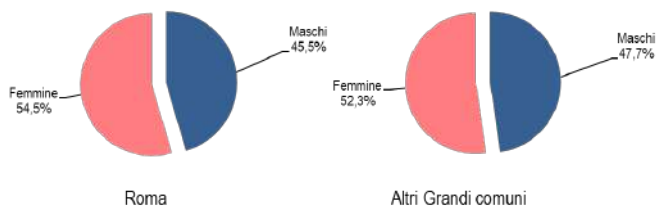
A BORDO DI VEICOLI (CONDUCENTI + TRASPORTATI)



MORTI



FERITI



**I PEDONI MORTI MASCHI SONO IL:**

**66%**  
DEL TOTALE  
SIA A ROMA CHE NEI  
GRANDI COMUNI

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

**55%**  
DEL TOTALE

# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

**05.2**  
L'INCIDENTALITÀ  
STRADALE

**LA DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DEGLI INCIDENTI A ROMA - 2020**  
(FONTE: BANCA DATI S.I.S.S. - SOLO CON I DATI RILEVATI DALLA PLRC)

**TASSO DI MORTALITÀ PIÙ ALTO**

**IV MUNICIPIO**  
(5,9 MORTI/100.000 ABITANTI)

**TASSO DI MORTALITÀ PIÙ BASSO**

**XIII MUNICIPIO**  
(0,8 MORTI/100.000 ABITANTI)

**NUMERO DI MUNICIPI CHE HANNO TASSO DI MORTALITÀ PIÙ ALTO DI QUELLO MEDIO DI ROMA**

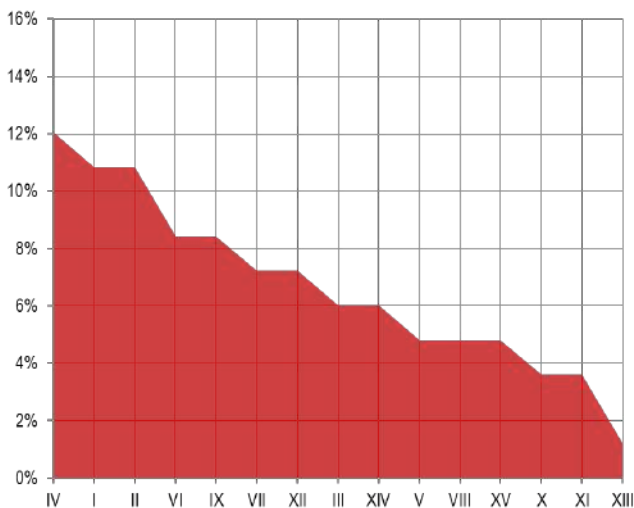
**6**

**NEL I MUNICIPIO SI CONCENTRA IL**

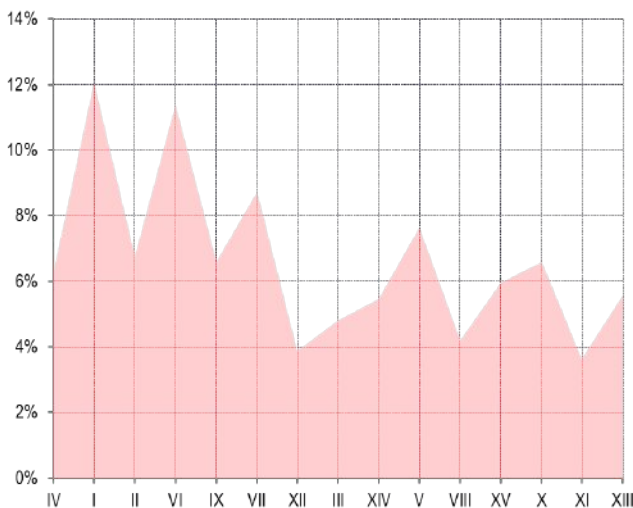
**12% DEI FERITI TOTALI DI ROMA**

RIPARTIZIONE MORTI E FERITI TRA I MUNICIPI (SERIE ORDINATE IN SENSO DECRESCENTE IN BASE AI MORTI)

Ripartizione dei morti tra municipi

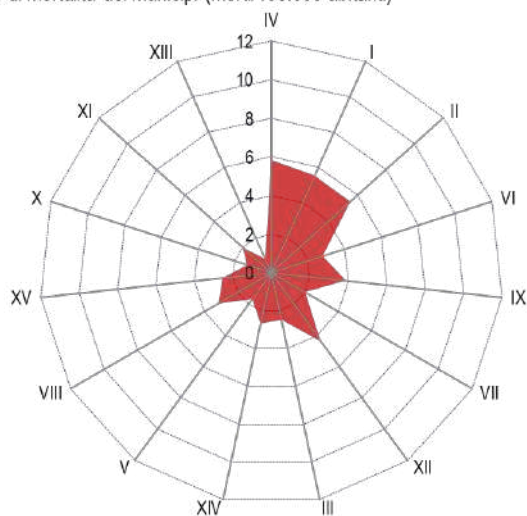


Ripartizione dei feriti tra municipi

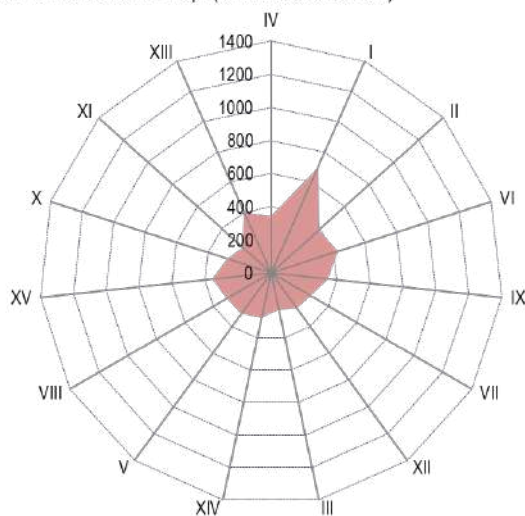


TASSO DI MORTALITÀ E FERIMENTO NEI MUNICIPI

Tasso di mortalità dei municipi (morti/100.000 abitanti)



Tasso di ferimento dei municipi (feriti/100.000 abitanti)



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.3 L'AMBIENTE

CONCENTRAZIONE AGENTE INQUINANTE **PM2.5** (FONTE: A.R.P.A. LAZIO 2022)

ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2020 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

Codice Centralina	Nome Centralina	Località	Tipo	PM10		PM2,5		NO <sub>2</sub>	
				Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 50 µg/m <sup>3</sup>	Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Media annua valori orari (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 200 µg/m <sup>3</sup>	
2	Preneste	Roma	BackGround Urbano	25,5	15		30,1	0	
3	Francia	Roma	Traffico Urbano	23,7	7	13,6	37,3	0	
5	Magna Grecia	Roma	Traffico Urbano	19,8	4		37,8	0	
8	Cinecitta	Roma	BackGround Urbano	26,6	22	17,0	29,6	0	
47	Fermi	Roma	Traffico Urbano	29,3	26		45,4	1	
49	Cipro	Roma	BackGround Urbano	23,6	15	12,6	32,4	0	
55	Tiburtina	Roma	Traffico Urbano	30,7	36		34,3	0	
56	Arenula	Roma	BackGround Urbano	23,6	12	14,2	33,1	0	

LA ZONE  
**PIÙ**  
**ESPOSTE**  
SONO

NELLE QUATTRO SEZIONI NON SI È **MAI** SUPERATO IL LIMITE CONSENTITO (MEDIA ANNUALE DI 25 µg/m<sup>3</sup>). IL VALORE **MEDIO ANNUALE** MASSIMO È DI **75%** DEI CASI LA CONCENTRAZIONE **NON** SUPERA MAI

**IN TUTTE E 4** LE SEZIONI LA METÀ DELLE OSSERVAZIONI SI È COLLOCATA AL DI **SOTTO** DEI

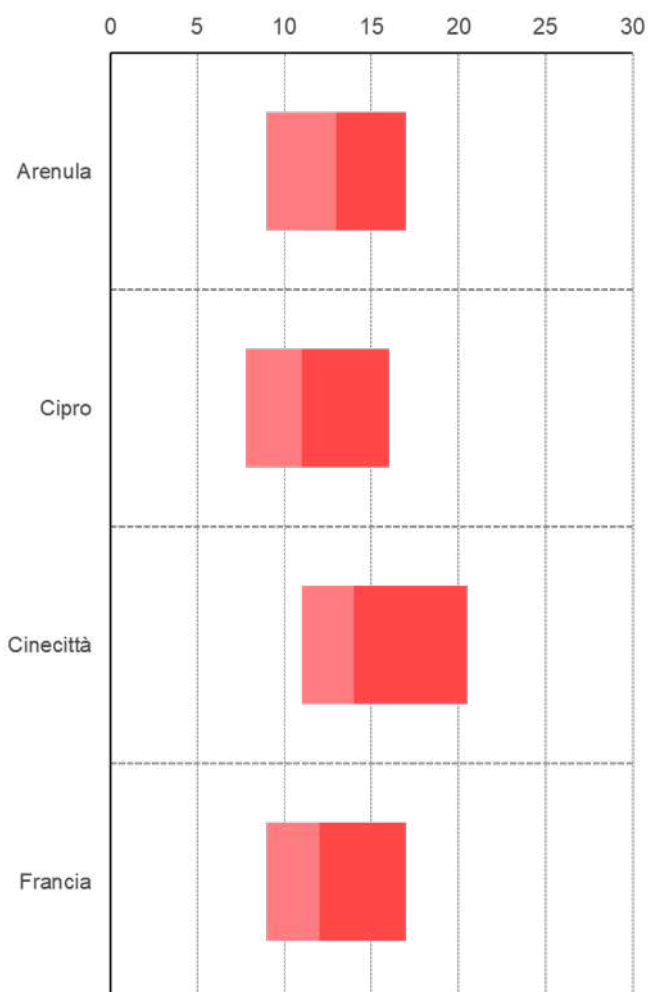
**CINECITTÀ**  
(MA SEMPRE ENTRO I LIMITI CONSENTITI)

**17** µg/m<sup>3</sup>  
(RAGGIUNTO A CINECITTÀ)

**20,5** µg/m<sup>3</sup>

**14** µg/m<sup>3</sup>

DISTRIBUZIONI DELLE CONCENTRAZIONI (25°, 50° E 75° PERCENTILI) DEI VALORI GIORNALIERI RILEVATI **PM2.5** in µg/m<sup>3</sup>



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

**05.3**  
L'AMBIENTE

**CONCENTRAZIONE AGENTE INQUINANTE PM10** (FONTE: A.R.P.A. LAZIO 2022)

ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2020 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

Codice Centralina	Nome Centralina	Località	Tipo	PM10		PM2,5		NO <sub>2</sub>	
				Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 50 µg/m <sup>3</sup>	Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Media annua valori orari (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 200 µg/m <sup>3</sup>	
2	Preneste	Roma	BackGround Urbano	25,5	15		30,1	0	
3	Francia	Roma	Traffico Urbano	23,7	7	13,6	37,3	0	
5	Magna Grecia	Roma	Traffico Urbano	19,8	4		37,8	0	
8	Cinecitta	Roma	BackGround Urbano	26,6	22	17,0	29,6	0	
47	Fermi	Roma	Traffico Urbano	29,3	26		45,4	1	
49	Cipro	Roma	BackGround Urbano	23,6	15	12,6	32,4	0	
55	Tiburtina	Roma	Traffico Urbano	30,7	36		34,3	0	
56	Arenula	Roma	BackGround Urbano	23,6	12	14,2	33,1	0	

**NUMERO DI GIORNI IN CUI IN ALMENO UNA DELLE 8 STAZIONI VI È STATO IL SUPERAMENTO DEL LIMITE (50 µg/m<sup>3</sup>)**

**46**

**NUMERO TOTALE DI SUPERAMENTI DELLE 8 STAZIONI DI MISURA**

**137**

**PER UNA MEDIA DI SUPERAMENTI PER STAZIONE DI**

**17**

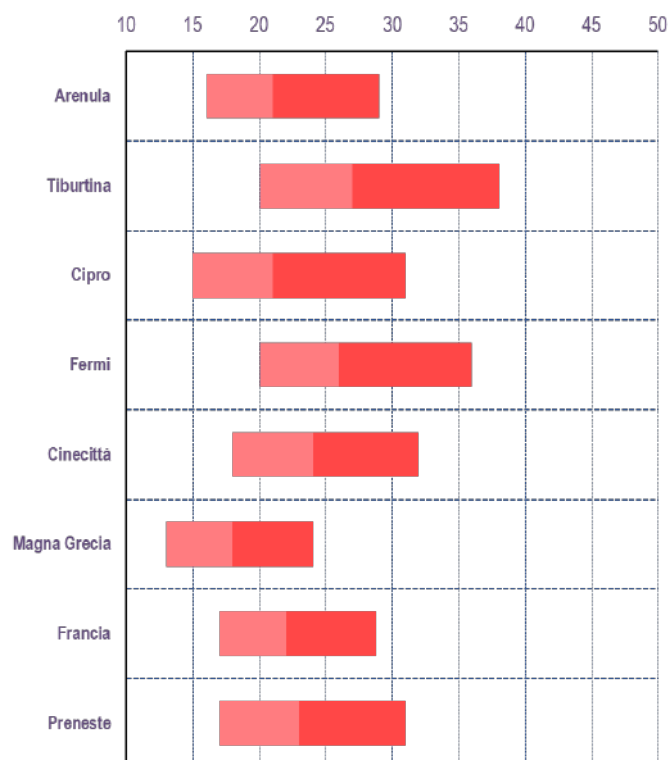
**VALORI DI PUNTA DELLE CONCENTRAZIONI**

**112 µg/m<sup>3</sup>**  
A TIBURTINA  
IL  
28 GIUGNO 2022

**I VALORI MEDIANI DEL 2022 SI COLLOCANO SU VALORI COMPRESI TRA**

**18 E 27 µg/m<sup>3</sup>**

DISTRIBUZIONI DELLE CONCENTRAZIONI (25°, 50° E 75° PERCENTILI) DEI VALORI GIORNALIERI RILEVATI **PM10** in µg/m<sup>3</sup>



# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

**05.3**  
L'AMBIENTE

**CONCENTRAZIONE AGENTE INQUINANTE NO<sub>2</sub>** (FONTE: A.R.P.A. LAZIO 2022)

ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2020 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

Codice Centralina	Nome Centralina	Località	Tipo	PM10		PM2,5		NO <sub>2</sub>	
				Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 50 µg/m <sup>3</sup>	Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Media annua valori orari (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 200 µg/m <sup>3</sup>	
2	Preneste	Roma	BackGround Urbano	25,5	15		30,1	0	
3	Francia	Roma	Traffico Urbano	23,7	7	13,6	37,3	0	
5	Magna Grecia	Roma	Traffico Urbano	19,8	4		37,8	0	
8	Cinecitta	Roma	BackGround Urbano	26,6	22	17,0	29,6	0	
47	Fermi	Roma	Traffico Urbano	29,3	26		45,4	1	
49	Cipro	Roma	BackGround Urbano	23,6	15	12,6	32,4	0	
55	Tiburtina	Roma	Traffico Urbano	30,7	36		34,3	0	
56	Arenula	Roma	BackGround Urbano	23,6	12	14,2	33,1	0	

**NUMERO DI ORE IN CUI IN ALMENO UNA DELLE 8 STAZIONI VI È STATO IL SUPERAMENTO DEL LIMITE (200 µg/m<sup>3</sup>)**

**1**  
(RAGGIUNTO A FERMI)

**NUMERO TOTALE DI SUPERAMENTI DELLE 8 STAZIONI DI MISURA**

**1**  
(RAGGIUNTO A FERMI)

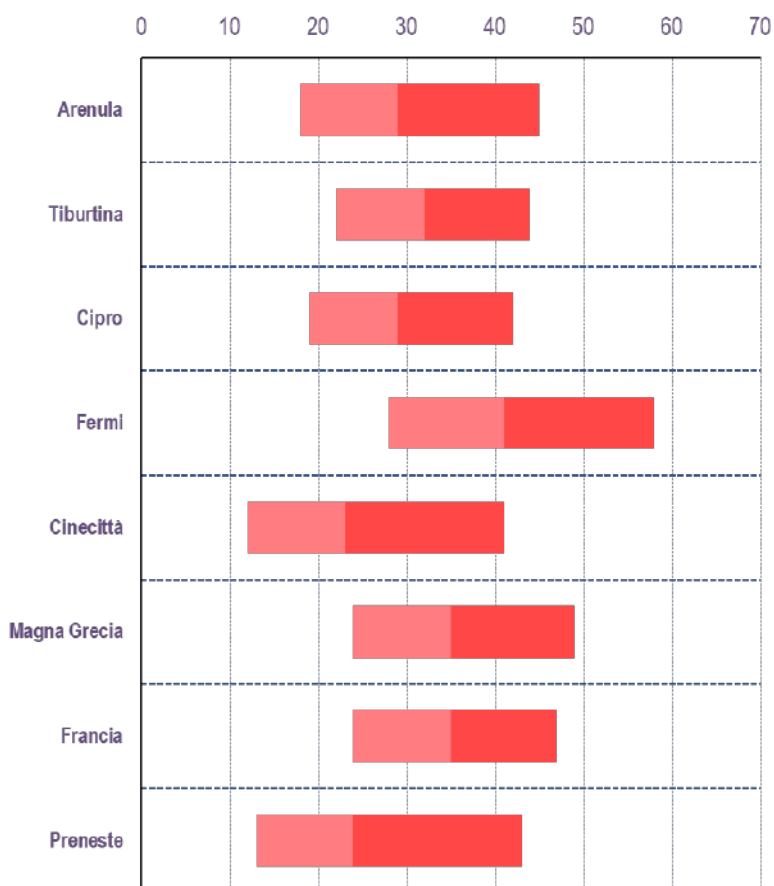
**VALORI DI PUNTA DELLE CONCENTRAZIONI**

**237**  
µg/m<sup>3</sup>  
A FERMI

**I VALORI ORARI MEDIANI DEL 2022 SI COLLOCANO SU VALORI COMPRESI TRA**

**23 E 41**  
µg/m<sup>3</sup>

DISTRIBUZIONI DELLE CONCENTRAZIONI (25°, 50° E 75° PERCENTILI) DEI VALORI ORARI RILEVATI NO<sub>2</sub> in µg/m<sup>3</sup>



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### IL CONFRONTO TRA IL 2021 E IL 2022 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2022	2021	Var. %
Vidimazioni annue sistema metro (in milioni di pezzi)	136,3	102,8	32,6%
Vidimazioni annue Linea A (in milioni di pezzi)	76,6	54,7	40,0%
Vidimazioni annue Linea B/B1 (in milioni di pezzi)	47,2	36,9	27,9%
Vidimazioni annue Linea C (in milioni di pezzi)	12,5	11,1	12,6%
N° morti (totali)	150	121	24,0%
N° feriti (totali)	16.619	13.862	19,9%
N° morti (pedoni)	44	32	37,5%
N° feriti (pedoni)	2.056	1.721	19,5%
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	5,5	4,4	24,1%
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	604,7	501,9	20,5%
Indice gravità incidenti	0,895	0,865	3,4%
Costo sociale incidentalità (in mil.)	1.072,1	889,5	20,5%

Fonte ISTAT



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### IL CONFRONTO TRA IL 2020 E IL 2021 DEI PRINCIPALI INDICATORI

VARIAZIONE % DELLE CONCENTRAZIONI E DEI GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI – 2022 SU 2021

Codice Centralina	Nome Centralina	Località	Tipo	PM10		PM2,5	NO <sub>2</sub>	
				Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 50 µg/m <sup>3</sup>	Media annua valori giornalieri (µg/m <sup>3</sup> )	Media annua valori orari (µg/m <sup>3</sup> )	Numero di superamenti di 200 µg/m <sup>3</sup>
2	Preneste	Roma	BackGround Urbano	0,9%	15/14		12,7%	0/0
3	Francia	Roma	Traffico Urbano	0,4%	7/6	19,1%	-15,6%	0/0
5	Magna Grecia	Roma	Traffico Urbano	-5,9%	4/7		3,5%	0/0
8	Cinecitta	Roma	BackGround Urbano	6,6%	22/9	23,5%	8,4%	0/0
47	Fermi	Roma	Traffico Urbano	4,6%	26/24		-3,1%	1/0
49	Cipro	Roma	BackGround Urbano	0,7%	15/5	8,7%	2,1%	0/0
55	Tiburtina	Roma	Traffico Urbano	1,6%	36/37		-1,9%	0/0
56	Arenula	Roma	BackGround Urbano	5,9%	12/6	19,0%	8,1%	0/0

Nota: nelle colonne relative al numero di superamenti sono riportati i superamenti 2022 e 2021 (nel formato 2022/2021). In verde le riduzioni, in grigio nessuna variazione, in rosso gli aumenti



# 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.

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### I MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	20,1	14		
Popolazione 2022	160.815	10		
Densità di popolazione (ab./ha)	80,0	3	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Perugia - 161.748 ab.			
Indice Vecchiaia	276,6	1	192,9	9
Numero fermate TPL	599	4		
Densità fermate per Kmq	29,8	1	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	37,2	3	29,6	8
Totale rete stradale (km)	368	12		
Totale rete stradale principale (km)	90	5		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	18,0	1	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	4,4	1	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,3	11	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,6	4	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	51	1		
Stalli per il Car Sharing	106	1		
Posti auto tariffati	30377,0	2		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	189	2	26,7	3
N° stalli merci	811,0	1		
Densità stalli merci (stalli/km2)	40,4	1	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	29,2	2	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	34	2	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### II MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	19,7	15		
Popolazione 2022	161.769	9		
Densità di popolazione (ab./ha)	82,3	2	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Perugia - 161.748 ab.			
Indice Vecchiaia	223,4	4	192,9	9
Numero fermate TPL	462	10		
Densità fermate per Kmq	23,5	2	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	28,6	11	29,6	8
Totale rete stradale (km)	303	14		
Totale rete stradale principale (km)	83	7		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	15,9	2	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	4,4	2	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,9	14	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	6	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	36	2		
Stalli per il Car Sharing	76	2		
Posti auto tariffati	31547,0	1		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	195	1	26,7	3
N° stalli merci	605,0	2		
Densità stalli merci (stalli/km2)	30,8	2	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	41,5	1	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	49	1	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### III MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	98,0	6		
Popolazione 2022	199.741	5		
Densità di popolazione (ab./ha)	20,4	10	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Trieste - 198.417 ab.			
Indice Vecchiaia	199,2	8	192,9	9
Numero fermate TPL	530	8		
Densità fermate per Kmq	5,4	11	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	26,5	12	29,6	8
Totale rete stradale (km)	536	6		
Totale rete stradale principale (km)	85	6		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	5,5	13	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,9	11	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,7	9	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	10	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	11	3		
Stalli per il Car Sharing	21	4		
Posti auto tariffati	1063,0	5		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	5	8	26,7	3
N° stalli merci	21,0	5		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,2	6	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	4,3	6	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	2	6	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### IV MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	48,9	10		
Popolazione 2022	168.019	8		
Densità di popolazione (ab./ha)	34,3	5	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Reggio Emilia - 169.545 ab.			
Indice Vecchiaia	215,2	5	192,9	9
Numero fermate TPL	480	9		
Densità fermate per Kmq	9,8	5	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	28,6	10	29,6	8
Totale rete stradale (km)	373	11		
Totale rete stradale principale (km)	70	10		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	7,6	5	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	1,4	5	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,2	12	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	11	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	6	7		
Stalli per il Car Sharing	14	8		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	16	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### V MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	26,9	13		
Popolazione 2022	232.297	3		
Densità di popolazione (ab./ha)	86,3	1	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Messina - 218.786 ab.			
Indice Vecchiaia	192,5	10	192,9	9
Numero fermate TPL	448	11		
Densità fermate per Kmq	16,6	3	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	19,3	16	29,6	8
Totale rete stradale (km)	742	4		
Totale rete stradale principale (km)	92	4		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	11,1	3	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	2,0	3	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3,2	4	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	12	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	5	10		
Stalli per il Car Sharing	10	10		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	16	10,6	3



## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### VI MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	113,9	5		
Popolazione 2022	236.631	2		
Densità di popolazione (ab./ha)	20,8	9	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Verona - 255.588 ab.			
Indice Vecchiaia	116,3	16	192,9	9
Numero fermate TPL	598	6		
Densità fermate per Kmq	5,3	12	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	25,3	14	29,6	8
Totale rete stradale (km)	455	7		
Totale rete stradale principale (km)	79	9		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	6,5	8	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,8	13	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,9	13	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	14	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	0	14		
Stalli per il Car Sharing	0	14		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	16	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### VII MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	45,8	12		
Popolazione 2022	304.486	<b>1</b>		
Densità di popolazione (ab./ha)	66,4	4	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Catania - 298.762 ab.			
Indice Vecchiaia	213,8	6	192,9	9
Numero fermate TPL	628	3		
Densità fermate per Kmq	13,7	4	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	20,6	<b>15</b>	29,6	8
Totale rete stradale (km)	347	13		
Totale rete stradale principale (km)	59	13		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	9,9	4	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	1,7	4	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,1	<b>16</b>	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,2	<b>16</b>	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	9	5		
Stalli per il Car Sharing	19	5		
Posti auto tariffati	7450,0	3		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	24	4	26,7	3
N° stalli merci	120,0	3		
Densità stalli merci (stalli/km2)	2,6	3	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	12,0	4	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	6	4	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### VIII MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	47,2	11		
Popolazione 2022	125.525	15		
Densità di popolazione (ab./ha)	26,6	6	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Ferrara - 129.340 ab.			
Indice Vecchiaia	233,8	2	192,9	9
Numero fermate TPL	399	14		
Densità fermate per Kmq	8,5	6	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	31,8	6	29,6	8
Totale rete stradale (km)	915	2		
Totale rete stradale principale (km)	140	2		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	7,4	6	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	1,3	6	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	7,3	1	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	1,1	1	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	10	4		
Stalli per il Car Sharing	23	3		
Posti auto tariffati	1281,0	4		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	10	5	26,7	3
N° stalli merci	45,0	4		
Densità stalli merci (stalli/km2)	1,0	5	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	5,7	5	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	5	5	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### IX MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	183,3	2		
Popolazione 2022	179.155	7		
Densità di popolazione (ab./ha)	9,8	15	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Reggio Calabria - 170.951 ab.			
Indice Vecchiaia	175,9	14	192,9	9
Numero fermate TPL	868	1		
Densità fermate per Kmq	4,7	14	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	48,4	1	29,6	8
Totale rete stradale (km)	297	15		
Totale rete stradale principale (km)	53	15		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	5,0	14	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,8	14	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,7	15	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	15	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	6	8		
Stalli per il Car Sharing	16	6		
Posti auto tariffati	1021,0	6		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	6	7	26,7	3
N° stalli merci	10,0	7		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,1	8	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,9	8	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	1	8	10,6	3

## 06 | IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### X MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	150,7	3		
Popolazione 2022	222.907	4		
Densità di popolazione (ab./ha)	14,8	13	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Messina - 218.786 ab.			
Indice Vecchiaia	168,2	15	192,9	9
Numero fermate TPL	754	2		
Densità fermate per Kmq	5,0	13	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	33,8	4	29,6	8
Totale rete stradale (km)	986	1		
Totale rete stradale principale (km)	151	1		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	6,5	7	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	1,0	8	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	4,4	3	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,7	3	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	0	15		
Stalli per il Car Sharing	0	15		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	16	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### XI MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	71,5	8		
Popolazione 2022	149.133	12		
Densità di popolazione (ab./ha)	20,9	8	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Cagliari - 148.117 ab.			
Indice Vecchiaia	192,0	11	192,9	9
Numero fermate TPL	388	15		
Densità fermate per Kmq	5,4	10	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	26,0	13	29,6	8
Totale rete stradale (km)	400	9		
Totale rete stradale principale (km)	81	8		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	5,6	11	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	1,1	7	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,7	10	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	5	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	6	9		
Stalli per il Car Sharing	12	9		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	16	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### XII MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	73,1	7		
Popolazione 2022	137.177	13		
Densità di popolazione (ab./ha)	18,8	12	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Ferrara - 129.340 ab.			
Indice Vecchiaia	223,6	3	192,9	9
Numero fermate TPL	426	12		
Densità fermate per Kmq	5,8	9	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	31,1	7	29,6	8
Totale rete stradale (km)	429	8		
Totale rete stradale principale (km)	63	12		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	5,9	10	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,9	10	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3,1	5	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	8	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	8	6		
Stalli per il Car Sharing	16	7		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	16	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### XIII MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	66,9	9		
Popolazione 2022	127.443	14		
Densità di popolazione (ab./ha)	19,0	11	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Ferrara - 129.340 ab.			
Indice Vecchiaia	203,0	7	192,9	9
Numero fermate TPL	409	13		
Densità fermate per Kmq	6,1	8	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	32,1	5	29,6	8
Totale rete stradale (km)	374	10		
Totale rete stradale principale (km)	56	14		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	5,6	12	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,8	12	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,9	7	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	9	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	5	11		
Stalli per il Car Sharing	10	11		
Posti auto tariffati	751,0	7		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	6	6	26,7	3
N° stalli merci	14,0	6		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,2	7	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	3,8	7	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	2	7	10,6	3



## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### XIV MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	133,6	4		
Popolazione 2022	185.998	6		
Densità di popolazione (ab./ha)	13,9	14	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Prato - 195.736 ab.			
Indice Vecchiaia	179,5	13	192,9	9
Numero fermate TPL	534	7		
Densità fermate per Kmq	4,0	15	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	28,7	9	29,6	8
Totale rete stradale (km)	575	5		
Totale rete stradale principale (km)	66	11		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	4,3	16	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,5	16	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3,1	6	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	13	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	4	12		
Stalli per il Car Sharing	8	12		
Posti auto tariffati	0,0	15		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	15	26,7	3
N° stalli merci	0,0	15		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	16	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	16	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	16	10,6	3

## 06 IL CONFRONTO TRA MUNICIPI

### XV MUNICIPIO

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	187,3	<b>1</b>		
Popolazione 2022	157.013	11		
Densità di popolazione (ab./ha)	8,4	<b>16</b>	21,4	7
Comune equivalente per popolazione	Livorno - 152.914 ab.			
Indice Vecchiaia	179,6	12	192,9	9
Numero fermate TPL	599	5		
Densità fermate per Kmq	3,2	<b>16</b>	6,3	7
Fermate per 10.000 ab	38,1	2	29,6	8
Totale rete stradale (km)	900	3		
Totale rete stradale principale (km)	110	3		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km2)	4,8	<b>15</b>	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km2)	0,6	<b>15</b>	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	5,7	2	2,9	7
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,7	2	0,5	5
Postazioni per il Car Sharing	4	13		
Stalli per il Car Sharing	8	13		
Posti auto tariffati	0,0	<b>15</b>		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	<b>15</b>	26,7	3
N° stalli merci	0,0	<b>15</b>		
Densità stalli merci (stalli/km2)	0,0	<b>16</b>	1,3	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,0	<b>16</b>	13,2	3
Stalli merci per 1.000 addettial commercio	0	<b>16</b>	10,6	3

# APPENDICE A

## LE FONTI DATI

### LE FONTI DATI PER TEMA TRATTATO – EDIZIONE 2023

<i>Cap</i>	<i>Tema</i>	<i>Sorgente</i>
1	Popolazione	ISTAT - Geodemo, Anagrafe comune di Roma
1	Economia e Tasso occupazione	ISTAT
1	Presenze turistiche a Roma	Comune di Roma (su dati Ente Bilaterale Territoriale di Roma e Provincia)
2	Parco circolante	ISTAT - ACI
2	Rete stradale	Agenzia RSM
2	Parcheggi di interscambio	Agenzia RSM
2	La rete TPL di superficie	Agenzia RSM - ATAC - Roma TPL
2	La produzione di servizi TPL	Agenzia RSM - ATAC - Roma TPL
2	La produzione di servizi Ferroviari	Contratto di servizio Trenitalia - Regione Lazio 2018-20323
2	La produzione di servizi TPL extraurbani su gomma	Relazione finanziaria COTRAL 2021
2	Lo Sharing Mobility su scala nazionale	Osservatorio Nazionale Sharing Mobility
2	Il Car Sharing a Roma tipo Station Based	Agenzia RSM
2	Il Mobility Management, il servizio Chiama Taxi e la mobilità elettrica	Agenzia RSM
2	La ciclabilità nazionale	Rapporto Mobilitaria 2023
2	La ciclabilità a Roma	Agenzia RSM
2	Il trasporto scolastico e disabili	Agenzia RSM
3	Tariffazione della sosta a Roma	Agenzia RSM - ATAC
3	Tariffazione merci a Roma	Agenzia RSM - ATAC
3	Configurazione e orari delle ZTL	Agenzia RSM
4	Caratteristiche della mobilità a Roma	Agenzia RSM: indagine modale 2021
4	Il monitoraggio del traffico: ingressi nelle ZTL	Agenzia RSM
4	Accesso alle piste ciclabili e uso della bicicletta	Agenzia RSM
4	Le vendite di titoli di viaggio	Agenzia RSM - ATAC
5	I livelli di traffico privato	Agenzia RSM: elaborazioni dati FCD (Floating Car Data)
5	I livelli di traffico - Trasporto Pubblico di superficie	Agenzia RSM
5	L'incidentalità a Roma - caratteristiche generali	ISTAT
5	L'incidentalità a Roma - comparazione tra municipi	Agenzia RSM (Sistema Informativo Sicurezza Stradale) - PLRC
5	L'ambiente: concentrazioni inquinanti a Roma	A.R.P.A. Lazio

## APPENDICE B

### GLOSSARIO

<b>ADDETTO</b>	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, ecc...)
<b>ANELLO FERROVIARIO</b>	linea ferroviaria di circonvallazione intorno al centro di Roma che mette in collegamento le stazioni di San Pietro, Trastevere, Ostiense, Tiburtina e Nomentana.
<b>AREA METROPOLITANA</b>	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.
<b>CAR POOLING</b>	( <i>passaggi condivisi</i> ) 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.
<b>CAR SHARING</b>	( <i>auto condivisa</i> ) servizio di autonoleggio a ore, disponibile su prenotazione per gli iscritti al servizio.
<b>CARICO INSEDIATIVO</b>	quota di popolazione residente insediata in un determinato territorio e che ne utilizza i servizi.
<b>CITY USERS</b>	coloro che sono residenti temporaneamente in città, in quanto non residenti, usufruiscono di servizi offerti dalla città.
<b>CLASSIFICAZIONE EURO DEI VEICOLI</b>	classificazione ambientale dei veicoli a motore, regolata da specifiche direttive comunitarie e basata sulle emissioni inquinanti prodotte dai veicoli durante la loro circolazione
<b>CONCENTRAZIONE INQUINANTI</b>	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.
<b>CONVOGLI X KM</b>	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).

<b>COSTO SOCIALE</b>	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.
<b>DENSITÀ ABITATIVA</b>	rapporto tra il numero di abitanti e la superficie di territorio occupato.
<b>DISTANZA MEDIA DELLO SPOSTAMENTO</b>	rapporto fra il totale delle distanze percorse durante tutti gli spostamenti considerati e il numero degli spostamenti stessi.
<b>FLUSSO VEICOLARE</b>	quantità di veicoli che transita su una sezione stradale in una data unità di tempo (n. veicoli/h).
<b>HINTERLAND</b>	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".
<b>INDICATORI TRASPORTISTICI</b>	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.).
<b>INDICE DI VECCHIAIA</b>	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.
<b>MOBILITY MANAGMENT</b>	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.).
<b>NUMERO INDICE</b>	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

<b>ORE - VARCO</b>	durata complessiva di interdizione ad un varco della circolazione ai non autorizzati in un periodo dato (giorno, mese anno).
<b>PARCO VEICOLARE</b>	numero di veicoli che, ad una certa data, risultano registrati in una unità territoriale oppure numero di veicoli di cui dispone un'azienda (flotta).
<b>PERIODO DI PUNTA</b>	periodo di tempo (ora, giorno, etc.) in cui si registra la massima intensità di traffico (misurata in termini di flussi veicolari).
<b>PINO DELLA POPOLAZIONE</b>	rappresentazione grafica della ripartizione della popolazione di una data entità geografica (stato, regione, comune) per età e genere.
<b>PRESENZA TURISTICHE</b>	numero di notti trascorse dai turisti/city users nelle strutture ricettive di un dato territorio.
<b>PRODUZIONE</b>	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.
<b>SHARE/RIPARTIZIONE MODALE</b>	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.
<b>TASSO DI CRESCITA</b>	variazione relativa di una grandezza espressa in serie storica rispetto ad un orizzonte temporale di riferimento (es. annuale, semestrale, mensile, di periodo specificato, etc.).
<b>TASSO DI DISOCCUPAZIONE</b>	indicatore statistico del mercato del lavoro che esprime il rapporto tra le persone in cerca di lavoro e la forza lavoro esistente.
<b>TASSO DI FERIMENTO</b>	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).
<b>TASSO DI MORTALITÀ</b>	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).
<b>TASSO DI MOTORIZZAZIONE</b>	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).

<b>TASSO DI OCCUPAZIONE</b>	indicatore statistico del mercato del lavoro calcolato come rapporto percentuale tra il numero di persone occupate e la popolazione.
<b>TASSO MEDIO DI SPOSTAMENTO</b>	rapporto tra il numero delle persone che hanno dichiarato di spostarsi in un dato periodo di tempo e la popolazione residente di riferimento.
<b>TEMPI DI PERCORRENZA</b>	tempo necessario a percorrere un determinato tragitto (origine-destinazione).
<b>VARCO</b>	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).
<b>VELOCITÀ COMMERCIALE</b>	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.
<b>VETTURE X KM</b>	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.
<b>ZONE PGTU</b>	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.
<b>ZTL</b>	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

