

# RAPPORTO MOBILITÀ ROMA

# 2020



ROMA 

mobilità  
ROMA 



## **Roma Servizi per la Mobilità Srl**

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

Via di Vigna Murata 60, 00143 Roma

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

---

### **Presidente e Amministratore Delegato**

Stefano Brinchi

### **Direzione Ingegneria**

*Responsabile*

Alessandro Fuschiotto

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

*Direzione Ingegneria – Staff Studi e indagini sulla mobilità*

Roberto Gigli

Cristina Severini

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

Gabriella Mancinelli

Domenico Ciavatta

*Progetto grafico*

Francesca Di Mambro

Si ringraziano per il loro contributo Marco Cianfano, Aniello Picardi, Valentina Gentile della Direzione Ingegneria e le Direzioni Servizi per la Mobilità e Centrale della Mobilità.

6 *Presentazione di Pietro Calabrese*

7 *Presentazione di Carolina Cirillo*

8 *Presentazione di Enrico Stefàno*

9 *Prefazione di Stefano Brinchi*



**01**

**pag. 10**

**LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA**

**01.1 DEMOGRAFIA**

- 13 Evoluzione della popolazione 2013 - 2019 dell'area romana
- 14 La densità territoriale della popolazione al 31/12/2019
- 15 Il pino della popolazione al 31/12/2019
- 16 La distribuzione geografica della popolazione a Roma al 31/12/2019

**01.2 ECONOMIA**

- 17 Tasso di occupazione e imprese

**01.3 TURISMO**

- 18 Presenze turistiche a Roma e nella sua area metropolitana

- 
- 19 Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori



**02**

**pag. 22**

**L'OFFERTA DI MOBILITÀ**

**02.1 IL PARCO CIRCOLANTE**

- 27 I tassi di motorizzazione nella capitale e nella sua area metropolitana
- 28 Un confronto con le altre città italiane

**02.2 LA RETE STRADALE**

- 29 La struttura della rete
- 30 La dotazione di strade dei Municipi

**02.2 LA SOSTA**

- 31 Il sistema dei parcheggi di interscambio con il TPL - 2019

**02.3 LA RETE TPL DI SUPERFICIE**

- 32 Lo sviluppo della rete TPL al 31/12/2019
- 33 Le linee TPL di superficie - 2019
- 34 Parco veicoli di superficie - 2019
- 35 Il parco veicoli di superficie e fermate della rete - 2019

**02.3 LA RETE TPL DELLE METROPOLITANE**

- 36 La rete delle metropolitane (linee e stazioni)

**02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL**

- 37 I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2019



02

## L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

- 38 I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2019
- 40 Un focus sulla metropolitana - 2019
- 41 Un focus sulle ferrovie concesse ATAC - 2019
- 42 Un focus sui servizi ferroviari regionali Trenitalia
- 43 Un focus sui servizi TPL extraurbani su gomma (Cotral) - 2018

### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

- 44 La mobilità condivisa: il Car Sharing su scala nazionale 2018
- 45 La mobilità condivisa: il Car Sharing a Roma - 2018/2019
- 46 Il Mobility Management e il servizio Chiama Taxi e la mobilità elettrica - 2019
- 47 La ciclabilità: un confronto a scala nazionale 2016 (Istat)
- 48 La ciclabilità a Roma (2019)

50 Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori



03

## LE REGOLE

pag. 56

### 03.1 LA SOSTA

- 60 La sosta tariffata - 2019
- 62 La sosta per i veicoli merci - 2019

### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO

- 63 La ZTL Centro storico
- 64 La ZTL Trastevere
- 65 La ZTL San Lorenzo
- 66 La ZTL Testaccio
- 67 La ZTL AF1 - VAM
- 68 Le ZTL bus

### 03.2 LE STRADE/CORSIE RISERVATE

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

### 03.3 IL SISTEMA DEI PERMESSI

- 70 L'accesso alla ZTL - 2019
- 71 L'accesso dei bus turistici - 2019

73 Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori



04

## LA MOBILITÀ A ROMA

pag. 74

### 04.1 LE INDAGINI DI SFONDO 2019

- 76 La mobilità dei romani in un giorno ferialo tipo
- 77 Gli usciti di casa per fascia di età
- 78 La ripartizione modale degli spostamenti per singolo mezzo
- 79 La ripartizione modale degli spostamenti per catene di mezzi
- 80 La ripartizione modale degli spostamenti per motivo
- 81 Orari di inizio e durate degli spostamenti
- 82 La matrice degli spostamenti per Municipi
- 83 Il possesso di veicoli in famiglia

### 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

- 84 La domanda di accesso alle ZTL - 2019
- 85 La domanda di accesso alla ZTL Centro - 2019
- 86 La domanda di accesso alla ZTL Trastevere - 2019
- 87 La domanda di accesso alle ZTL San Lorenzo e Testaccio - 2019
- 88 La domanda di accesso alla ZTL AF1 - VAM - 2019

### 04.2 ACCESSO ALLE STRADE/CORSIE RISERVATE

- 89 I varchi di accesso alla tangenziale est - 2019
- 90 I varchi del TPL (corsie preferenziali) - 2019

### 04.3 LA CICLABILITÀ

- 91 L'uso della bicicletta a Roma
- 92 La matrice OD in bicicletta

### 04.4 LA DOMANDA SU TPL

- 93 Le vendite di titoli di viaggio - 2019
- 94 Le vendite di titoli di viaggio - serie storiche delle vendite

### 04.5 BUS TURISTICI

- 95 La mobilità dei bus turistici

96 Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

pag. 100

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO

- 104 La componente di trasporto privato
- 105 La componente di trasporto pubblico
- 106 La componente di trasporto pubblico – i carichi sulla rete di superficie - 2019
- 107 La componente di trasporto pubblico – i carichi sulla rete portante del ferro

### 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

- 108 Un confronto tra i grandi comuni del Paese - 2019
- 109 Numeri indice in serie storica degli indicatori di incidentalità
- 110 Ripartizione degli incidenti per tipo - 2019 (solo incidenti con morti e feriti)
- 111 Persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2019
- 112 Età delle persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2019
- 113 Genere delle persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2019
- 114 La distribuzione geografica degli incidenti a Roma - 2018

### 05.3 L'AMBIENTE

- 115 Concentrazione agente inquinante PM2.5 - 2019
- 116 Concentrazione agente inquinante PM10
- 117 Concentrazione agente inquinante NO<sub>2</sub>

118 Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori



## 06 IL CONFRONTO TRA I MUNICIPI

pag. 122

- 124 I Municipio
- 126 II Municipio
- 128 III Municipio
- 130 IV Municipio
- 132 V Municipio
- 134 VI Municipio
- 136 VII Municipio
- 138 VIII Municipio
- 140 IX Municipio
- 142 X Municipio
- 144 XI Municipio
- 146 XII Municipio
- 148 XIII Municipio
- 150 XIV Municipio
- 152 XV Municipio



## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

pag. 156

### 07.1 LE INDAGINI DI PROPENSIONE MODALE

- 160 La condizione occupazionale
- 161 La mobilità
- 162 L'uso dei mezzi alternativi e l'indagine ai Mobility Manager

### 07.2 I LIVELLI DI TRAFFICO NEL PERIODO DI CHIUSURA

- 163 La componente di trasporto privato (ingressi in ZTL)
- 164 La componente di trasporto privato (ingressi in ZTL)
- 165 La componente di trasporto pubblico (la metropolitana)
- 166 La componente di trasporto pubblico (il TPL di superficie)

### 07.3 I TITOLI DI VIAGGIO

- 167 La vendita dei titoli di viaggio nel periodo di lockdown

### 07.4 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

- 168 Gli incidenti stradali nel periodo di lockdown

### 07.5 LA SINTESI

- 169 Il quadro riepilogativo delle variazioni indotte dal lockdown

### 07.6 INTERNET OF THINGS

- 170 Analisi dei dati ricavati tramite sensori Bluetooth e sistema Floating Car Data (FCD)
- 171 Flussi veicolari rilevati alle stazioni di misura impianti semaforici
- 172 Flussi giornalieri di domanda in ingresso al sistema delle metropolitane misurati in corrispondenza dei tornelli

### 07.7 AMPLIAMENTI RETE CICLABILE

- 173 Ampliamenti rete ciclabile al 31/12/2020

### 176 APPENDICE A

Le fonti dati per tema trattato – edizione 2020

### 178 APPENDICE B

Glossario

### 183 APPENDICE C

Errata corrige edizione 2019

# presentazione

Questa seconda edizione del Rapporto sulla Mobilità di Roma Capitale evidenzia come nel 2019 il sistema complessivo dei trasporti della nostra città abbia assistito ad un'importante evoluzione. L'offerta di mobilità è aumentata in gran parte delle sue componenti, sia in termini infrastrutturali che di servizi di mobilità rivolti ai cittadini.

Tutti i servizi di trasporto pubblico hanno registrato un aumento della produzione: +1,4% per bus ed elettrico, +1,7% per le linee metropolitane e +5,0% per i tram.

I dati mostrano anche una "decisa spinta espansiva" nel settore della mobilità sostenibile: dall'aumento delle piste ciclabili e dei mobility manager nelle scuole e nelle aziende all'installazione di nuove colonnine per la ricarica elettrica, sino alla promozione e intensificazione dei servizi di sharing.

Sono tutti indicatori di un sistema che sta cambiando, nel solco delle linee guida tracciate dal Pums, il Piano urbano della mobilità sostenibile, lo strumento di pianificazione strategica che orienta le nostre politiche in tema di trasporti e mobilità.

È un processo iniziato nell'ultimo triennio che quest'anno, nei mesi dell'emergenza sanitaria, ha visto anche profondi cambiamenti sia nelle abitudini di spostamento delle persone che nella visione collettiva della mobilità.

Oggi più che mai quindi siamo consapevoli di quanto sia importante promuovere e dare spazio a forme di mobilità più diversificate, integrate e rispettose dell'ambiente, tenendo sempre presenti le caratteristiche del tessuto urbano e socio-economico della nostra città.



**Pietro Calabrese**  
Vicesindaco di Roma Capitale  
Assessore alla Città  
in Movimento

# presentazione

La seconda edizione del Rapporto sulla Mobilità di Roma Capitale ha una genesi assolutamente unica, poiché nasce in un momento di crisi mondiale, in cui tutti i Paesi sono stati messi a dura prova nel fronteggiare l'emergenza sanitaria Covid-19. La mobilità urbana è di certo uno degli aspetti della nostra vita ad essere stato fortemente interessato da questo cambiamento. Mentre veniva elaborato il presente Rapporto, che racconta la mobilità romana del 2019, la realtà urbana si trasformava rapidamente ed in modo così profondo da segnare un punto di rottura con il passato, ma offrendo anche un'opportunità per il futuro.

Gli eventi del 2020 hanno mutato radicalmente il sistema mobilità, riposizionando priorità, bisogni, criticità ed ambiti di sviluppo. Oggi i temi legati ad una mobilità, che sia pienamente sostenibile e sicura, sono chiaramente presenti nelle strategie politiche nazionali come in quelle locali, facendo emergere come prioritaria l'esigenza di realizzare un'intermodalità ad alto livello di integrazione, che si avvalga anche di modalità alternative di trasporto che fino a pochi anni fa erano solo marginali o addirittura inesistenti. Pertanto sono state portate in primo piano soluzioni che prevedono l'integrazione e la connessione anche tecnologica tra i diversi sistemi di trasporto; è stato dato un forte impulso allo sviluppo i sistemi di mobilità pedonale, ciclistica ed elettrica.

Il periodo di straordinaria emergenza ha imposto una rilettura della mobilità collettiva in termini di massima sicurezza ed eco-sostenibilità rafforzando la priorità del diritto alla piena accessibilità dei trasporti. In questo panorama così mutato, cresce l'esigenza di assicurare ai cittadini la disponibilità di dati ed informazione in tempo reale, sull'offerta di trasporto e sulle alternative modali sicure e sostenibili fra cui poter scegliere. Per queste ragioni i sistemi ITS (Sistemi Intelligenti di Trasporto) rappresentano quelle tecnologie informatiche e digitali applicate alla mobilità, che oggi possono svolgere un ruolo determinante per favorire un utilizzo efficiente di infrastrutture, veicoli e piattaforme logistiche.

Questa amministrazione ha completamente innovato il vecchio sistema ITS che nel tempo si è evoluto nella Centrale della Mobilità della Città, da sempre gestita da Roma servizi per la Mobilità. È il centro

di integrazione dei sistemi tecnologici installati sul territorio, nonché punto di convergenza per i processi di scambio delle informazioni.

Attraverso i piani di finanziamento che si stanno delineando, si intende evolvere verso un sistema, in ottica di smart city, che avrà come fulcro dell'intero sistema di mobilità cittadina, una piattaforma tecnologica completamente integrata, attraverso l'implementazione di sistemi GPS, sensori digitali, videocamere, hot spot wi-fi, internet of things, big data e software di elaborazione dati. Tutti questi elementi, una volta integrati e potenziati, saranno in grado di monitorare il flusso dei veicoli in tempo reale, le scelte modali dei cittadini, le strade più battute, i mezzi di trasporto più utilizzati, il tempo medio di percorrenza delle distanze, l'ammontare delle emissioni inquinanti emesse nell'arco della giornata. La gestione e l'analisi dei Big Data che ne deriveranno rappresenterà un valido strumento di supporto alle decisioni per i vertici politici e amministrativi.

I prossimi interventi, che si fondano anche su scelte tecnologiche consentiranno a Roma di disporre, nel prossimo futuro, di informazioni sempre più complete ed integrate, mettendo la città nella condizione di poter beneficiare dei principali trend di sviluppo della mobilità quali il MaaS (Mobility as a Service), il C- ITS e tutti quei processi di transizione che di fatto sono orientati alla realizzazione di una mobilità urbana sempre più verde e connessa. Il 2020 segna un punto di svolta per tutti e l'Amministrazione Capitolina si sta fortemente impegnando per offrire alla Città una reale opportunità di sviluppo nel prossimo futuro.



**Carolina Cirillo**  
Direttore del Dipartimento  
Mobilità e Trasporti  
Roma Capitale

# presentazione

“La Storia dell’umanità inizia con i piedi” scriveva nel 1964 André Leroi-Gourhan. A sottolineare come la caratteristica principale degli esseri umani è quella di spostarsi, muoversi, esplorare.

Che sia per andare a scuola o al lavoro, per andare a fare la spesa, per incontrare amici o parenti, per fare attività sportiva, viaggiare, conoscere nuovi posti, tutti ci spostiamo.

Attività che abbiamo sempre ritenuto “normali” o “scontate”, che nel 2020 sono improvvisamente venute meno, in molti casi proibite o sconsigliate. La crisi dovuta alla diffusione del virus COVID-19 ha cambiato, probabilmente per sempre, le nostre vite e le nostre abitudini. Il modo di produrre e interagire con gli altri. Non abbiamo certo smesso di imparare, lavorare o incontrare persone, ma grazie ad Internet sono profondamente cambiate le modalità.

Secondo Jared Diamond, “potremmo pensare alla crisi come a un momento di verità, un punto di svolta in cui la differenza tra la realtà che precede quel momento e la realtà che lo segue è molto più marcata che nella maggior parte degli altri momenti”.

Se c’è una cosa che ci ha insegnato questa crisi sanitaria, economica e sociale che stiamo ancora vivendo è quanto sia fondamentale accelerare la transizione verso una mobilità sostenibile e città resilienti, che in parte era già in atto. Ripensare completamente gli spazi urbani mettendo l’uomo al centro, e non più l’auto.

Improvvisamente ci siamo accorti di quanto spostarsi in bicicletta o a piedi sia spesso e volentieri il metodo più efficiente (e sicuro, almeno dal punto di vista sanitario) per raggiungere la stragrande maggioranza delle destinazioni in ambito urbano.

Allo stesso tempo abbiamo riscoperto i negozi di vicinato, parchi pubblici, piazze. Abbiamo anche incrementato gli acquisti on line e le relative consegne e domicilio, mettendo a dura prova la filiera della logistica urbana, ancora di più in una città complessa come Roma.

Queste tendenze, le rinnovate necessità, l’utilizzo dello smart working e il relativo impatto sulla mobilità, sono stati puntualmente misurati ed evidenziati durante questo difficile 2020 dai nostri professionisti di Roma Servizi per la Mobilità.

Per questo motivo il report di quest’anno assume una importanza ancora maggiore.

Una base di partenza fondamentale, fatta di numeri, verifiche, monitoraggi per capire come stanno cambiando le nostre città e quali saranno le misure e gli interventi più adatti nel prossimo futuro per il rilancio e la ripartenza.

La Commissione che mi onoro di presiedere ormai dal 2016 ha contribuito alimentando un sano dibattito e confronto con esperti, tecnici, operatori economici, aziende pubbliche e private, associazioni e comitati, ambasciate, evidenziando rischi e opportunità da non farsi sfuggire.



**Enrico Stefàno**  
Presidente Commissione  
III Mobilità  
Roma Capitale

# prefazione

Con l’edizione 2020 del Rapporto sulla mobilità di Roma rispettiamo l’impegno editoriale assunto nel 2019 di divulgare, con periodicità annuale, dati ed informazioni inerenti alla mobilità romana, in coerenza con la scelta politica di trasparenza e condivisione che l’Amministrazione Capitolina persegue.

Il Rapporto è progettato sia per offrire al cittadino una raccolta completa ed esaustiva dei dati sulla mobilità urbana, che per fornire al decisore politico un ulteriore strumento a supporto delle scelte e delle attività di progettazione e pianificazione degli interventi. L’obiettivo, anche per l’edizione 2020, è quello di un’ampia diffusione della pubblicazione, per una migliore condivisione dell’evoluzione della mobilità urbana, delle problematiche ad essa correlate e delle modalità con cui l’Amministrazione Capitolina interviene sul territorio nel tempo. La linea editoriale del Rapporto, rinnovata completamente nel 2019, predilige l’utilizzo di un linguaggio immediato e di una veste grafica che lascia ampio spazio ad immagini, tavole e grafici; le analisi dei dati disponibili sono proposte in sintesi ragionate di formato grafico o tabellare; i commenti testuali, sebbene puntuali, sono sintetici e orientati alla migliore comprensione dei fenomeni.

Nel 2019 Roma Capitale ha adottato il PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, per il quale ho avuto il privilegio di coordinare la Segreteria Tecnica di redazione. Il Piano disegna una città orientata alla mobilità sostenibile e collettiva, a pieno vantaggio del tessuto economico e sociale del territorio. L’Amministrazione Capitolina ha lavorato e sta lavorando per la flotta bus che verrà rinnovata sino al 2021 con il progressivo acquisto e messa in servizio di oltre 760 vetture, di cui 227 entrate in servizio già nel 2019 mentre ne venivano acquistate ulteriori 328 a consegna scaglionata; sempre nel corso dell’anno sono stati presentati al MIT i progetti PUMS per la realizzazione di tranvie, funivie e per il rinnovo del parco mezzi tram, ottenendo un finanziamento complessivo per circa 713 milioni di Euro. Infine, sempre nell’anno è stata intensificata l’attività di progettazione e realizzazione di piste ciclabili ed “isole ambientali”, per offrire nel tempo scelte sempre più ampie di mobilità alternativa e di pedonalità in sicurezza.

Il documento, aggiornato con dati 2019 disponibili, si articola in 6 sezioni principali: la sezione 1 è dedicata alla descrizione dello **scenario di riferimento**, la

struttura socio-economica della città, la composizione demografica e la sua evoluzione dal 2008, la realtà economica e imprenditoriale del territorio (tasso di occupazione e imprese operanti), i flussi turistici che interessano Roma e l’area metropolitana; la sezione 2 è incentrata sull’**offerta di mobilità** presente sul territorio, intesa sia in termini infrastrutturali (rete stradale, aree di sosta, infrastrutture di servizi di mobilità pubblica e condivisa), che rispetto ai servizi di mobilità pubblica, condivisa e sostenibile erogati; la sezione 3 è dedicata a sistemi, norme ed infrastrutture per la **regolazione del traffico urbano**; la sezione 4 analizza la **domanda di mobilità urbana**, le abitudini di spostamento dei cittadini romani, la scelta modale e le motivazioni connesse, la propensione a modificare le proprie abitudini verso soluzioni di mobilità sostenibile (collettiva, condivisa, ciclabile), la gravitazione del traffico nelle zone centrali e gli afflussi in ZTL; la sezione 5 pone l’accento sugli **effetti della mobilità privata**, gli impatti della congestione veicolare, la tutela ambientale e il delicato tema della sicurezza stradale; la sezione 6, infine, propone una **lettura comparata per Municipi**, attraverso i principali indicatori della mobilità urbana e i relativi ranking.

Per l’edizione 2020, inoltre, in considerazione delle eccezionali condizioni verificatesi quest’anno a seguito dell’emergenza sanitaria COVID-19, abbiamo voluto aggiungere la sezione 7, che anticipa in parte l’analisi dei dati che saranno oggetto del Rapporto 2021 e riporta sia una sintesi degli **effetti intervenuti sul sistema di mobilità urbana nel periodo di lockdown** che un abstract degli **studi** condotti da Roma Servizi nello stesso periodo, per supportare i necessari interventi sulla mobilità urbana, sui sistemi di trasporto collettivo e sulle nostre abitudini di spostamento.

L’augurio per tutti resta quello di una interessante lettura.



**Stefano Brinchi**  
Presidente  
e Amministratore Delegato  
Roma Servizi per la Mobilità



# 01

## LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

La sezione propone una lettura delle componenti socio-economiche di Roma e della sua Area metropolitana, secondo tre ambiti tematici: aspetti demografici, caratteristiche occupazionali-produttive, comparto turistico.

Per l'area demografica sono stati utilizzati i dati di fonte ISTAT (aggiornati al 31/12/2019), nell'obiettivo di tracciare un quadro comparativo sintetico delle 8 principali aree metropolitane del Paese e dei relativi comuni capoluogo, fra i quali naturalmente Roma e la sua area metropolitana.

Roma, con la sua popolazione di 2,837 mln di abitanti su una superficie di circa 1.287 km<sup>2</sup> e una densità media di 22 abitanti/ha, viene messa a confronto con gli altri 7 grandi comuni italiani, che complessivamente sviluppano una superficie di 1.075 km<sup>2</sup> per una popolazione di 5,22 milioni di abitanti (con una densità media di circa 50 abitanti/ha), pari cioè a 1,84 volte la popolazione di Roma.

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 circa il doppio di quella romana.

Soffermando l'attenzione sul rapporto demografico tra il comune capoluogo e la sua cintura metropolitana, si osserva che quasi i due terzi della popolazione complessiva dell'area metropolitana di Roma vivono nel comune capoluogo.

Anche quest'anno si conferma un ritmo di crescita della popolazione più sostenuto nella cintura metropolitana che non nel comune capoluogo, essenzialmente per il fatto che la popolazione è più giovane nella cintura periferica dell'area metropolitana che non nel centro capoluogo. Nel periodo di sette anni compreso tra il 2013 e il 2019 la popolazione della cintura metropolitana è cresciuta del 0,28%, mentre Roma Città è arretrata di uno 0,91%.

Il dato viene confermato dall'indice di vecchiaia medio, che nel comune capoluogo è pari a 177, mentre nella cintura metropolitana si attesta sui 141 punti.

In riferimento alle caratteristiche distributive della popolazione all'interno del comune, il municipio più popolato rimane il VII, con una popolazione di poco superiore ai 300mila abitanti (comparabile ad una città come Catania), mentre quelli più densamente abitati sono il I, il II e il V con densità territoriali di poco superiori agli 80 abitanti/ha (4 volte il dato medio romano).

MUNICIPIO VII  
PIÙ POPOLATO

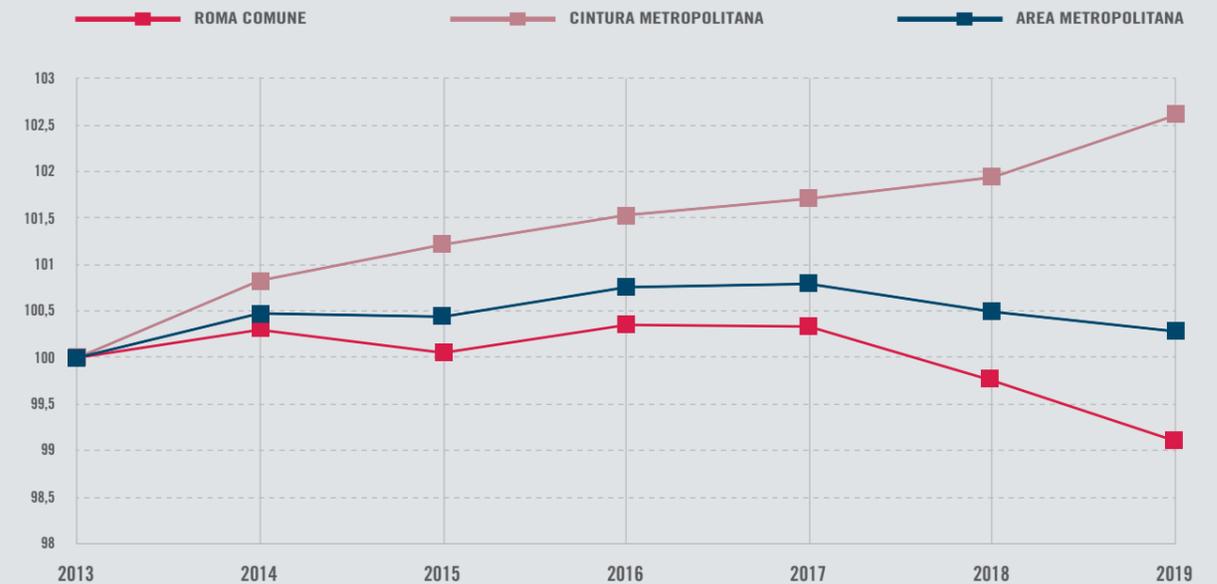


## 01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

### 01.1 DEMOGRAFIA

Evoluzione della popolazione 2013 - 2019 dell'area romana (serie numeri indice 2013=100)

Fonte dati: Istat



**POPOLAZIONE ROMA COMUNE**  
AL 31/12/2019

 **2.837.000** ABITANTI

**POPOLAZIONE ROMA CINTURA METROPOLITANA**  
AL 31/12/2019

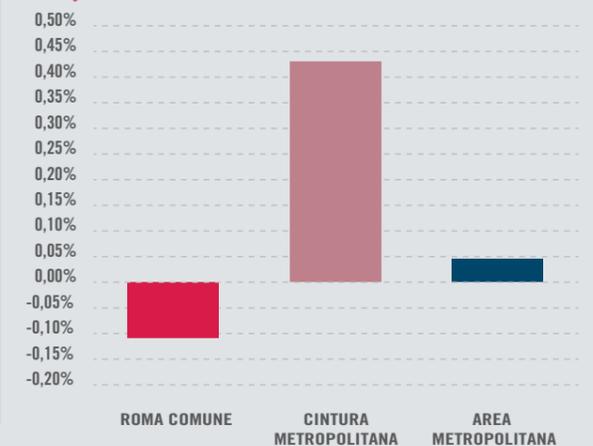
 **1.495.000** ABITANTI

**POPOLAZIONE ROMA AREA METROPOLITANA**  
AL 31/12/2019

 **4.333.000** ABITANTI

**TASSI MEDI DI CRESCITA ANNUALI**  
NEL PERIODO 2013-2019

La popolazione dell'area metropolitana è cresciuta nel periodo 2013-2019 del **0,28%**



**RIPARTIZIONE DELLA POPOLAZIONE**  
AL 31/12/2019



Roma Comune assorbe quasi due terzi della popolazione dell'area metropolitana **(65,5%)**

Il municipio più "anziano" è il I (il centro città), mentre quello più giovane è il VI, dove si registra una sostanziale equivalenza, in termini di consistenza numerica, tra le fasce più giovani rispetto e quelle più anziane. Per quel che riguarda il tessuto **occupazionale-produttivo**, i dati pubblicati – fonte ISTAT - si riferiscono all'area metropolitana, che al 2019 registra un tasso di occupazione pari al 64,1% e la presenza di 364mila imprese attive.

Nella scheda dedicata è stato riportato un quadro comparativo tra la crescita del tasso di occupazione a Roma rispetto all'Italia centrale. Si osserva come Roma si distingue per una dinamica di crescita più vivace, che nel quinquennio 2013-2019 ha prodotto una variazione positiva del 6,5%, rispetto al 5,8% dell'Italia centrale.

Infine, per il **comparto turistico** si rileva un flusso nell'area metropolitana (dato 2018) pari a 18,6 mln di arrivi (corrispondenti a 43,5 mln di presenza per una durata media di permanenza di 2,34 giorni), di cui 15,1 mln sono gli arrivi nelle strutture ricettive della capitale (36,6 mln di presenze, per una durata media di permanenza di 2,42 notti).

Chiude questa sezione la **scheda di comparazione 2018-2019** dei principali indicatori proposti per i tre ambiti di analisi (demografico, occupazionale-produttivo e turistico), dalla quale si rileva una crescita complessiva di quasi tutte le grandezze considerate. Solo il dato sulla **popolazione** si mostra pressoché stabile (cresce la sola popolazione della cintura metropolitana).

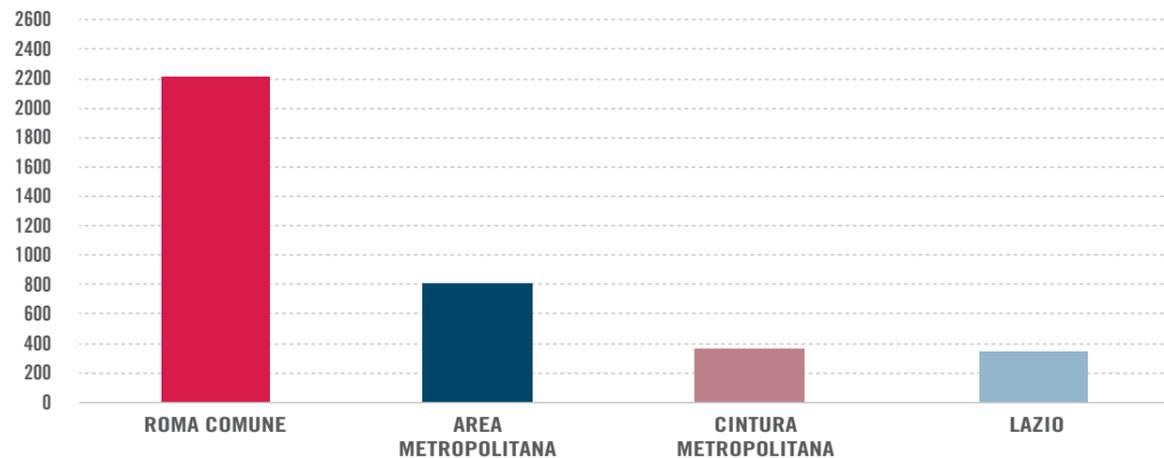


**A ROMA OLTRE  
18 MILIONI  
DI ARRIVI**

# 01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

## 01.1 DEMOGRAFIA

La densità territoriale della popolazione al 31/12/2019 (in abitanti/km<sup>2</sup>)  
Fonte dati: Istat



### SUPERFICIE ROMA COMUNE

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

### DENSITÀ TERRITORIALE ROMA COMUNE

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

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

**2,73** VOLTE L'AREA METROPOLITANA

**6,48** VOLTE LA REGIONE LAZIO

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

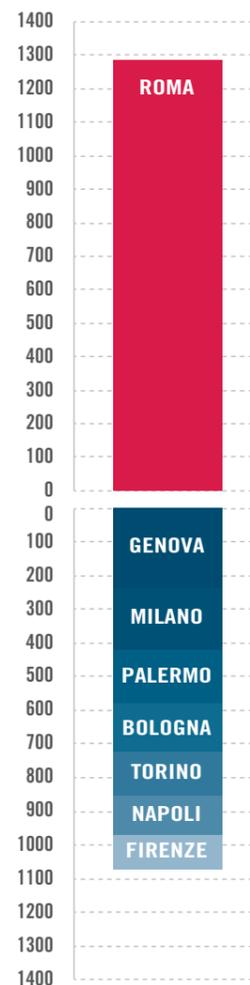
**1.287,36** KM<sup>2</sup>

CONTRO

**1.074,77** KM<sup>2</sup>

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

**1,84** volte la popolazione del Comune di Roma

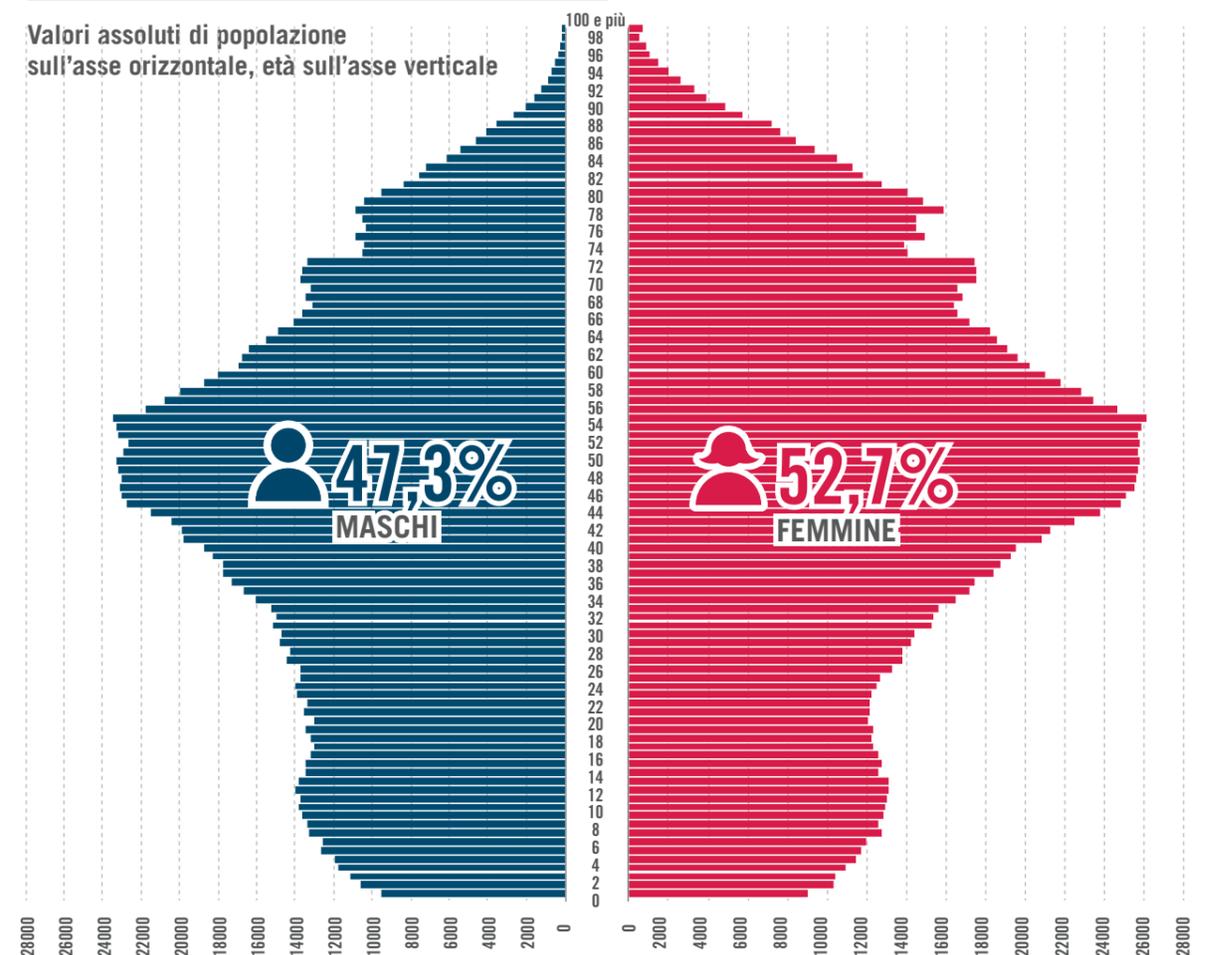


## 01.1 DEMOGRAFIA

Il pino della popolazione del Comune di Roma al 31/12/2019  
Fonte dati: Istat

### LE PROPORZIONI DI GENERE PER IL COMUNE DI ROMA

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



### L'INDICE DI VECCHIAIA (IV)

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

**177,2** (IV) 2019 ROMA COMUNE

**141,0** (IV) 2019 CINTURA METROPOLITANA

### CRESCITA DELL'INDICE DI VECCHIAIA

NEL PERIODO 2005-2019

**13,8%** ROMA COMUNE

**32,3%** CINTURA METROPOLITANA

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

# 01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

## 01.1 DEMOGRAFIA

La distribuzione geografica della popolazione a Roma al 31/12/2019  
Fonte: anagrafe

### DENSITÀ MEDIA DI POPOLAZIONE A ROMA

 **22,1** ABITANTI/HA

MUNICIPIO PIÙ POPOLATO  **VII**  
(305.000 ABITANTI)

MUNICIPI PIÙ ESTESI  **XV IX**  
(180 KM<sup>2</sup> CIASCUNO)

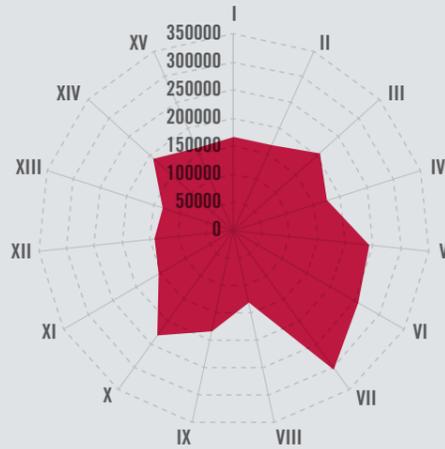
MUNICIPI PIÙ DENSAMENTE POPOLATI  **I II V**  
(> 83 ABITANTI/HA)

### INDICE DI VECCHIAIA NEI MUNICIPI DI ROMA



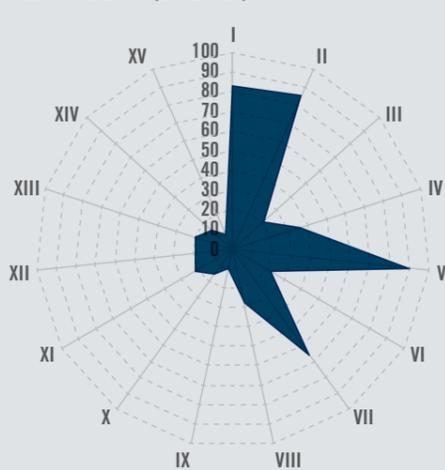
### POPOLAZIONE RESIDENTE

AL 31/12/2019



### DENSITÀ DI POPOLAZIONE RESIDENTE

AL 31/12/2019 (IN AB./HA)



MUNICIPIO "PIÙ ANZIANO"

 **I** (GLI ANZIANI SONO QUASI 2,5 VOLTE I RAGAZZI FINO A 14 ANNI)

MUNICIPIO "PIÙ GIOVANE"

 **VI** (SOSTANZIALE EQUIVALENZA TRA ANZIANI E RAGAZZI)

## 01.2 ECONOMIA

Tasso di occupazione e imprese  
Fonte dati: Istat

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

#### ANNO DI OCCUPAZIONE MINIMA

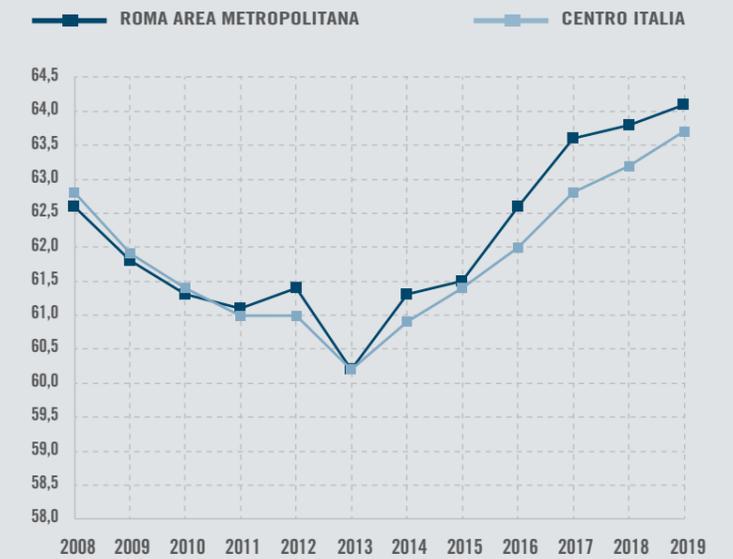
 2013  
**(60,2%)**

#### VARIAZIONE OCCUPAZIONE PERIODO 2013-2019

 **6,5%** ROMA AREA METROPOLITANA

 **5,8%** CENTRO ITALIA

L'occupazione cresce più velocemente nell'area metropolitana



#### RAPPORTO TRA ABITANTI E ADDETTI\*

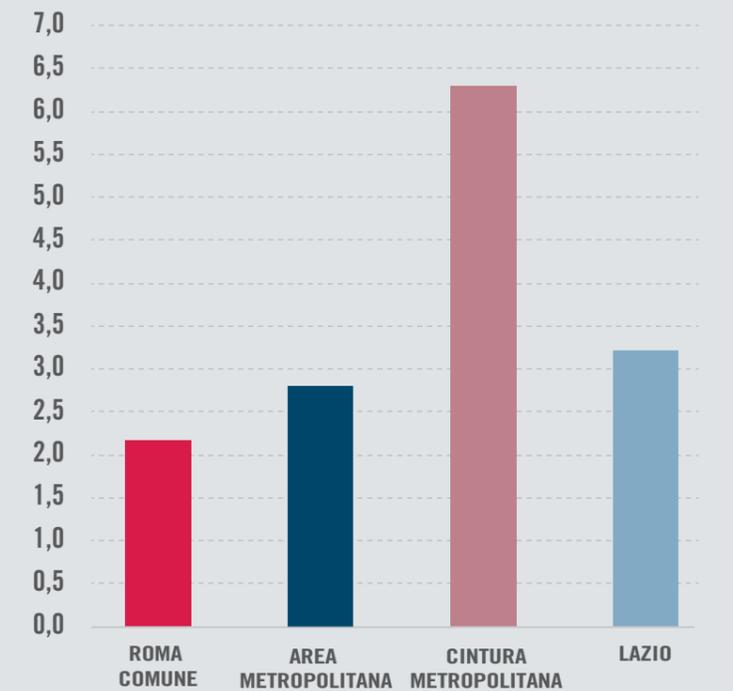
 **2,2** ROMA COMUNE

 **6,3** CINTURA METROPOLITANA

\*Per Popolazione ISTAT 2019, per addetti ISTAT 2011

#### IMPRESE ATTIVE AREA METROPOLITANA DI ROMA (INFOCAMERE I TRIM. 2019)

 **364.000**



## 01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

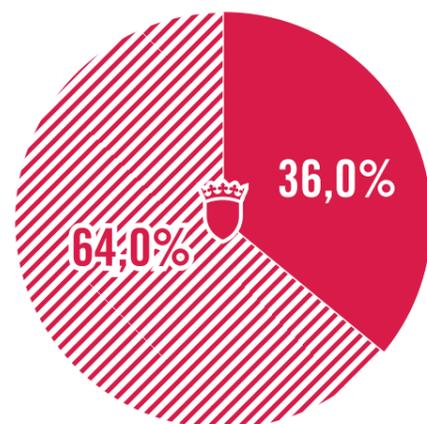
### 01.3 TURISMO

Presenze turistiche a Roma e nella sua area metropolitana  
Fonte dati: EBTL 2019

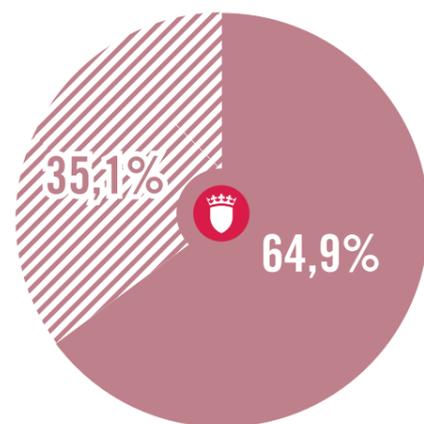
#### CONFRONTO FRA ROMA COMUNE E LA SUA CINTURA METROPOLITANA (PRESENZE IN MLN DI UNITÀ)



##### COMUNE DI ROMA



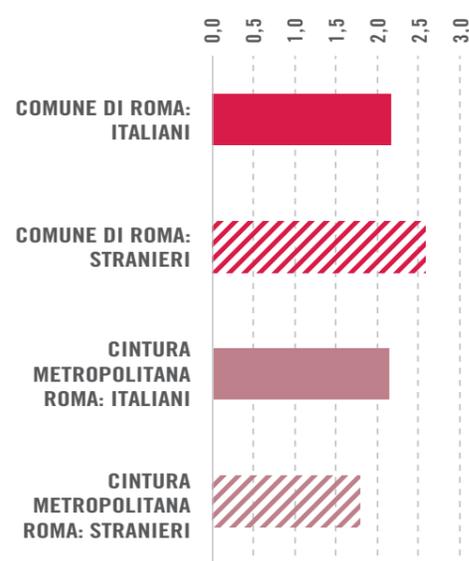
##### CINTURA METROPOLITANA DI ROMA



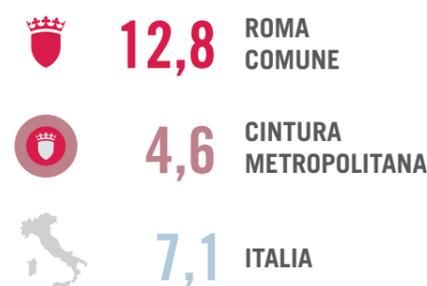
#### PRESENZE TURISTICHE TOTALI NELL'AREA METROPOLITANA (ROMA + COMUNI DELLA CINTURA)



#### DURATA MEDIA DEI SOGGIORNI PER AREA GEOGRAFICA E PROVENIENZA (IN GIORNI)



#### PRESENZE TURISTICHE IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE RESIDENTE



## 01 LA STRUTTURA SOCIO - ECONOMICA

IL CONFRONTO TRA IL 2018 E IL 2019 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2019	2018	Var. %
Popolazione Comune Roma (residenti)	2.837.332	2.856.133	- 0,7%
Popolazione Cintura metropolitana (residenti)	1.495.942	1.486.079	0,7%
Popolazione Area metropolitana (residenti)	4.333.274	4.342.212	- 0,2%
Indice vecchiaia Roma	174,2	170,0	2,5%
Indice vecchiaia Cintura metropolitana	141,0	134,2	5,1%
Indice vecchiaia Area metropolitana	162,2	157,0	3,3%
Tasso occupazione Roma Area metropolitana (%)	64,1	63,8	0,5%
Tasso occupazione Centro Italia (%)	63,7	63,2	0,8%
Arrivi turisti a Roma*	15.164.649	14.694.364	3,2%
Presenze turisti a Roma*	36.641.436	35.562.221	3,0%
Arrivi turisti nell'Area Metropolitana (notti)*	18.631.812	18.028.393	3,3%
Presenze turisti nell'Area Metropolitana (notti)*	43.550.941	42.230.518	3,1%

Nota \* Confronto 2018 su 2017



# 02

## L'OFFERTA DI MOBILITÀ

La seconda 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, il car sharing, il mobility management e la ciclabilità.

In sintesi, sul lato dell'offerta, al 2019 i numeri più rappresentativi rilevano per Roma un parco circolante di veicoli privati pari a 1,77 milioni di autovetture e 389mila motocicli. Rapportando la consistenza del parco alla popolazione (tasso di motorizzazione) emerge che, tra gli 8 grandi comuni del Paese, Roma si posiziona al secondo posto nella graduatoria per quel che riguarda il tasso di motorizzazione auto e al terz'ultimo per motocicli.



**2° IN ITALIA  
PER TASSO DI  
MOTORIZZAZIONE**

La somma di autovetture e motocicli porta il **tasso di motorizzazione di Roma a 760 veicoli 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 raggiunge i 911 veicoli ogni 1000 abitanti, in pratica ciascun residente ha almeno un veicolo a disposizione.

In ragione delle normative sempre più stringenti per il contenimento degli inquinanti, il parco circolante si rinnova, con l'effetto che tutte le categorie Euro fino alla quinta, nel biennio 2018-2019 risultano in progressiva riduzione a fronte di un concomitante incremento del 26% di veicoli Euro 6 nel periodo. A fronte di un parco circolante così ampio **l'offerta infrastrutturale viaria e stradale** sviluppa una rete estesa, comprese le strade locali-comunali, di complessivi **8mila km**, dei quali 1.280 km costituiscono la rete principale e di questi ben 400 km rappresentano la rete portante.



**8.200 KM  
DI RETE  
E 359 LINEE**



Si tratta di una rete estesa a cui è associata una **densità infrastrutturale di 6,2 km/km<sup>2</sup>** di superficie territoriale comunale e di una densità **per abitanti di 2,8 km ogni 1.000 abitanti**. Considerando il parco circolante che insiste su questa rete si giunge facilmente al calcolo di una densità veicolare (comprendendo auto e motocicli) di circa 270 veicoli/km di rete.

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 annovera nel 2019 un sistema costituito da 35 grandi impianti per una capacità complessiva di quasi 15mila posti auto, situati in massima parte in prossimità dei grandi nodi di interscambio con il TPL. Il 64% dei posti auto riguardano gli impianti situati nei nodi di interscambio con le due linee metro principali (A e B).

Spostando l'attenzione sulla componente di offerta di Trasporto Pubblico, sono subito evidenti le dimensioni della rete di superficie: 2.290 km di rete stradale su cui insistono i servizi di TPL, per uno **sviluppo di linea** complessivo di poco più di **8.200 km circa per 359 linee di servizio**. Una densità di rete pari a 3,6 km di linea per km di rete, cui si associa un indice di dotazione di **2,9 km di linea ogni 1.000 abitanti**. La flotta bus è costituita da 2.679 veicoli dei quali il **28% sono ad alimentazione elettrica o a metano**.

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 su relazioni più ampie di collegamento tra la città e le zone della cintura metropolitana e quelle più lontane 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-Africanò - la linea C per il collegamento con il quadrante est della città. Nel complesso la rete metro si sviluppa su un'estesa di poco meno di **60 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 e in **ambiente urbano** uno **sviluppo** complessivo è 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).

La **produzione totale 2019** di servizi urbani di **TPL** è stata pari, a consuntivo, a **161,1 milioni di vetture x km**, equivalenti a 21,8 miliardi di posti x km offerti. Il sistema **TPL di superficie** assorbe il **68% della produzione complessiva** mentre le **4 linee di metropolitana** hanno sviluppato una produzione di **8,3 milioni di convogli x km**, che trova corrispondenza nelle 1.529 corse sviluppate in media in un giorno feriale tipo.

Ai 161,1 milioni di vetture x km prodotte in ambito urbano da linee di superficie e metropolitana, si devono aggiungere i **3,86 milioni di convogli x km** prodotti dalle **ferrovie concesse** (670 corse giornaliere medie), i quasi **76 milioni di vetture x km** espresse dalle **linee extraurbane** COTRAL e la quota parte di competenza di Trenitalia per quel che attiene ai **servizi ferroviari regionali** che insistono sul territorio di Roma Capitale.

Completa il quadro dell'offerta l'insieme delle **misure** che concorrono a definire il sistema della **mobilità sostenibile**, la ciclabilità innanzitutto e le altre misure quali il car sharing, la mobilità elettrica e gli interventi di Mobility Management. Al riguardo, dal 2019, è in atto un vasto programma per lo sviluppo di nuove **piste ciclabili** per ampliare la **dotazione attuale di 251,7 km di rete** presenti sul territorio urbano. Nel panorama nazionale Roma è attualmente in prima posizione per quel che riguarda l'estesa di rete, ma si colloca in posizioni di media classifica rispetto ai relativi indici di dotazione. In particolare (con dati Istat su città italiane del 2016 e dati riguardanti Roma del 2019), si colloca in 78° posizione nella classifica del rapporto rete ciclabile/popolazione (87,2 metri di ciclabile ogni 1.000 abitanti, contro i 240 della media delle città italiane) e in 50° posizione in riferimento al rapporto tra l'estesa della rete ciclabile e il suo territorio (19,3 km/100km<sup>2</sup> contro i 22 della media nazionale).

A Roma è inoltre attivo un **sistema di car sharing**, che rende disponibili **2.300 veicoli** (il 28% a trazione elettrica) per una percorrenza/anno pari a **26 milioni di vett/km**. Sono attivi nella città **4 operatori** di cui 3 privati, che operano secondo un modello cosiddetto "free floating", ed uno a capitale pubblico - affidamento di Roma Capitale a RSM - che utilizza anche il modello "station based", con una flotta di 181 unità e 156 postazioni per la presa in consegna dei veicoli, distribuite su 13 dei 15 municipi urbani.

Le azioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile inoltre fanno 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



**DISPONIBILI  
2.300 VEICOLI  
CAR SHARING  
E 252 KM DI  
RETE CICLABILE**



**+24%**  
COLONNINE  
DI RICARICA  
ELETTRICA  
PER AUTO



ridotta, servizi di navetta, car pooling, ciclabilità, ecc.). A Roma nel 2019 sono stati coinvolti nel sistema di Mobility Management 248 aziende (per 365mila dipendenti) e 40 istituti scolastici.

La sezione si chiude con una scheda di sintesi dei principali indicatori del sistema dell'offerta, con una comparazione dei valori nel biennio 2018-2019.

Si rileva una lieve **flessione della capacità degli impianti di sosta** dedicati all'interscambio (-1,3%) di fatto imputabile totalmente ad una **diversa destinazione d'uso di 2 impianti** (Angelo Emo e Tiburtina), per esigenze di pubblica utilità sopraggiunte. Il parcheggio di Angelo Emo nel 2019 ha visto una sua **parziale riconversione in capolinea bus** nell'ambito dei processi di ottimizzazione della rete di superficie, mentre la superficie restante (ca. 70 posti auto) è solo **temporaneamente interdetta**, in attesa di completare l'iter per il ripristino del servizio alla sosta. Il parcheggio di scambio prossimo al nodo Tiburtina, invece, è stato temporaneamente sospeso dal servizio sosta perché utilizzato come **area di cantiere** a servizio dei lavori di demolizione della Tangenziale Est, ma verrà riattivato a chiusura dei cantieri nel corso del 2021 per la totalità di posti auto disponibili. Va in ogni caso evidenziato che la proiezione 2021-2023 prevede un incremento delle infrastrutture delle aree di interscambio sul territorio urbano, mediante la realizzazione di nuove aree di sosta già in corso di progettazione: Conca d'Oro, Annibaliano, Villa Bonelli e Anagnina.

La sezione "indicatori" mostra per i servizi di TPL un **incremento della produzione a consuntivo 2018-2019** pari a +1,6%, con un **incremento puntuale di tutte le componenti**: per bus, filobus ed elettrico si registra +1,4%, per i tram l'incremento arriva sino al +5,0%, mentre la metropolitana registra un +1,7%.

I dati mostrano inoltre una **decisa spinta espansiva** nel settore della **mobilità sostenibile**: il **Mobility Management** rileva una forte crescita con +33% delle scuole interessate e +8,8% dei dipendenti di imprese con mobility manager nominato; la promozione **dell'elettrico** riceve una spinta dalla massiva installazione di colonnine di ricarica su tutto il territorio urbano (+24,5% per ricarica auto); solo il servizio di **car sharing "station based"** registra una **flessione** (-3,3% iscritti), perlopiù imputabile alla crescita della modalità e disponibilità "free-floating" sul territorio.

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.1 IL PARCO CIRCOLANTE

I tassi di motorizzazione nella Capitale e nella sua area metropolitana

NEL 2019



**623**

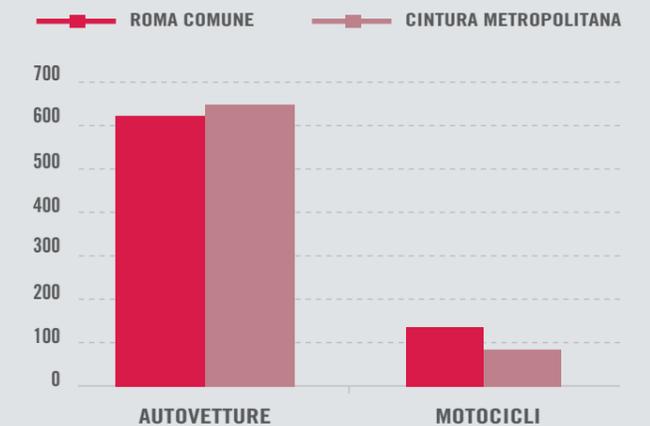
AUTOVETTURE  
OGNI 1000 ABITANTI A ROMA



**137**

MOTOCICLI (>50CC)  
OGNI 1000 ABITANTI A ROMA

TASSO MOTORIZZAZIONE (VEIC./1000 ABITANTI)



NUMERO AUTOVETTURE

A ROMA - 2019



**1.772.000**

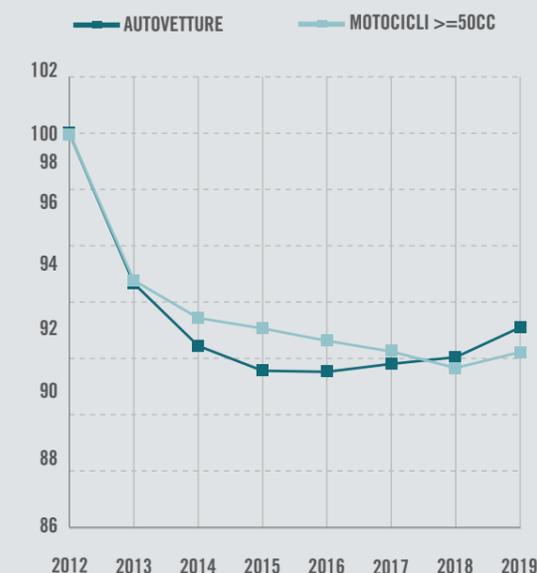
NUMERO MOTOCICLI (>50CC)

A ROMA - 2019



**389.000**

NUMERI INDICE



EVOLUZIONE DEI TASSI DI MOTORIZZAZIONE A ROMA

**AUTOVETTURE E MOTOCICLI** Il tasso di motorizzazione dei motocicli si riduce di più di quello delle autovetture

**AUTOVETTURE** Il tasso di motorizzazione è cresciuto dal 2016 del **1,7%**

**MOTOCICLI** In decrescita costante dal 2014 al 2018. In leggero aumento nel 2019

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.1 IL PARCO CIRCOLANTE Un confronto con le altre città italiane

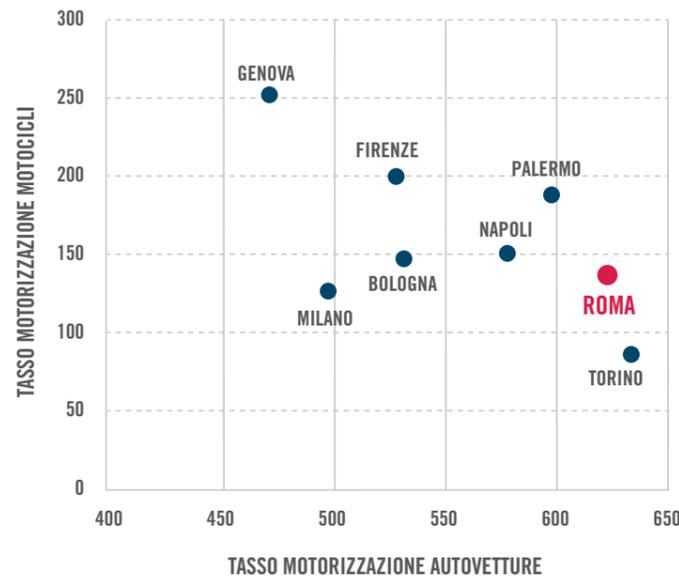
ROMA è **2°** in graduatoria per il tasso di motorizzazione autovetture e **terz'ultima** per i motocicli



GENOVA ha **meno auto più motocicli** in rapporto agli abitanti



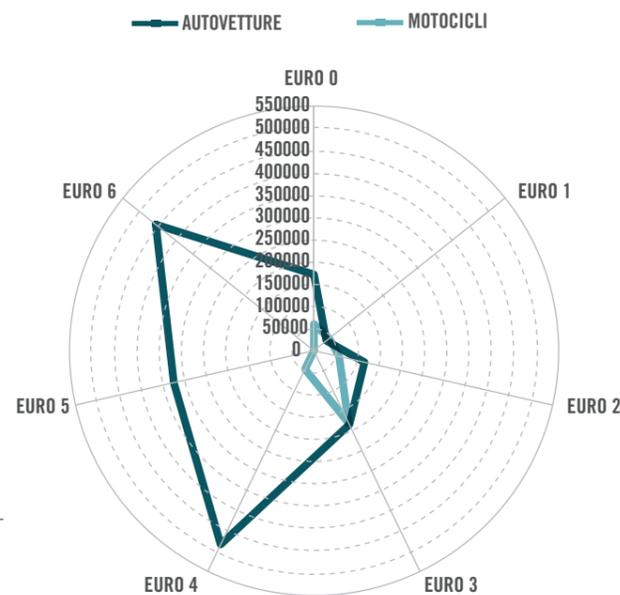
TORINO ha **più auto meno motocicli**



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

AUTOVETTURE EURO 4 **27,3%** DEL PARCO

MOTOCICLI EURO 3 **46,3%** DEL PARCO



Ma il parco si rinnova

Nel 2019 sul 2018 **+ 26%** AUTO EURO 6



**+ 52%** MOTOCICLI EURO 4

### 02.2 LA RETE STRADALE La struttura della rete

#### ESTESA TOTALE DELLA RETE

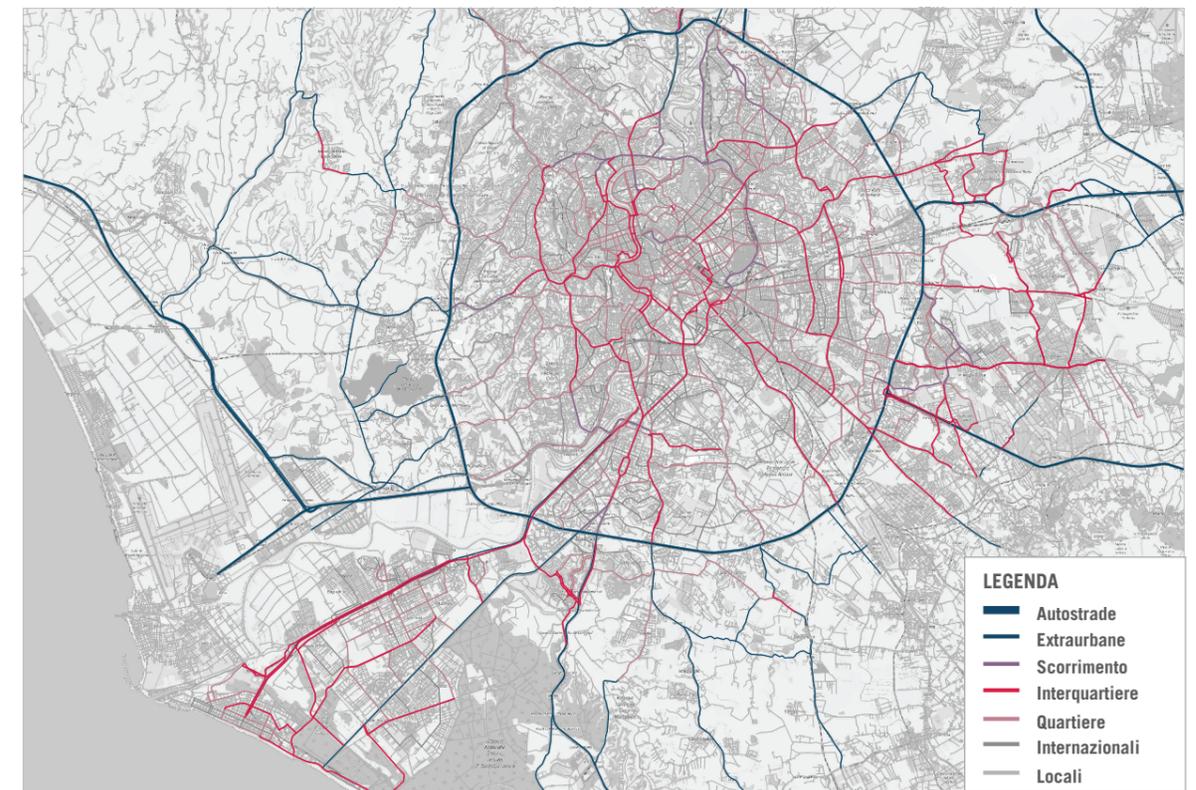


**8.000** KM

#### RETE PRINCIPALE



**1.280** KM



#### RETE PRINCIPALE PORTANTE

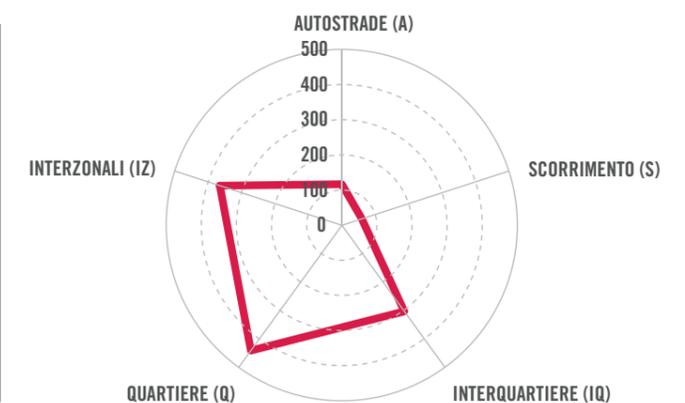


**400** KM

#### STRADE LOCALI



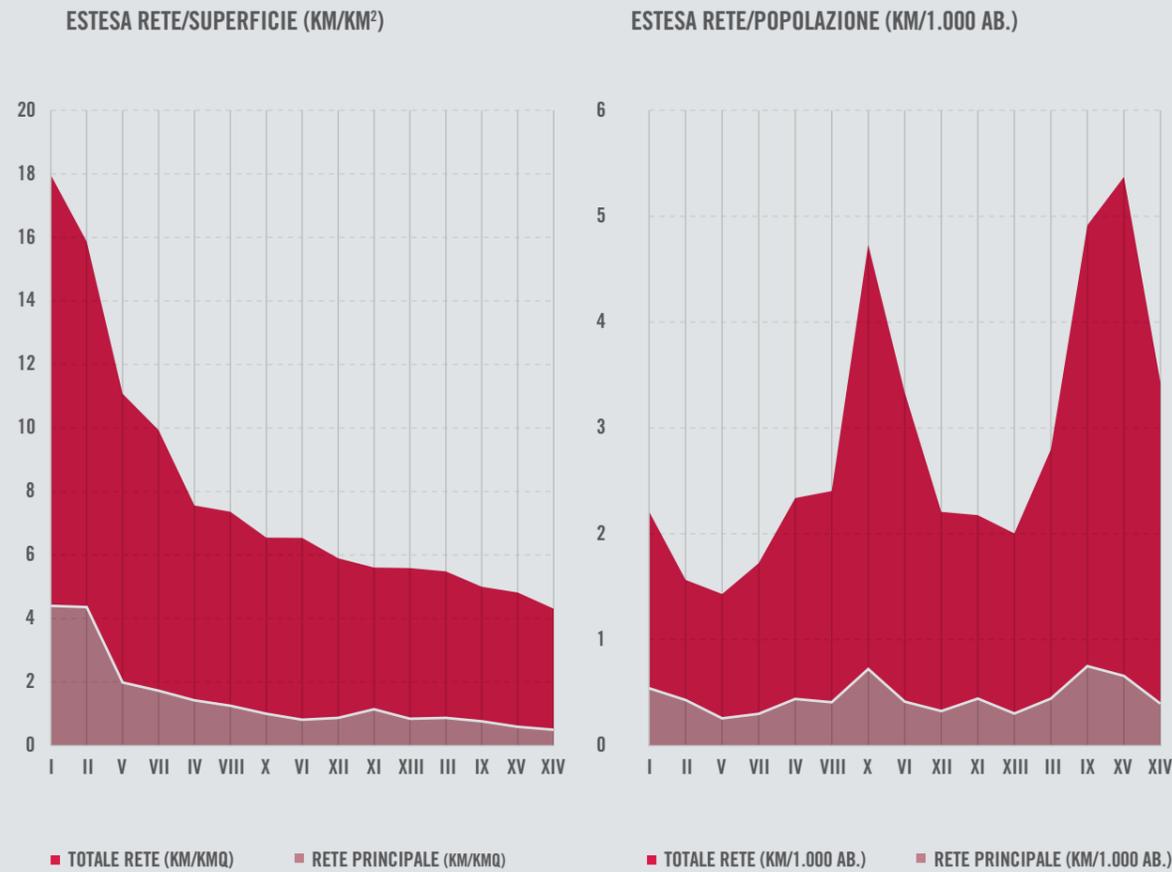
**84%** DEL TOTALE DELLA RETE



## 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



**ESTESA TOTALE RETE / POPOLAZIONE**  
COMUNE DI ROMA



### 02.2 LA SOSTA Il sistema dei parcheggi di interscambio con il TPL - 2019 Esercizio ATAC

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



**NUMERO DI IMPIANTI**



I cinque impianti più grandi hanno  
una capacità superiore ai

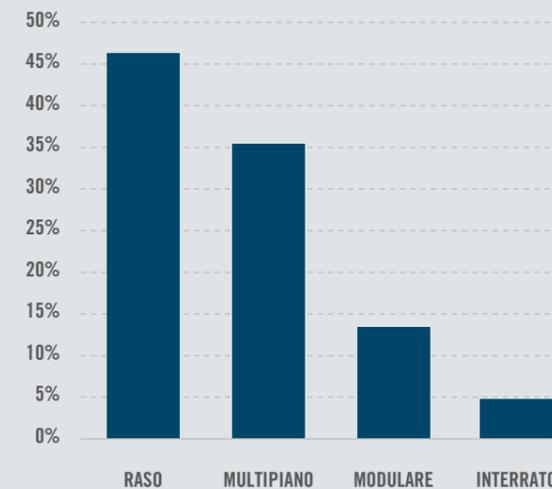
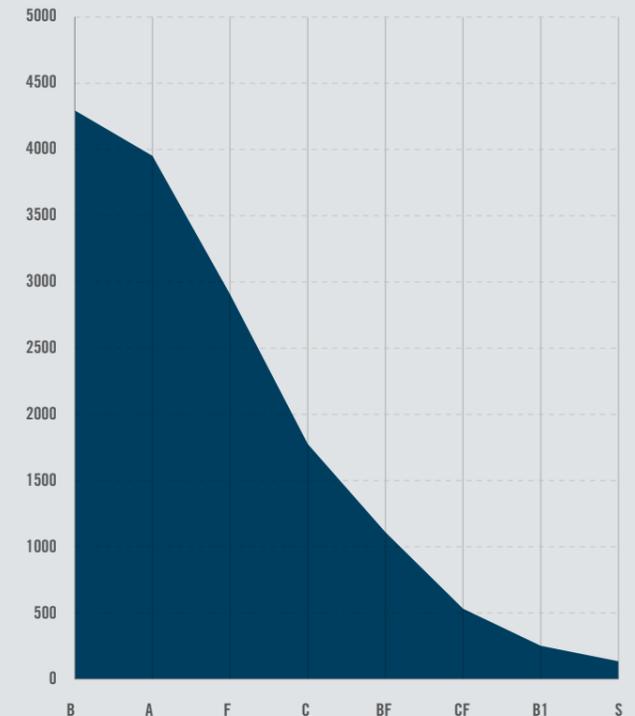


e offrono una disponibilità  
di sosta pari al



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

A: LINEA A, B/B1: LINEA B/B1, C: LINEA C,  
F: FERROVIE (REGIONALI + CONCESSE), S: TPL DI SUPERFICIE



I parcheggi a raso rappresentano poco più del



La capacità di interscambio con le linee A e B  
rappresenta poco più del



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.3 LA RETE TPL DI SUPERFICIE Lo sviluppo della rete TPL al 31/12/2019

#### ESTENSIONE DELLA RETE



#### RETE TPL / SUPERFICIE

COMUNE DI ROMA



#### RETE TPL / POPOLAZIONE

COMUNE DI ROMA

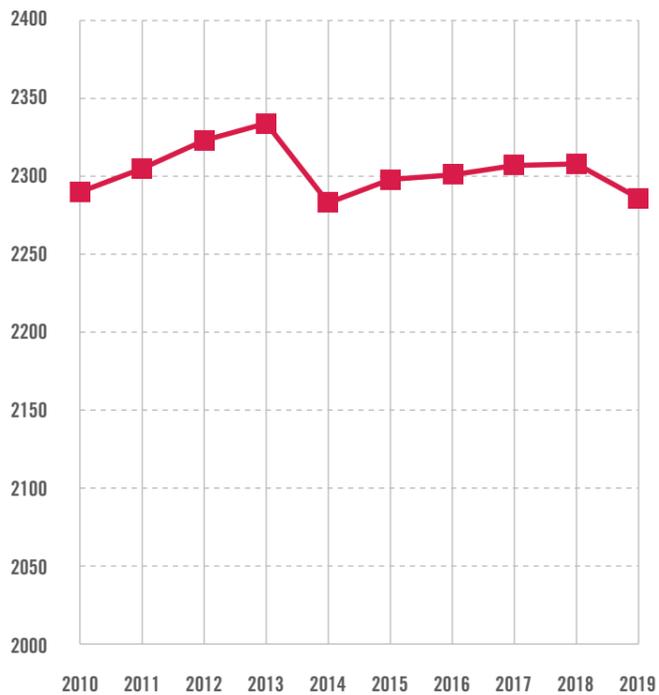


#### NUMERO TOTALE DI LINEE

**359** DI CUI  
**256** GESTITE DA ATAC

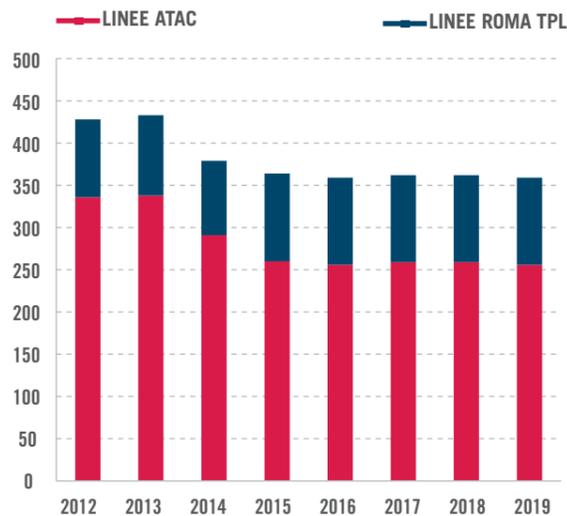
#### L'ESTENSIONE DELLA RETE TPL

(IN KM)



#### LE LINEE DI SUPERFICIE DEL TPL

(SOLO LINEE A FREQUENZA, A ORARIO, EXPRESS)



#### ATAC GESTISCE IL

**71,3%** DELLE LINEE

#### LUNGHEZZA TOTALE DELLO SVILUPPO DELLE LINEE

**8.245** KM

DI CUI ATAC  
**6.013** KM (73%)

DI CUI ROMA TPL  
**2.232** KM (27%)

#### LUNGHEZZA TOTALE LINEE / ESTESA RETE TPL

**3,6** KM LINEE/KM RETE

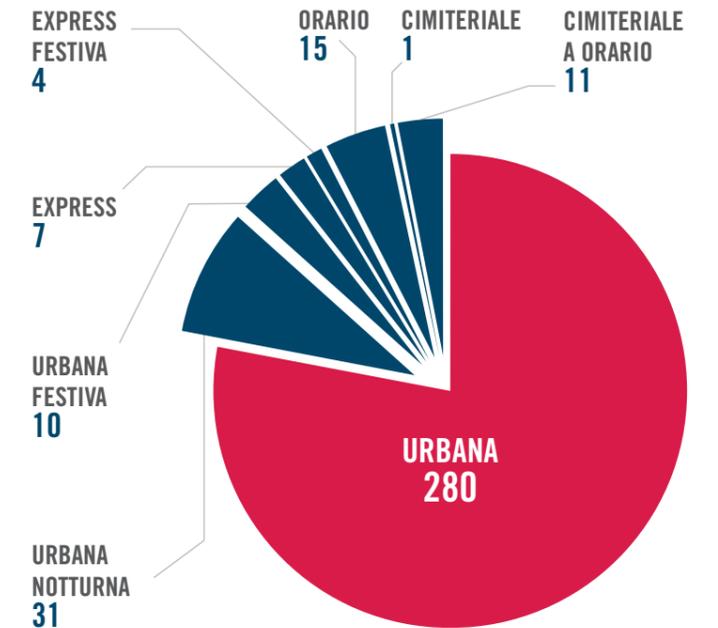
### 02.3 LA RETE TPL DI SUPERFICIE Le linee TPL di superficie - 2019

Le linee urbane a frequenza sono le più numerose.

Esse costituiscono il

**78%**  
DEL TOTALE  
DELLE LINEE

**69%**  
DELLO SVILUPPO  
KILOMETRICO  
COMPLESSIVO



Lunghezza media di una linea TPL di superficie

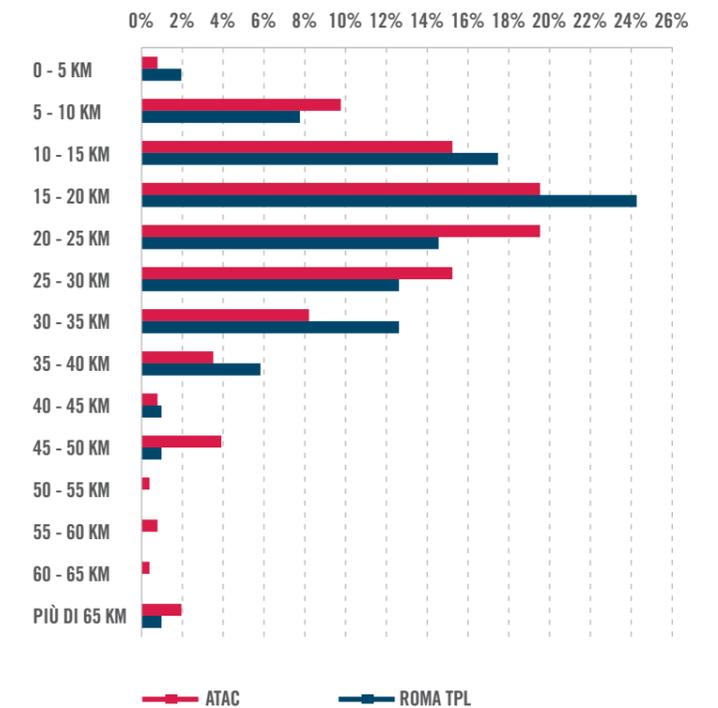
**23,0** KM  
(ANDATA + RITORNO)

Le linee di lunghezza **15 - 25** km costituiscono il

**39%**  
DEL TOTALE

Ci sono **9** linee lunghe più di

**50** KM  
(ANDATA + RITORNO)



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.3 LA RETE TPL DI SUPERFICIE Il parco veicoli di superficie - 2019

#### LA FLOTTA

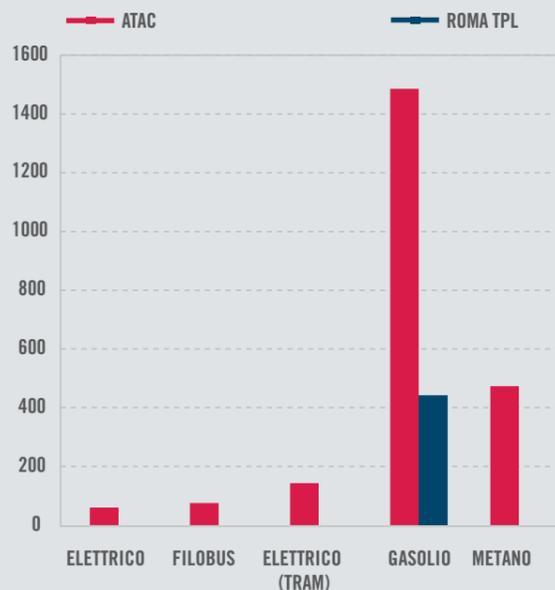
**2.679** VEICOLI COMPRESI **143** CONVOGLI TRANVIARI

DI CUI **2.237** ATAC e **442** ROMA TPL

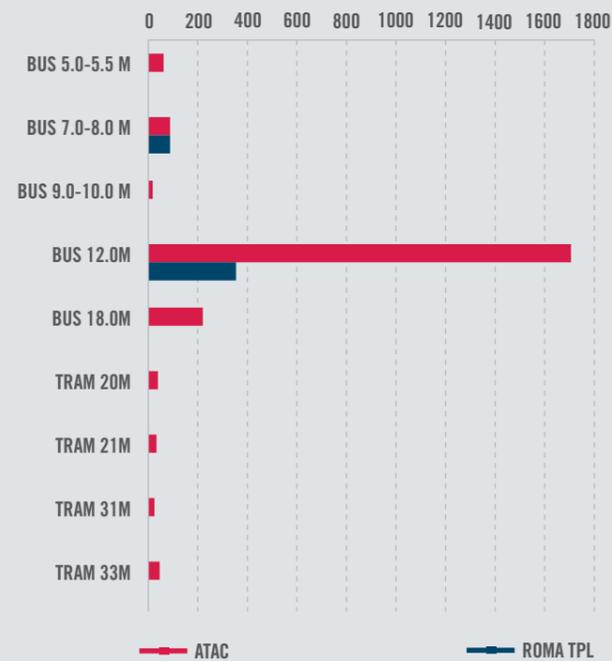
#### VEICOLI ELETTRICI E A METANO

**28%** DELLA FLOTTA **750** VEICOLI COMPRESI I TRAM

#### RIPARTIZIONE FLOTTA BUS PER ALIMENTAZIONE



#### RIPARTIZIONE FLOTTA BUS PER LUNGHEZZA DEL MEZZO



#### L'ETÀ MEDIA DEI BUS (ATAC + ROMA TPL, ESCLUSI I TRAM)

**10** ANNI

#### I BUS DA 12 METRI

**76%** DELLA FLOTTA (1.927 VEICOLI)

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

**296.000** POSTI

### 02.3 LA RETE TPL DI SUPERFICIE Il parco veicoli di superficie e fermate della rete - 2019

Un terzo della flotta (**32,3%**) è di classe inferiore o uguale a

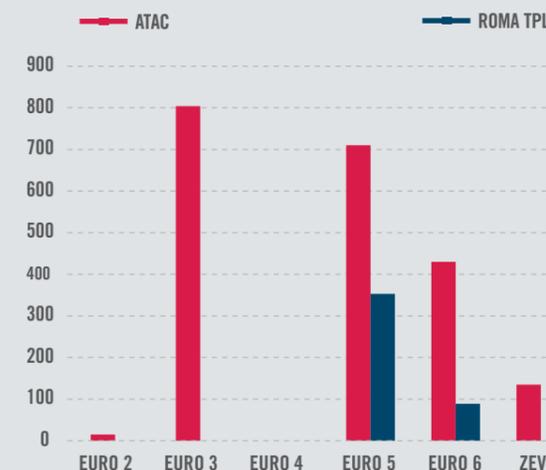
**EURO 3**

Gli Euro 6 sono **20,5%** DELLA FLOTTA

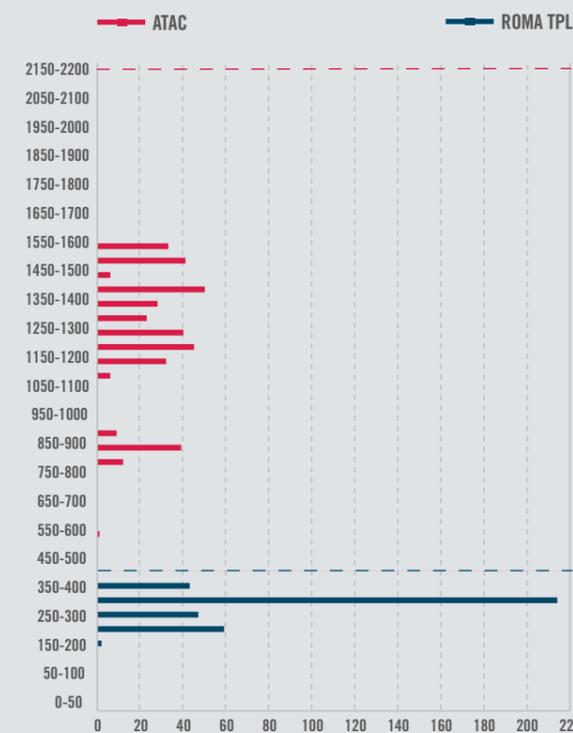
In un giorno medio del 2019 sono usciti

**1.587** BUS/TRAM (60,4% DELLA FLOTTA ATAC + ROMA TPL)

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



#### DISTRIBUZIONE DI FREQUENZA DELLE GIORNATE DEL 2019 IN CUI SONO USCITI DAI DEPOSITI IL NUMERO DI VEICOLI INDICATO SULLA SCALA VERTICALE



#### MEDIA DEI BUS USCITI NEL CORSO DEL 2019 PER TIPO GIORNATA (IN CORSIVO L'INCIDENZA SULLE RISPETTIVE FLOTTE)

	ATAC	ROMA TPL
FERIALE	1.386,9 <i>62,0%</i>	328,7 <i>74,4%</i>
SABATO	1.210,4 <i>54,1%</i>	303,7 <i>68,7%</i>
FESTIVO	877,7 <i>39,2%</i>	219,0 <i>49,6%</i>

#### NUMERO FERMATE TPL DI SUPERFICIE

**8.193** FERMATE/KM<sup>2</sup>  
**6,4** FERMATE/KM<sup>2</sup>  
**2,9** FERM./1000 ABIT.

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

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.3 LA RETE TPL DELLE METROPOLITANE La rete delle metropolitane (linee e stazioni)

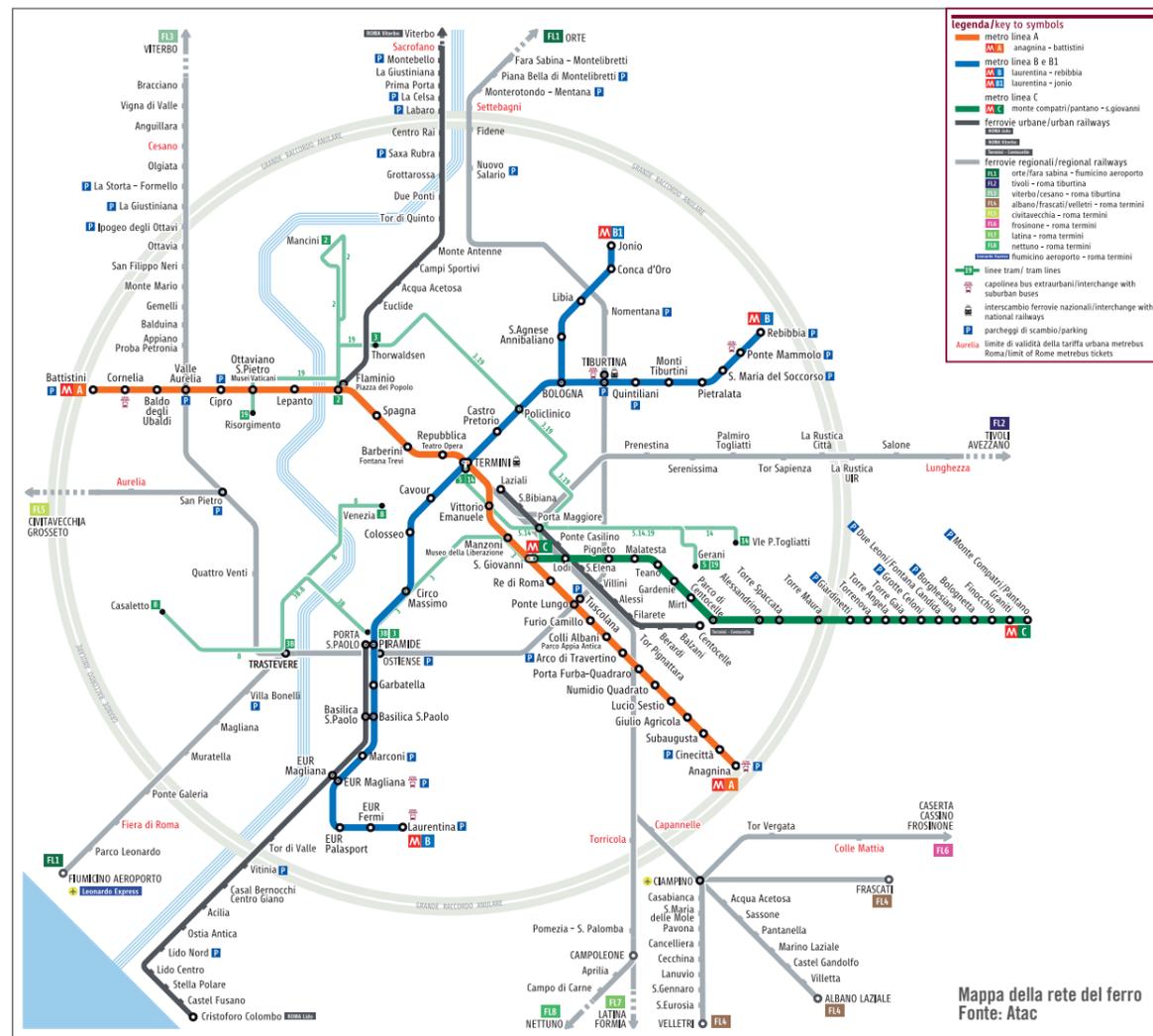
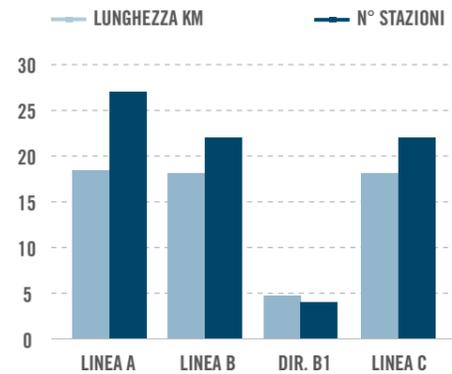
#### NUMERO LINEE METRO



#### ESTESA TOTALE DELLA RETE



#### NUMERO DI STAZIONI



### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL I servizi TPL di superficie e la metropolitana - 2019

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

**185,3**  
MILIONI DI VETTURE X KM

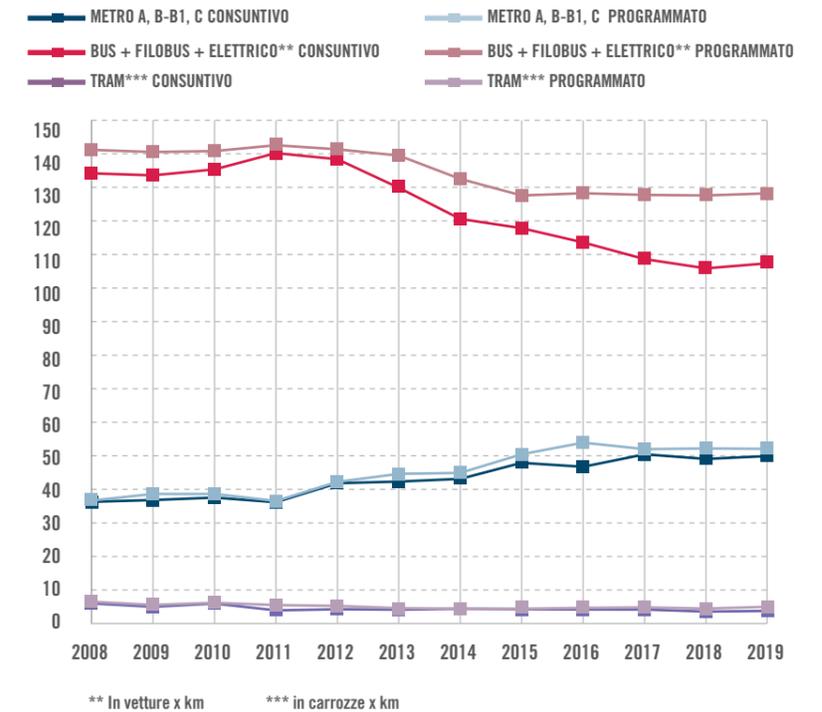
#### PRODUZIONE TOTALE CONSUNTIVATA (BUS + METRO + TRAM)

**161,1**  
MILIONI DI VETTURE X KM

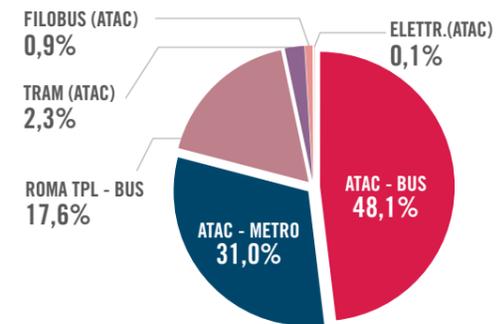
#### PRODUZIONE TOTALE CAPACITÀ OFFERTA (STIMA A CONSUNTIVO)

**21,8**  
MILIARDI DI POSTI X KM

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



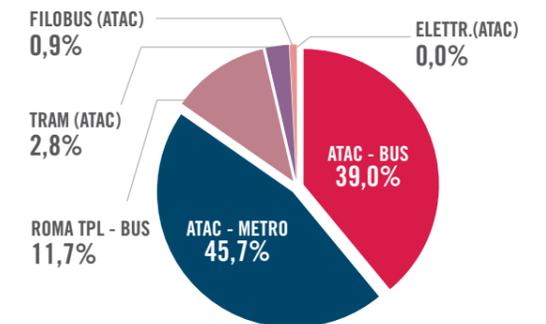
#### RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE IN BASE ALLE VETTURE X KM OFFERTE



#### PRODUZIONE SERVIZI BUS (PROGRAMMATO)

**127,8** MILIONI VETTURE X KM

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



#### PRODUZIONE SERVIZI BUS (CONSUNTIVO)

**107,4** MILIONI VETTURE X KM

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

I servizi TPL di superficie e la metropolitana – 2019  
Andamento mensile produzione consuntivata

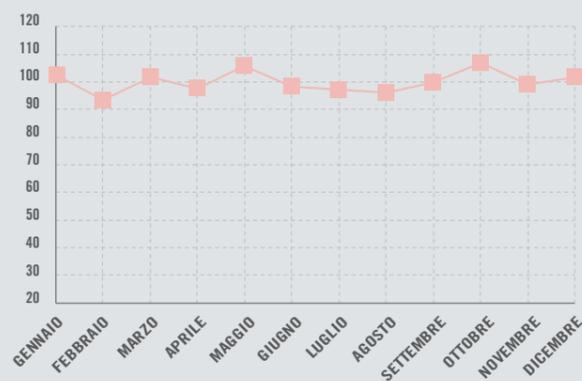
ATAC - BUS



ATAC - METRO A, B-B1, C



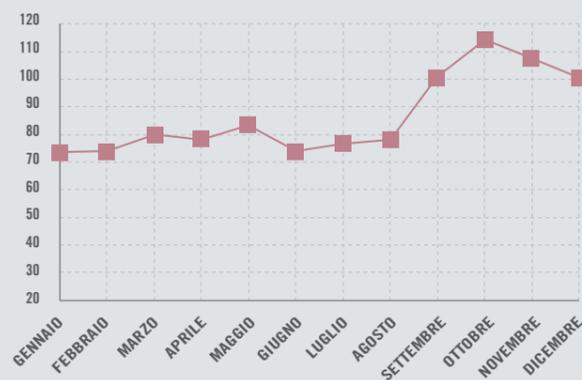
ROMA TPL - BUS



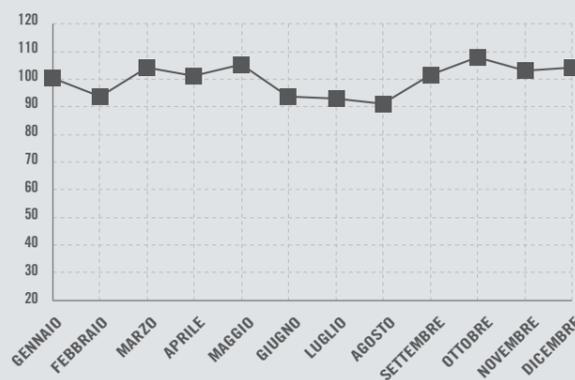
TRAM (ATAC)



FILOBUS + ELETTRICO (ATAC)



TOTALE COMPONENTI



numeri indice sono stati calcolati in riferimento ai rispettivi valori medi mensili dell'anno  
(valore mensile medio = 100) – anno 2019

PRODUZIONE MEDIA MENSILE TPL  
(TUTTE LE COMPONENTI)

**13,4** MILIONI DI VETTURE X KM

METRO

ad agosto riduzione del numero indice a

**80**

Serie numeri indice

introdotti i nuovi bus elettrici a metà 2019

il numero indice (n.i.) della serie filobus elettrico raggiunge a ottobre il valore di

**133**

PER IL TRAM

Calo di produzione a luglio del numero indice a

**84**



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL Un focus sulla metropolitana - 2019

PRODUZIONE ANNUALE DEL SISTEMA METRO - 2019  
PROGRAMMATO

**8,7**  
MILIONI DI CONVOGLI X KM  
(PARI A **52,1** MILIONI  
DI CARROZZE X KM)

PRODUZIONE ANNUALE DEL SISTEMA METRO - 2019  
CONSUNTIVO

**8,3**  
MILIONI DI CONVOGLI X KM  
(PARI A **49,9** MILIONI  
DI CARROZZE X KM)

CORSE GIORNALIERE  
IN UN GIORNO FERIALE TIPO (CONSUNTIVO)

**1.529**

CONVOGLI KM  
IN UN GIORNO FERIALE TIPO (CONSUNTIVO)

**27.700**  
CONVOGLI X KM

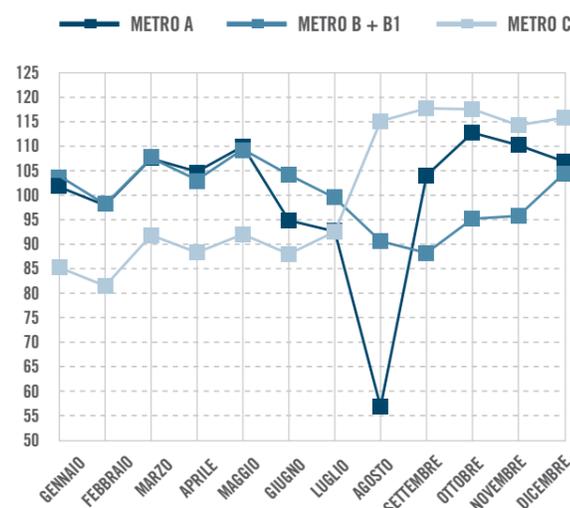
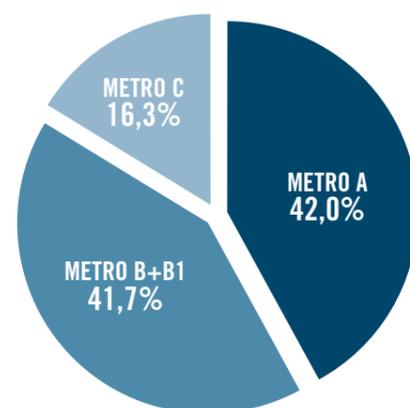
MESE DI MORBIDA (TUTTE LE LINEE)

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

MESE DI PUNTA (TUTTE LE LINEE)

**DICEMBRE**  
(8,95% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE  
ANNUALE DEI SERVIZI METRO



Numeri indice calcolati in riferimento  
ai rispettivi valori medi mensili  
(valore mensile medio = 100) - anno 2019

MESI DI PUNTA LINEA C

**SETTEMBRE - OTTOBRE**  
(9,8% DELLA PRODUZIONE ANNUALE DELLA LINEA)

### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL Un focus sulle ferrovie concesse ATAC - 2019

LINEE

ROMA LIDO (28 KM)  
ROMA VITERBO (102 KM,  
DI CUI 21 IN AREA URBANA)  
ROMA GIARDINETTI (5,4 KM)

ESTESA TOTALE DELLA RETE  
FERROVIARIA IN CONCESSIONE

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

CORSE ANNUALI (PROGRAMMATE)

**244.600**  
(MEDIA DI **670** CORSE GIORNALIERE)

PRODUZIONE TOTALE - 2019 (PROGRAMMATA)

**3,86**  
MILIONI DI CONVOGLI X KM  
(PARI A **16,6** MILIONI  
DI CARROZZE X KM)

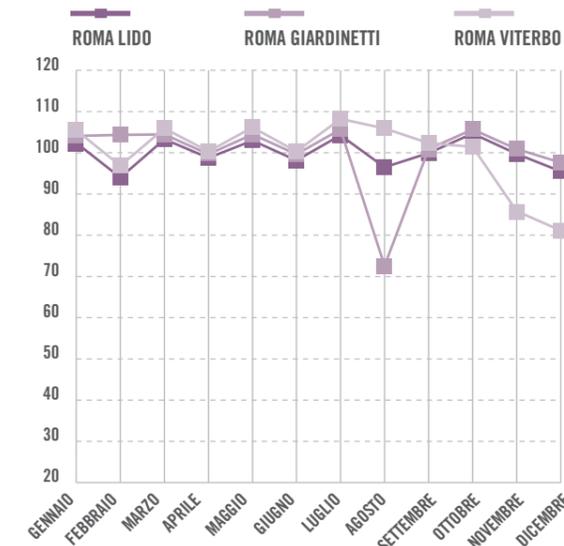
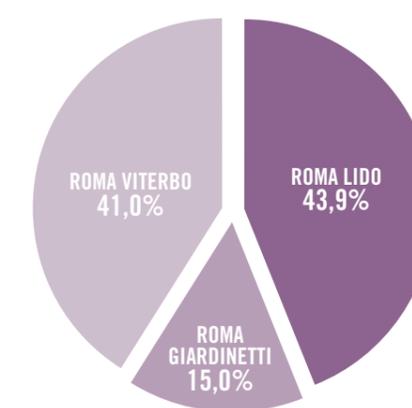
Roma Lido e Roma Viterbo  
(solo tratta urbana) rappresentano

**89%**  
DELLA PRODUZIONE TOTALE

MESE DI MORBIDA

**DICEMBRE**  
(7,5% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

RIPARTIZIONE DELLA PRODUZIONE ANNUALE  
DELLE FERROVIE IN CONCESSIONE



Numeri indice calcolati in riferimento  
ai rispettivi valori medi mensili  
(valore mensile medio = 100) - anno 2018

MESE DI PUNTA

**LUGLIO**  
(8,8% DELLA PRODUZIONE ANNUALE)

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

Un focus sui servizi ferroviari regionali Trenitalia  
(Contratto di servizio Trenitalia – Regione Lazio 2018-2032)



PRODUZIONE 2018 (PROGRAMMATA)

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

FL1	KM
Fara Sabina - Fiumicino Aeroporto	64,5
Monterotondo - Fiumicino Aeroporto	53,0
Orte - Fiumicino Aeroporto	109,9
Orte - Roma Ostiense	85,2
Poggio Mirteto - Fiumicino Aeroporto	75,9
Roma Ostiense - Fara Sabina	39,8
Roma Ostiense - Fiumicino Aeroporto	24,7
Roma Ostiense - Monterotondo	28,3
Roma Tiburtina - Fiumicino Aeroporto	32,1
Roma Tiburtina - Poggio Mirteto	43,9

FL2	KM
Avezzano - Roma Termini	107,1
Avezzano - Roma Tiburtina	106,1
Guidonia - Roma Tiburtina	24,9
Lunghezza - Roma Termini	14,9
Roma Termini - Guidonia	25,9
Roma Termini - Tivoli	39,6
Roma Tiburtina - Lunghezza	14,0
Roma Tiburtina - Valle dell'Aniene-Mandela-Sambuci	52,7
Tivoli - Roma Tiburtina	38,6

FL3	KM
Anguillara - Roma Ostiense	31,2
Anguillara - Roma Tiburtina	38,6
Bracciano - Monterotondo	72,7
Bracciano - Roma Ostiense	44,4
Bracciano - Roma Tiburtina	51,8
Cesano - Fara Sabina	68,0
Cesano - Monterotondo/mentana	56,5
Cesano - Roma Ostiense	28,2
Cesano - Roma Tiburtina	35,6
La Storta - Roma Ostiense	19,6
La Storta - Roma S.Pietro	14,7
Roma Tiburtina - La Storta	26,9
Roma Tiburtina - Viterbo P.F.	95,7
Roma Tiburtina - Viterbo P.R.	94,1
Viterbo P.F. - Roma Ostiense	88,3
Viterbo P.R. - Monterotondo	115,0
Viterbo P.R. - Roma Ostiense	86,7

FL4A	KM
Albano L. - Ciampino	14,5
Albano L. - Roma Termini	28,4

NUMERO TOTALE DI RELAZIONI SERVITE **72**

LUNGHEZZA TOTALE DELLE RELAZIONI SERVITE **4.180** KM

FL4F	KM
Ciampino - Frascati	9,7
Ciampino - Roma Termini	13,9
Frascati - Roma Termini	23,6

FL4V	KM
Ciampino - Velletri	27,1
Roma Termini - Ciampino	13,9
Roma Termini - Velletri	41,0
Roma Tiburtina - Velletri	41,1
Roma Tuscolana - Velletri	38,4

FL5	KM
Cerveteri - Ladispoli - Ponte Galeria	28,1
Cerveteri - Ladispoli - Roma Termini	47,2
Cerveteri - Ladispoli - Roma Tiburtina	47,9
Civitavecchia - Roma Termini	80,7
Civitavecchia - Roma Tiburtina	78,2
Grosseto - Roma Termini	184,5
Montalto Di Castro - Roma Termini	112,8
Roma Tuscolana - Ladispoli - Cerveteri	44,1

FL6	KM
Caserta - Roma Termini	215,7
Cassino - Frosinone	52,5
Cassino - Roma Termini	138,0
Colleferro - Roma Termini	53,6
Colleferro - Roma Termini	53,6
Colleferro - Roma Tuscolana	51,0
Frosinone - Roma Termini	85,5
Zagarolo - Roma Tiburtina	34,9

FL7	KM
Formia - Roma Termini	128,4
Latina - Roma Termini	61,0
Minturno - Roma Termini	138,5
Roma Termini - Priverno Fos.	85,4

FL8	KM
Aprilia - Roma Termini	39,6
Nettuno - Roma Termini	59,1
Padiglione - Roma Termini	48,4
Roma Tuscolana - Nettuno	56,5

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

### 02.4 LA PRODUZIONE DI SERVIZI TPL

Un focus sui servizi TPL extraurbani su gomma  
(COTRAL) – 2018  
(Relazione e Bilancio COTRAL 2018)



NUMERO TOTALE LINEE

**4.090**

NUMERO CORSE EFFETTUATE

**2,29** MILIONI

PRODUZIONE ANNUALE SERVIZI EXTRA-URBANI

**75,9** MILIONI DI VETTURE X KM

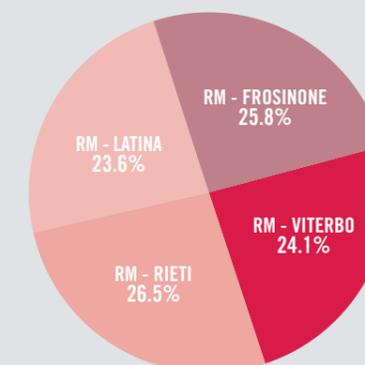
POSTI KM OFFERTI NEL 2017

**5,6** MILIARDI

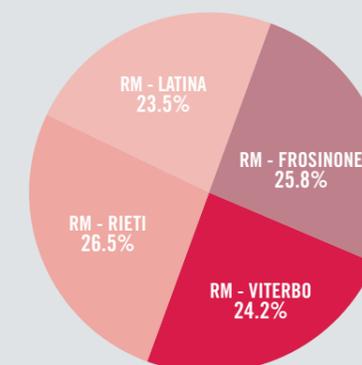
RAPPORTO OFFERTA/POPOLAZIONE (MENO PROVINCIA DI ROMA)

**1,49** CORSE ANNO/ABITANTE

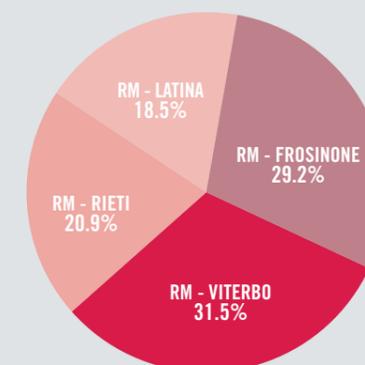
VETTURE X KM



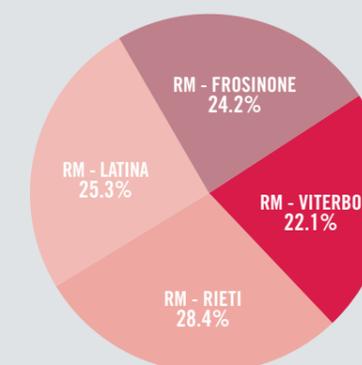
BUS X KM PRODOTTI



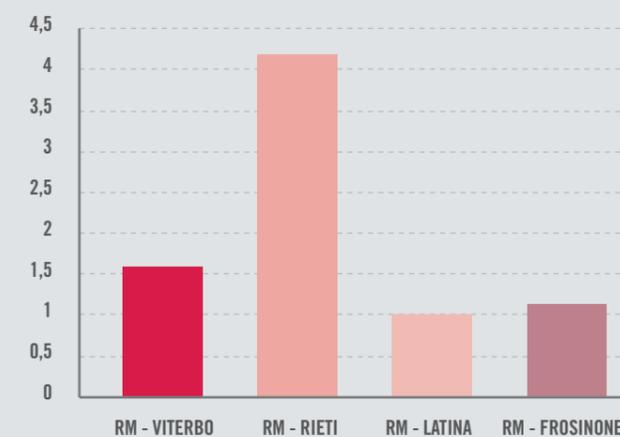
KM RETE LINEE



CORSE PRODOTTE



RAPPORTO CORSE OFFERTE/ABITANTI DELLE PROVINCE SERVITE



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La mobilità condivisa:  
il Car Sharing su scala nazionale 2018

#### NUMERO DI SERVIZI DI MOBILITÀ CONDIVISA IN ITALIA

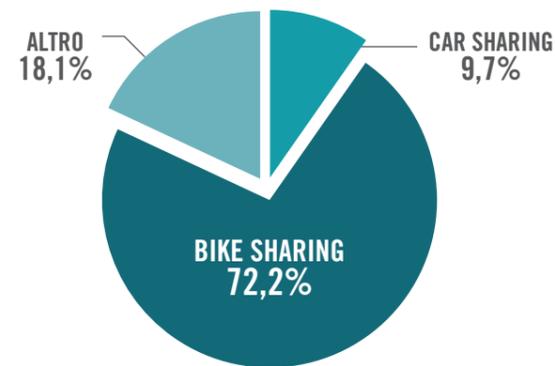
363

#### NUMERO DI VEICOLI CONDIVISI IN ITALIA

46.000

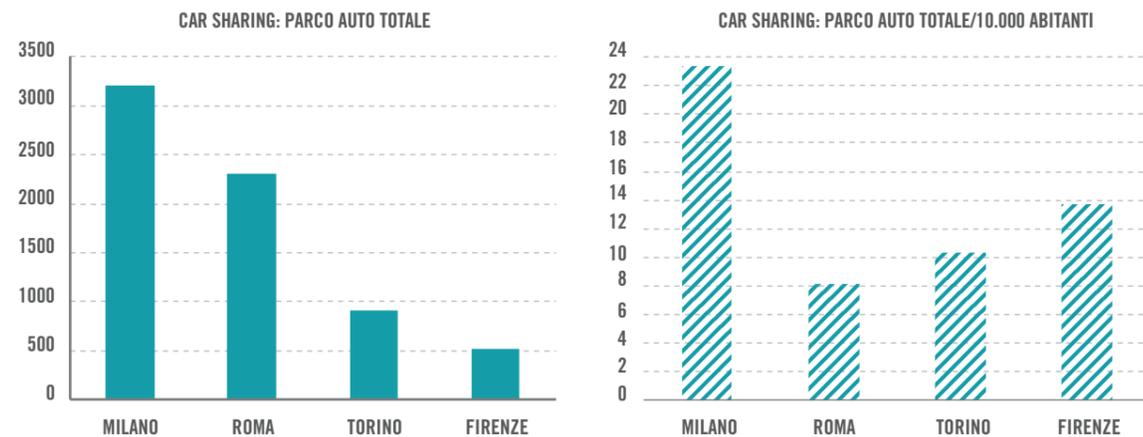
#### RIPARTIZIONE DEI SERVIZI PER TIPO

FONTE: OSSERVATORIO NAZIONALE SHARING MOBILITY 2018



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

FONTE: OSSERVATORIO NAZIONALE SHARING MOBILITY 2018



#### NUMERO DI AUTO UTILIZZATE PER I SERVIZI CAR SHARING

8.000  
(17% DEL PARCO TOTALE VEICOLI)

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

L' **87%** del parco auto nazionale

#### COMPOSIZIONE DEL PARCO VEICOLI A MOTORE (CAR SHARING - DATO NAZIONALE)

**78%** AUTO      **22%** SCOOTER

#### NUMERO DI ISCRITTI AI SERVIZI DI CAR SHARING (TUTTI)

**1,8** MILIONI

### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La mobilità condivisa:  
il Car Sharing a Roma - 2018/2019

#### NUMERO OPERATORI

4

#### NUMERO TOTALE DI ISCRITTI AI SERVIZI DI CAR SHARING

580.000

#### NUMERO TOTALE DI AUTO CAR SHARING

2.300

di cui elettriche

**650**  
(PARI AL 28% DEL TOTALE)

#### IL CAR SHARING STATION BASED GESTITO DA RSM 2019

MUNICIPI ATTIVI	PARCO AUTO	POSTAZIONI DISPONIBILI
13	181 UNITÀ	156

#### ISCRITTI AL SERVIZIO

2.902

#### PRENOTAZIONI/MESE (MEDIA DEL 2019)

1.560

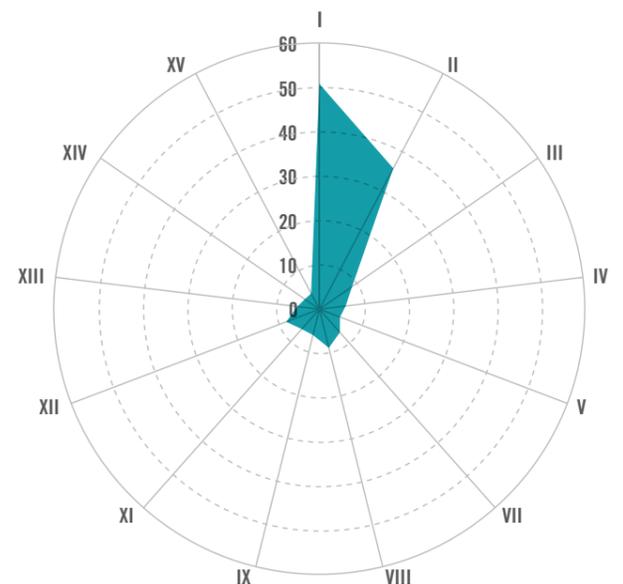
CAR SHARING ROMA (RSM) **STATION BASED**

CAR2GO  
ENJOY  
SHARE'NGO **FREE-FLOATING**

#### PERCORRENZE TOTALI

**26,2**  
MILIONI DI KM

#### RIPARTIZIONE PER MUNICIPIO DELLE POSTAZIONI DEL SERVIZIO CAR-SHARING RSM DEL TIPO STATION BASED



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il Mobility Management, il servizio Chiama Taxi e la mobilità elettrica - 2019

#### MOBILITY MANAGEMENT



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

N° AZIENDE CON MOBILITY MANAGER	<b>248</b>
DIPENDENTI INTERESSATI	<b>364.500</b>
N° ISTITUTI SCOLASTICI COINVOLTI	<b>40</b> (41 MILA STUDENTI/ ADDETTI)

#### IL SERVIZIO CHIAMATA TAXI



CHIAMATE / GIORNO:	<b>250</b>	ISCRITTI:	<b>350</b>
		SU	<b>7.800</b> LICENZE

#### LA MOBILITÀ ELETTRICA



PUNTI DI RICARICA ELETTRICA			
AUTO	MOTO	VAN SHARING	
<b>229</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	

### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La ciclabilità: un confronto a scala nazionale 2016 (Istat) - Dati di Roma al 2019

#### ESTENSIONE RETE CICLABILE NEI COMUNI CAPOLUOGHI DEL PAESE



Incidenza dei primi 10 comuni per estensione della rete ciclabile

**42%** DEL TOTALE NAZIONALE

Incidenza di Roma per estensione della rete ciclabile nazionale

**5,5%**

Indice di dotazione rete ciclabile su popolazione Roma

**87,2**  
METRI CICLABILE / 1.000 ABITANTI  
(ITALIA: 242,2)

Indice di dotazione rete ciclabile su superficie comune Roma

**19,3**  
KM CICLABILE/100 KM<sup>2</sup>  
(ITALIA: 22,4 KM/100 KM<sup>2</sup>)

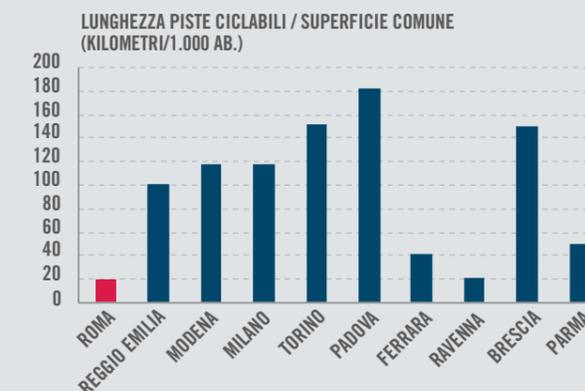
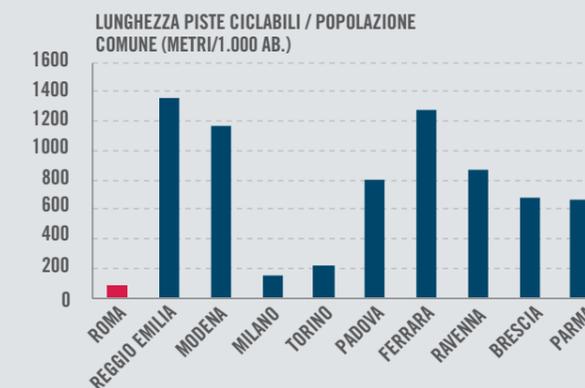
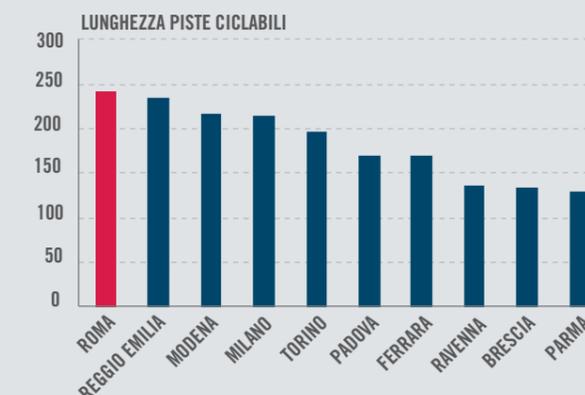
Posizione in graduatoria di Roma per estesa rete ciclabile

**1°**

Posizione in graduatoria di Roma per estesa rete ciclabile/popolazione

**78°**

#### CLASSIFICA DELLE PRIME 10 CITTÀ ITALIANE PER ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE



Posizione in graduatoria di Roma per estesa rete ciclabile/superficie

**50°**

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La ciclabilità a Roma (2019)

#### ESTESA COMPLESSIVA DELLA RETE DELLE PISTE CICLABILI

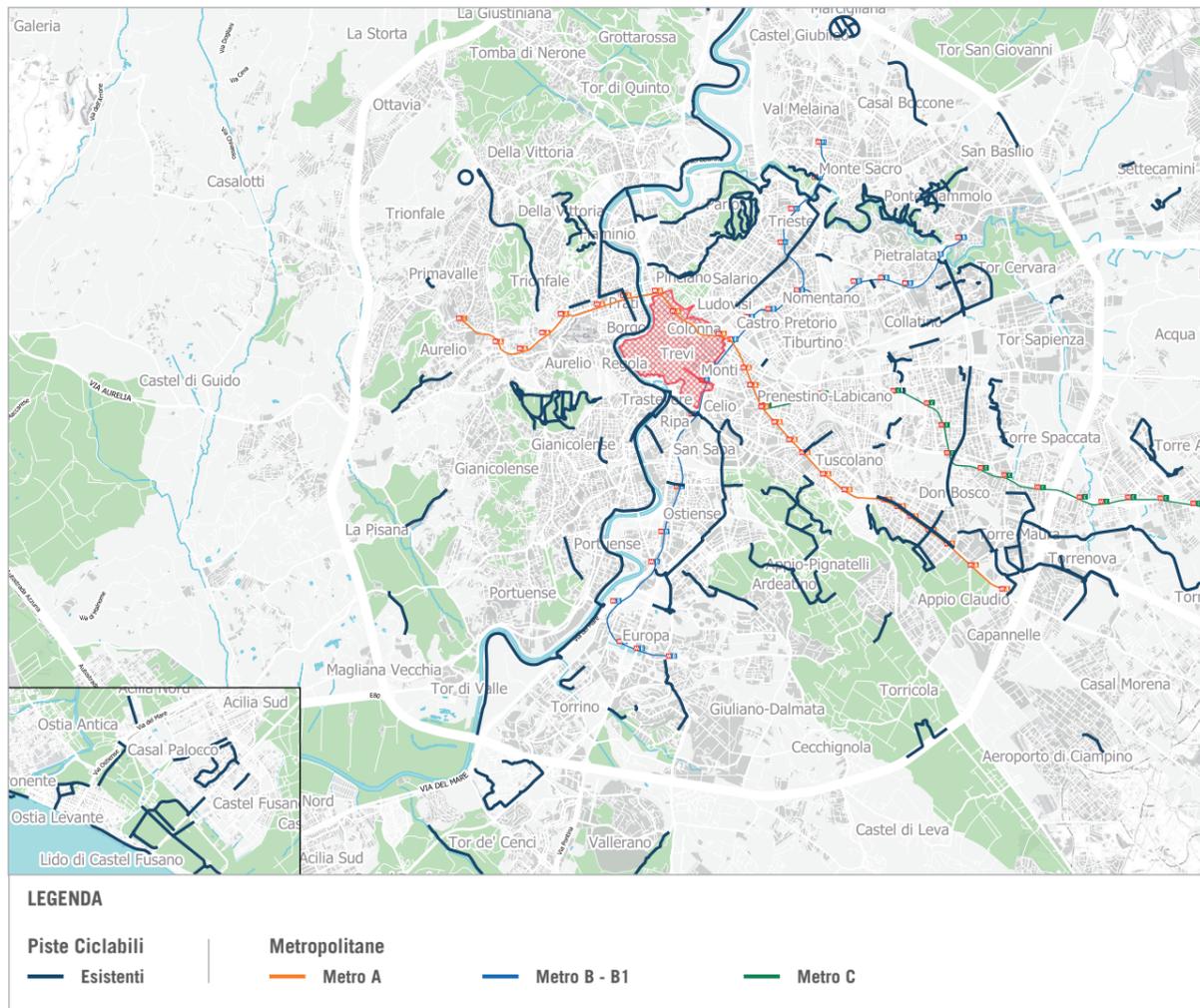


DI CUI

#### SU STRADA



#### IN AREE VERDI



### 02.5 LE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

La ciclabilità a Roma (2019)

**II Municipio**  
si colloca nella gradatoria nazionale  
dell'indice rete ciclabile/superficie



**IX Municipio**  
si colloca nella gradatoria nazionale  
dell'indice rete ciclabile/popolazione



Quota di piste verdi sul totale  
dei tre Municipi VI, XIII e XV

**0%**

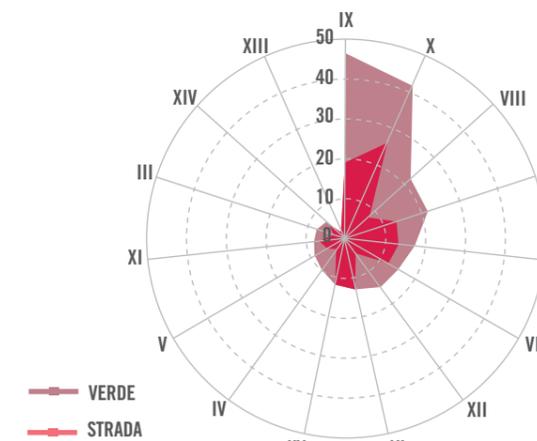
Quota di piste verdi sul totale  
del Municipio XII

**>70%**

Quota di piste verdi  
dei Municipi III, IV e VIII

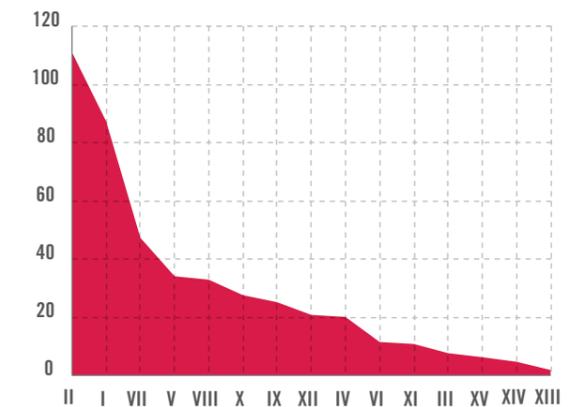
**>60% E <70%**

#### RIPARTIZIONE KILOMETRICA DELLE PISTE CICLABILI PER TIPO E MUNICIPIO

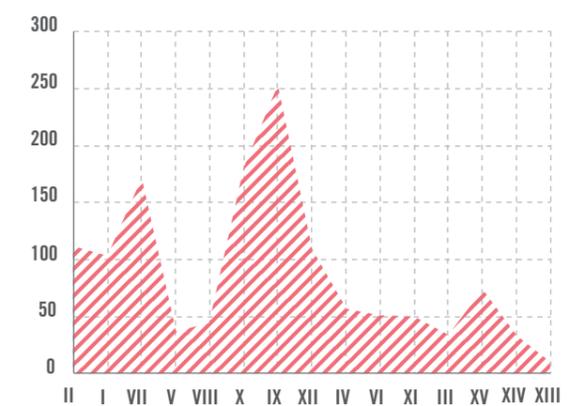


#### INDICI DI DOTAZIONE DI CICLABILITÀ DEI MUNICIPI

ESTESA RETE CICLABILE/SUPERFICIE (KM/100 KM<sup>2</sup>)



ESTESA RETE CICLABILE/POPOLAZIONE (M/1.000 AB.)



## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

### IL CONFRONTO TRA IL 2018 E IL 2019 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2019	2018	Var. %
Tasso motorizzazione autovetture (x 1.000 abitanti totali)	622,9	615,8	1,1%
Tasso motorizzazione motocicli (x 1.000 abitanti totali)	136,8	136	0,6%
Tasso di motorizzazione totale (x 1.000 abitanti con età <14 & >85 anni)	911	900	1,2%
Numero autovetture EURO 5 e EURO 6 (Roma)	777.194	694.526	11,9%
Numero motocicli EURO 4 (Roma)	46.011	30.182	52,4%
Numero autovetture EURO 0, 1, 2, 3 e 4 (Roma)	991.258	1.061.785	-6,6%
Numero motocicli EURO 0, 1, 2 e 3 (Roma)	342.359	357.630	-4,3%
Numero di parcheggi di interscambio *2 parcheggi sono stati temporaneamente destinati ad altro utilizzo di pubblica utilità (A. Emo e Tiburtina)	35*	37	-5,4%
Capacità totale di sosta nei parcheggi di interscambio * cfr. nota punto precedente	14.958*	15.157	-1,3%
Numero linee TPL (solo servizi base)*	359	362	-0,8%
Sviluppo complessivo delle linee - con andate e ritorno distinte - in km*	8.245	8.373	-1,5%
Densità linee su rete (in km linee/km rete)*	3,61	3,68	-1,9%
Flotta bus superficie (ATAC + Roma TPL) in vetture	2.628	2.599	1,1%
Fermate TPL di superficie **	8.193	8.219	-0,3%

(\*) L'ottimizzazione della rete attuata nel 2019 ha determinato 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. L'intervento ha determinato una variazione anche in tutti gli indicatori di sviluppo connessi. Modifiche in espansione o contrazione entro i 50Km complessivi, comunque, non sono da considerarsi indicative, ma del tutto fisiologiche nelle attività di "manutenzione" e revisione periodica dei tracciati.

(\*\*) La variazione del numero di fermate è imputabile esclusivamente a quelle temporanee, istituite o eliminate per esigenze di servizio sopraggiunte (trespoli); il numero netto degli impianti di fermata fissi non si è modificato nel corso del 2019.

	2019	2018	Var. %
Produzione servizi TPL superficie -bus + filobus +elettrico – programmato (in mln di vetture x km)	128,23	127,83	0,3%
Produzione servizi TPL superficie -bus + filobus +elettrico – consuntivo (in mln di vetture x km)	107,37	105,89	1,4%
Produzione servizi TPL Tram – programmato (in mln di convogli x km)	4,98	4,45	11,9%
Produzione servizi TPL Tram – consuntivo (in mln di convogli x km)	3,77	3,59	5,0%
Produzione servizi TPL metropolitana – (*) programmato (in mln di carrozze x km)	52,07	52,20	-0,2%
Produzione servizi TPL metropolitana – consuntivo (in mln di carrozze x km)	49,92	49,08	1,7%
Produzione totale servizi TPL - bus + filobus + elettrico + tram + metro - programmato (in mln di unità di trasporto x km)	185,28	184,49	0,4%
Produzione totale servizi TPL - bus + filobus + elettrico + tram + metro - consuntivo (in mln di unità di trasporto x km)	161,06	158,55	1,6%
Produzione Ferrovie concesse – Programmato - entro confini comunali (in mln di convogli x km)	3,85	3,89	-1,0%
Aziende con Mobility Manager attivo	248	229	8,3%
N° dipendenti interessati	364.500	335.000	8,8%
Scuole/Istituti con Mobility Management attivato	40	30	33,3%
Studenti e personale scolastico interessato	41.000	31.000	32,2%

(\*) Nel corso del 2019 la produzione programmata ha subito una riprogrammazione in termini di lieve riduzione, in ragione dei fermi-servizio effettuati nell'anno per lavori di manutenzione straordinaria sulle infrastrutture.

## 02 L'OFFERTA DI MOBILITÀ

IL CONFRONTO TRA IL 2018 E IL 2019 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2019	2018	Var.%
Postazioni per il Car Sharing (station based)	156	151	3,3%
Parco Auto Car Sharing (station based)	181	190	-4,7%
Iscrizioni al servizio di Car Sharing (station based)	2.900	3.000	-3,3%
Punti di ricarica per auto	229	184	24,5%
Punti ricarica motocicli	24	24	-
Punti ricarica Van Sharing	1	1	-
Estensione rete ciclabile (in km)	251,7	242,8	3,7%







# 03

## LE REGOLE

La sezione riporta elementi di analisi della mobilità romana connessi all'insieme delle norme e delle discipline introdotte per la regolazione della circolazione e della sosta dei veicoli privati sul territorio urbano. Vengono trattati tre temi principali: la regolamentazione della sosta, sia dei veicoli privati che di quelli 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 74.000 stalli di sosta, distribuiti su 7 dei 15 municipi cittadini. Ben 28 ambiti ricadono nell'area più centrale della città, con il I e II municipio interessati dall'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 posti auto per 1.000 abitanti (nel I e II Municipio il rapporto sale a 180 stalli/1.000 abitanti).

La regolazione del sistema logistico di distribuzione delle merci sul territorio urbano dispone in totale di 1.600 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 42 stalli circa ogni 10.000 addetti (52 stalli ogni 1.000 addetti al commercio).

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 supera di poco i 500 ha, mentre quelle notturne raggiungono una superficie complessiva di quasi 380 ha.



**84% DEGLI  
AMBITI SONO  
NEI MUNICIPI  
I E II**

## 5.600 ORE DI INTERDIZIONE ALLE ZTL



Tenendo conto delle rispettive ampiezze delle fasce orarie di interdizione (diurne/notturne) e delle giornate di loro applicazione (feriali/festivi), nel 2019 le quattro aree ZTL sono state interdette ai non autorizzati per una durata totale di circa 5.570 ore, con un'incidenza del 15,9% 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 2019 il sistema è stato complessivamente attivo per un totale di poco inferiore alle 94mila ore-varco.

Nella trattazione della circolazione a traffico limitato, per ciascun ambito ZTL è stata predisposta una scheda con indicazione dei dati caratterizzanti l'area (estensione, numero varchi, ecc.) 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).

Il consistente afflusso di turismo nelle aree centrali della città ha richiesto l'istituzione di una limitazione all'accesso anche per i bus turistici, 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 18 varchi dislocati lungo i principali corridoi della rete di superficie.

Completa il panorama delle regole il sistema della "permissistica", ovvero l'insieme delle autorizzazioni e dei permessi che vengono rilasciati a coloro che hanno diritto di accedere alle ZTL. Alla fine del 2019 erano attivi quasi 30mila permessi "con contrassegno" (rilasciato a diverse categorie di utenti) e circa 22mila permessi "senza contrassegno" (i cosiddetti sportellati), rilasciati per lo più ad enti pubblici e aziende che - per motivi di servizio - hanno necessità di accedere alle zone centrali di Roma con veicoli aziendali. Dei 29mila permessi con contrassegno rilasciati nel 2019, poco meno di 12mila sono stati concessi ai residenti delle zone centrali della città interessate dalle limitazioni di traffico, di cui per quasi tre quarti residenti del Centro Storico. Per completare il quadro, nel 2019 erano attivi poco più di 6.000 permessi per l'accesso alla ZTL AF1-VAM, circa 5.300 i permessi rilasciati per motivi legati ai servizi/lavori svolti all'interno delle ZTL e circa 2.200 i permessi 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 2018-2019, dove unici dati di rilievo sono la sostanziale **stabilità** dei "permessi merci" rilasciati (+0,6%), cui si contrappone una **flessione** dei "permessi ZTL" (-7,6%). Di contro, lo **scostamento** registrato rispetto al numero di **stalli attivi per la sosta tariffata** (-0,8%) va invece letto come dato fisiologico di sistema, connesso alla gestione dello spazio urbano e alla sua destinazione di pubblica utilità. In sostanza gli ambiti di sosta tariffata sono costantemente e frequentemente interessati da rimodulazioni della destinazione d'uso, per rispondere a sopravvenute esigenze di interesse pubblico, per cui possono essere distolti dalla tariffazione della sosta per essere destinati a sosta di motoveicoli, sosta riservata al Corpo Diplomatico, sosta disabili (stallo generico o stallone con concessione ad personam), aree per lo sharing, aree di ricarica per veicoli elettrici, aree di carico/scarico merci o altre specifiche esigenze di servizio. Ne consegue che le variazioni in negativo o in positivo del dato "stalli attivi" va inteso come la risultante di una Amministrazione attiva sul territorio, attenta e reattiva ad esigenze e modificazioni del tessuto sociale ed urbano.

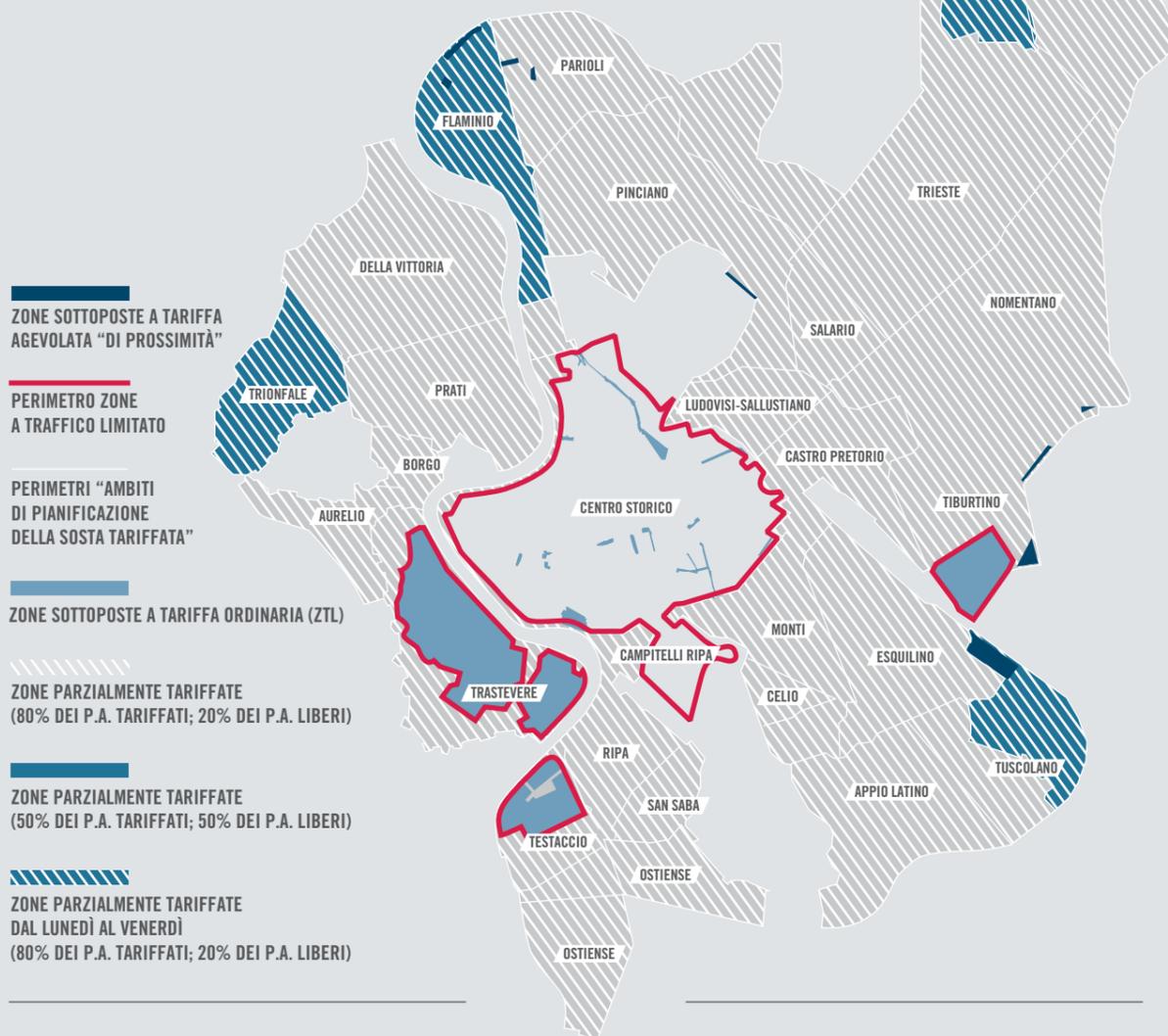


PERMESSI  
ZTL -8%

## 03 LE REGOLE

### 03.1 LA SOSTA La sosta tariffata - 2019

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



#### AMBITI TARIFFATI

29

#### CAPACITÀ TOTALE DI SOSTA TARIFFATA (AL 31/12/2019)

74.134 POSTI AUTO

### 03.1 LA SOSTA La sosta tariffata - 2019

#### MUNICIPI INTERESSATI DALLA SOSTA TARIFFATA

7

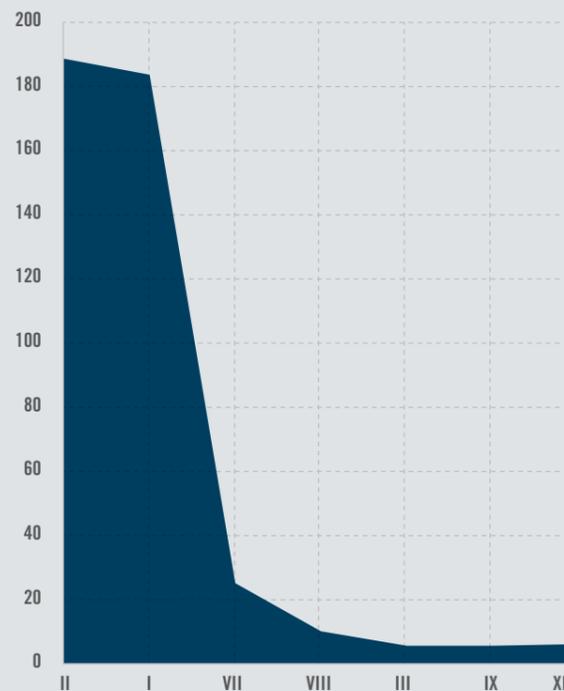
#### POPOLAZIONE SERVITA

1,29 MLN DI ABITANTI

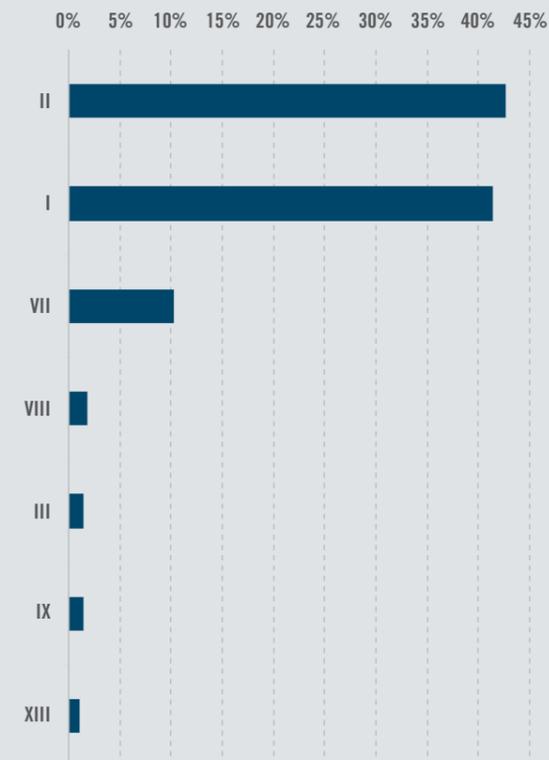
#### CAPACITÀ DI SOSTA IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE TOTALE DI ROMA

26,1 POSTI AUTO/1.000 ABITANTI

#### DOTAZIONE POSTI AUTO PER MUNICIPIO IN POSTI AUTO/1000 ABITANTI



#### RIPARTIZIONE DEI POSTI AUTO TARIFFATI PER MUNICIPIO AL 31/12/2019



#### NEI DUE MUNICIPI CENTRALI

I e II RICADE IL 84,1% DELLA SOSTA TOTALE

#### CAPACITÀ DI SOSTA IN RAPPORTO ALLA POPOLAZIONE DEI DUE MUNICIPI CENTRALI

I e II NON INFERIORE A 180 POSTI AUTO / 1.000 ABITANTI

## 03 LE REGOLE

### 03.1 LA SOSTA La sosta per i veicoli merci - 2019

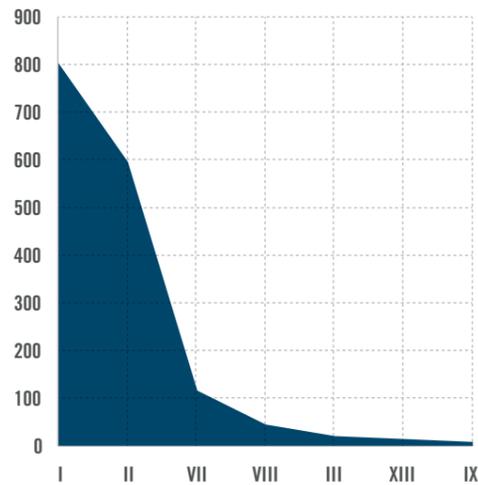
#### NUMERO TOTALE DI STALLI MERCI A ROMA

**1.602**

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

**NOMENTANO, TRIESTE**  
(CON PIÙ DI 165 STALLI)

#### N° STALLI MERCI PER MUNICIPIO



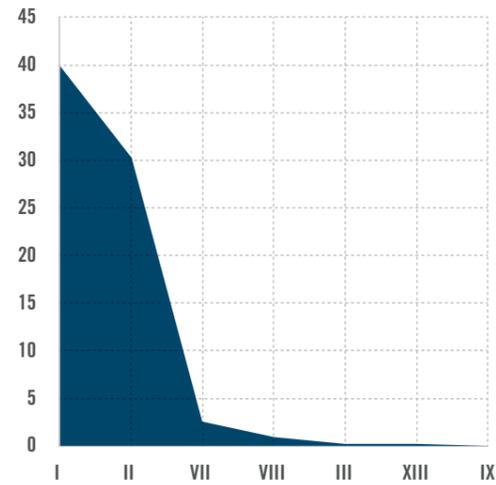
#### NUMERO MUNICIPI CON STALLI MERCI

**7**

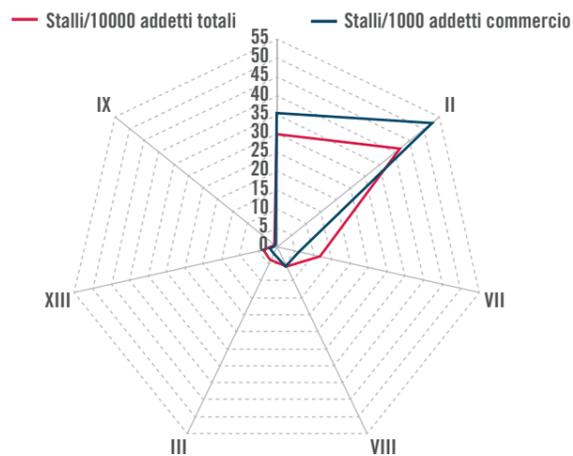
Municipi con il **maggiore** numero di stalli

**I E II** (CON L' 87,2% DEL TOTALE DI ROMA)

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



#### DENSITÀ DI STALLI MERCI PER ADDETTI - MUNICIPIO



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

**12,9** STALLI/10.000 ADDETTI TOTALI

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

**9,3** STALLI/1.000 ADDETTI AL COMMERCIO

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



### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO La ZTL centro storico

SUPERFICIE ZTL DIURNA **4.15** KM²

SUPERFICIE ZTL NOTTURNA **2,27** KM²

NUMERO DI VARCHI **21**

ORE VARCHI NEL 2019 **69.415**

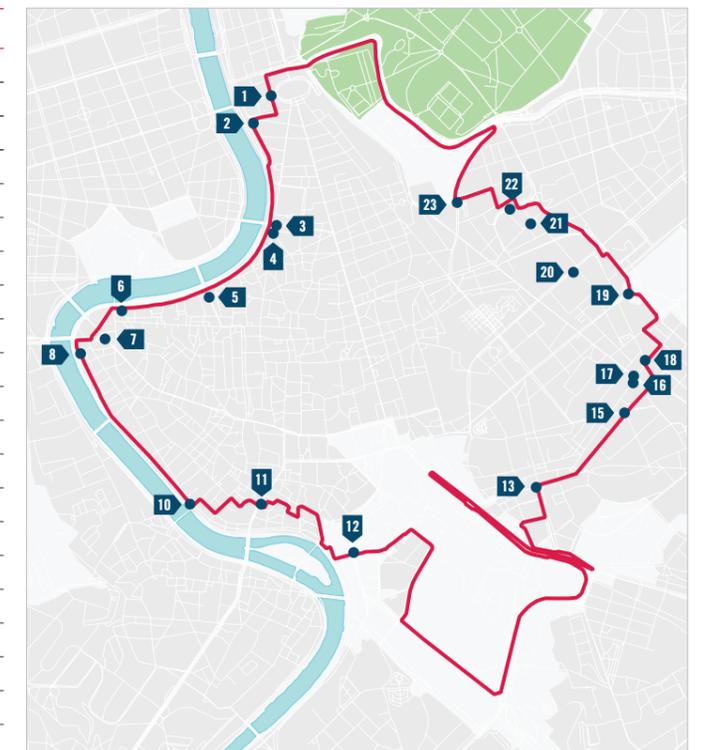
#### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2019

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	06:30	18:00	11,50	253	2,910
SABATO	14:00	18:00	4,00	52	208
FESTIVI	-	-	-	-	-
NOTTURNA	23:00	03:00	4,00	47	188

**3.306**

\* ZTL notturna: venerdì-sabato

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 2019 **18.882**

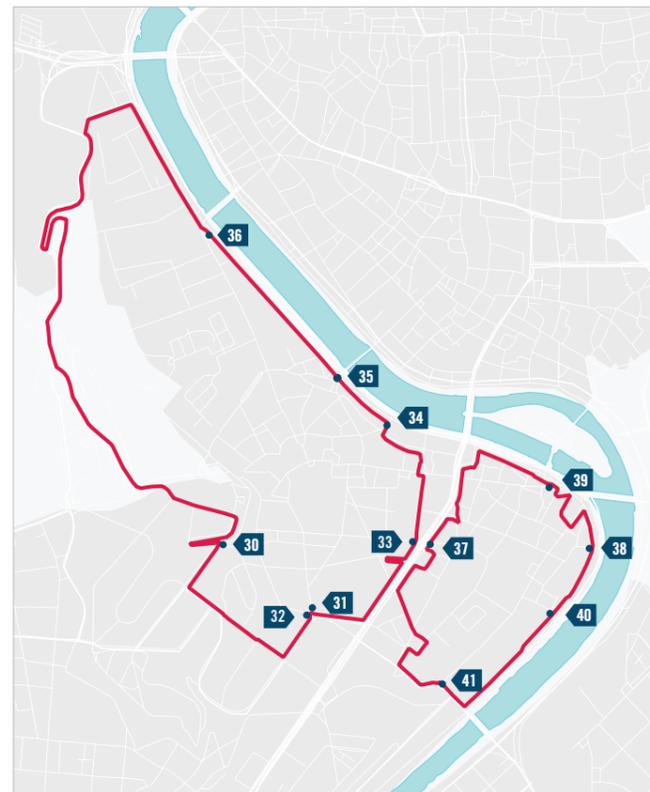
##### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2019

	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	-	-	-	-	0
NOTTURNA	21:30	03:00	5,50	92	506

**1.574**

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

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



#### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO La ZTL San Lorenzo

SUPERFICIE ZTL DIURNA **-**

SUPERFICIE ZTL NOTTURNA **0,26** KM<sup>2</sup>

NUMERO DI VARCHI **7**

ORE VARCHI NEL 2019 **3.542**

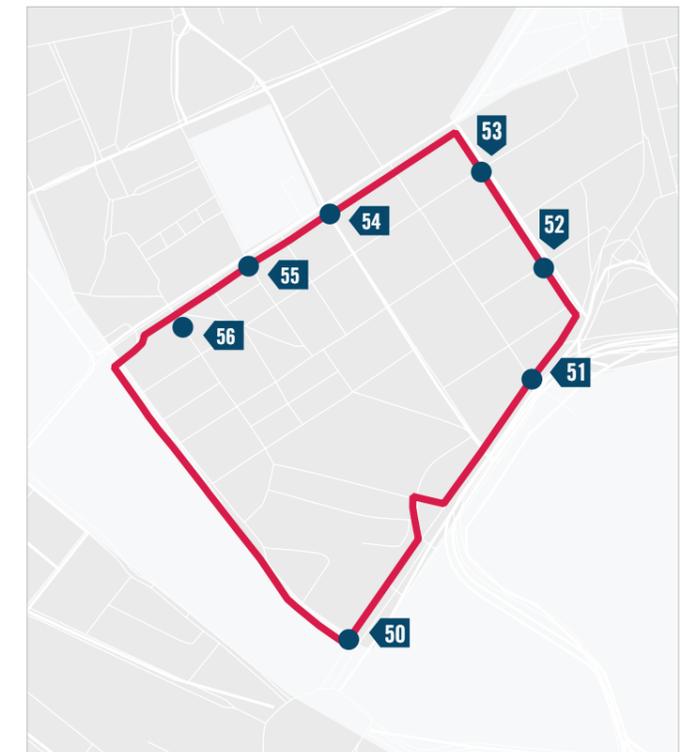
##### ORARI DI ATTIVAZIONE - 2019

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	-	-	-	-	0
SABATO	-	-	-	-	0
FESTIVI	-	-	-	-	0
NOTTURNA	21:30	03:00	5,50	92	506

**506**

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

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



## 03 LE REGOLE

### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO La ZTL Testaccio

SUPERFICIE ZTL  
DIURNA -

SUPERFICIE ZTL  
NOTTURNA **0,26** KM<sup>2</sup>

NUMERO  
DI VARCHI **10**

ORE VARCHI  
NEL 2019 **1.880**

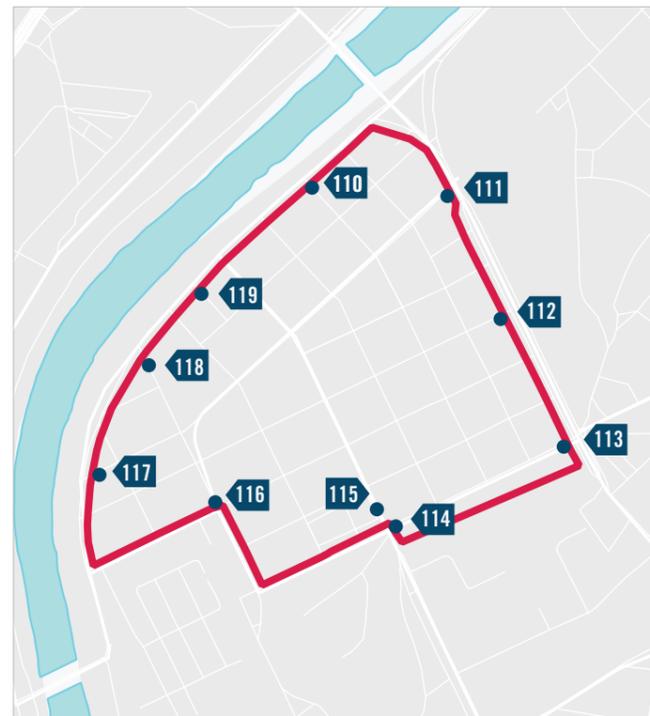
ORARI DI ATTIVAZIONE - 2019

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	-	-	-	-	-
SABATO	-	-	-	-	-
FESTIVI	-	-	-	-	-
NOTTURNA	23:00	03:00	4,00	47	188

**188**

\* ZTL notturna: venerdì-sabato

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



### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO La ZTL AF1 - VAM

SUPERFICIE ZTL  
DIURNA **23,01** KM<sup>2</sup>

SUPERFICIE ZTL  
NOTTURNA -

NUMERO  
DI VARCHI **22**

ORE VARCHI  
NEL 2018 **153.406**

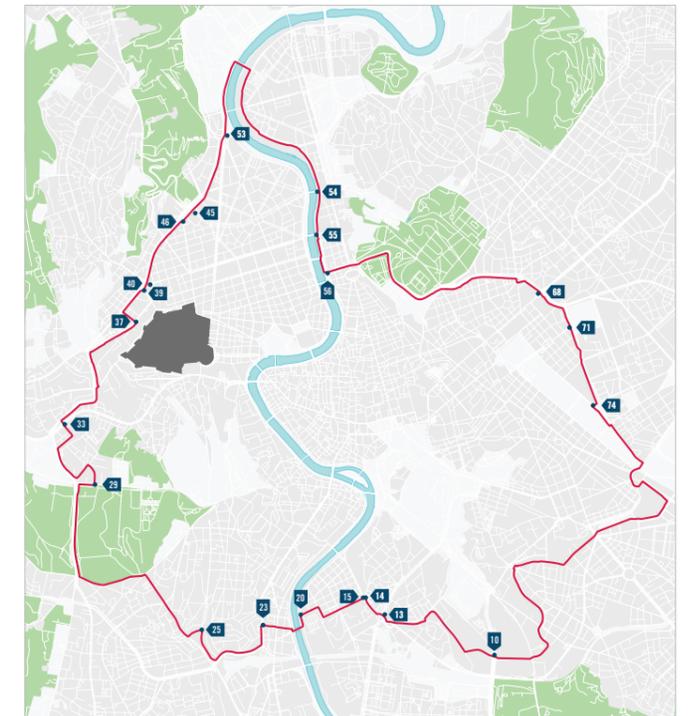
ORARI DI ATTIVAZIONE - 2019

	Ora inizio	Ora fine	Durata (h)	n° giorni	n° ore/anno
FERIALE	05:00	24:00	19	253	4.807
SABATO	05:00	24:00	19	52	988
FESTIVI	05:00	24:00	19	62	1.178
NOTTURNA	-	-	-	-	0

**6.973**

\* chiusa agli autocarri superiori ai 7,5 m

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via Cristoforo Colombo	10
2	Via della Piramide Cestia	13
3	Viale Manlio Gelsomini	14
4	Via Marmorata	15
5	Lungotevere Testaccio	20
6	Viale di Trastevere	23
7	Viale dei Quattro Venti	25
8	Via Aurelia Antica	29
9	Via Gregorio VII	33
10	Via Angelo Emo	37
11	Via Vittor Pisani	39
12	Via Andrea Doria	40
13	Via della Giuliana	45
14	Viale Giuseppe Mazzini	46
15	Lungotevere della Vittoria	53
16	Ponte del Risorgimento	54
17	Ponte del Risorgimento	54
18	Ponte Giacomo Matteotti	55
19	Lungotevere Arnaldo da Brescia	56
20	Via XX Settembre	68
21	Via San Martino della Battaglia	71
22	Via Marsala	74



## 03 LE REGOLE

### 03.2 LE ZONE A TRAFFICO LIMITATO Le ZTL bus

NUMERO  
**ZTL BUS 3**

SUPERFICIE ZTL  
**BUS A 324,6** KM<sup>2</sup>  
(confine esterno: GRA)

SUPERFICIE ZTL  
**BUS B 23,01** KM<sup>2</sup>  
(confine esterno: AF1-VAM)

SUPERFICIE ZTL  
**BUS C 4,15** KM<sup>2</sup>  
confine esterno:  
ZTL Centro storico

ORARI DI ATTIVAZIONE - 2019

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

**24.455**

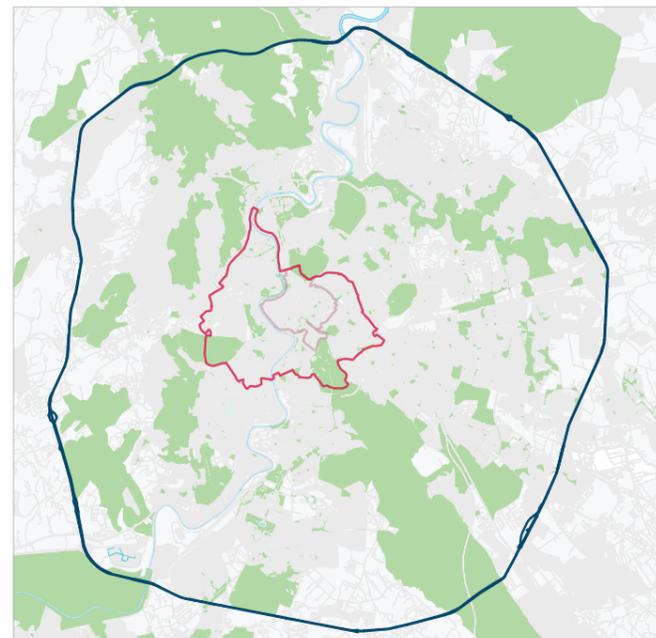
\* in vigore dal 1° gennaio 2019

#### 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)



#### LEGENDA

— ZTL BUS A — ZTL BUS B — ZTL BUS C

### 03.2 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

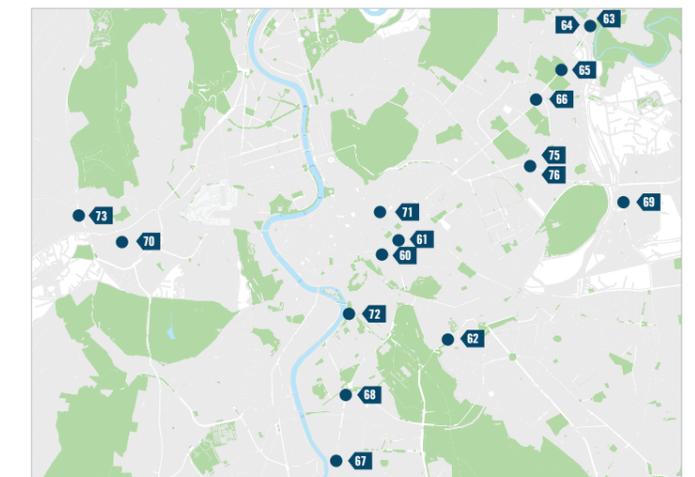


#### VARCHI TPL

**FUNZIONE:**  
MONITORARE USI IMPROPRI DELLE CORSIE  
PREFERENZIALI

NUMERO  
**DI VARCHI 18**

N	DENOMINAZIONE	VARCO
1	Via Nazionale (ang. Magnanapoli)	60
2	Via Nazionale (ang. Milano)	61
3	Via Ambaradam	62
4	Via Nomentana - Via Sacco Pastore dir. G.R.A.	63
5	Via Nomentana - Via Sacco Pastore dir. Centro	64
6	Via Nomentana - Via S. Angela Merici	65
7	Via Nomentana - V.le XXI Aprile	66
8	Viale Ostiense alt. Prefettura	67
9	Via Ostiense - P.le Ostiense	68
10	Via di Portonaccio	69
11	Via Aurelia - Via Cardinal Mistrangelo	70
12	Via del Tritone - Via Zucchelli	71
13	S.M. in Cosmedin - alt. Via della Greca	72
14	P.zza Giureconsulti - C.ne Cornelia	73
15	Via Nizza civ. 28	74
16	Via Catania direz. Centro - alt. P.zza Lecce	75
17	Via Catania - P.zza Lecce	76
18	Via dei Serpenti	77



## 03 LE REGOLE

### 03.3 IL SISTEMA DEI PERMESSI L'accesso alla ZTL - 2019

#### PERMESSI ATTIVI (AL 31/12/2019)

**29.121** CIRCA

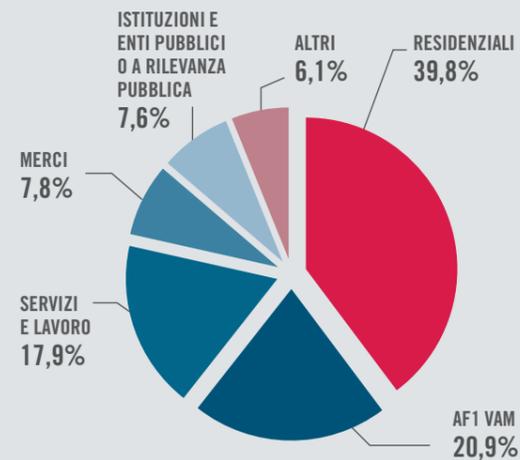
Categoria di permesso più frequente

**RESIDENZIALE** (11.600 PERMESSI ATTIVI)

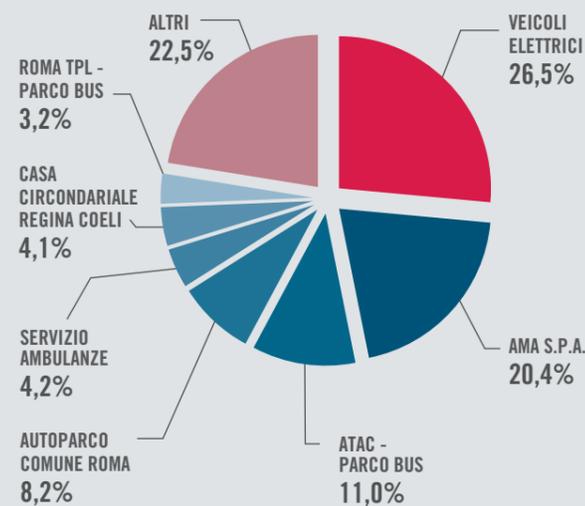
ZTL più richiesta

**CENTRO STORICO** (8.600 PERMESSI ATTIVI)

#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI DI ACCESSO ALLE ZTL PER TIPO



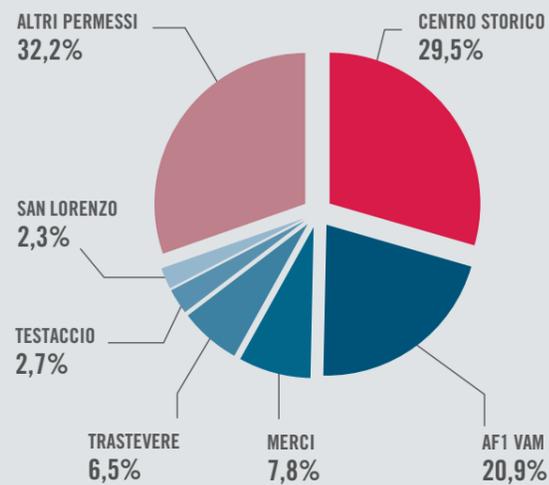
#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI SENZA CONTRASSEGNO (SPORTELLATI) PER CATEGORIA



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

**22.150**

#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI DI ACCESSO ALLE ZTL PER ZTL RICHIESTA



Clieni principali che utilizzano: i permessi senza contrassegno

Comune di Roma - Aziende municipali - Società di servizi

### 03.3 IL SISTEMA DEI PERMESSI L'accesso dei bus turistici - 2019

#### PERMESSI TOTALI RILASCIATI NEL 2019 (GIORNALIERI)

**247.200** CIRCA

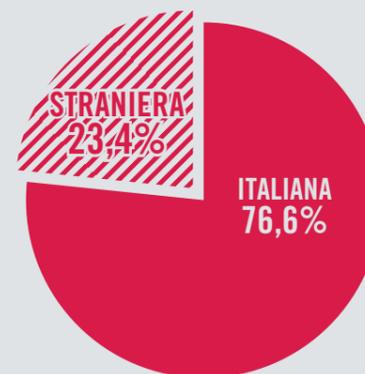
Di cui in carnet di permessi giornalieri

**84.900** CIRCA

Permesso più frequentemente rilasciato

**COLOSSEO + VATICANO** (40% DEL TOTALE)

#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI PER NAZIONALITÀ DEL RICHIEDENTE



#### NUMERO DEI RICHIEDENTI ESTERI

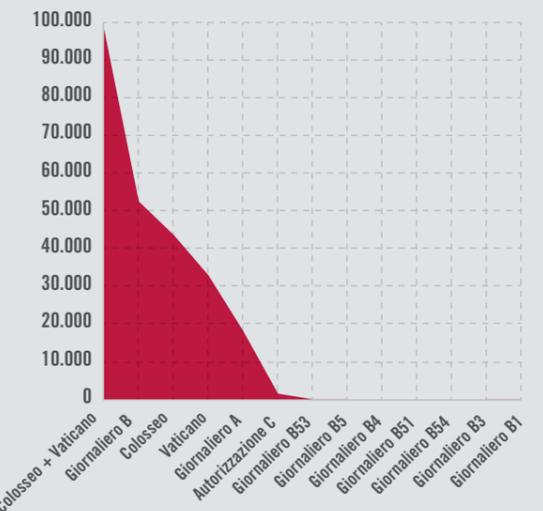
**57.800** CIRCA

I giornalieri A, B, C rappresentano il

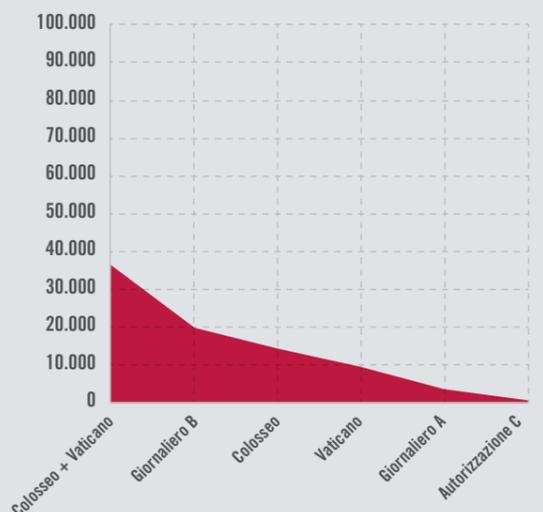
**29,1%** DEL TOTALE

#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI RILASCIATI PER TIPO E PER GIORNI TOTALI DI VALIDITÀ

PERMESSI RILASCIATI



CARNET DI INGRESSI GIORNALIERI



## 03 LE REGOLE

### 03.3 IL SISTEMA DEI PERMESSI L'accesso dei bus turistici - 2019

Numero di **targhe** corrispondenti ai permessi **giornalieri** rilasciati nel 2019

**12.805**

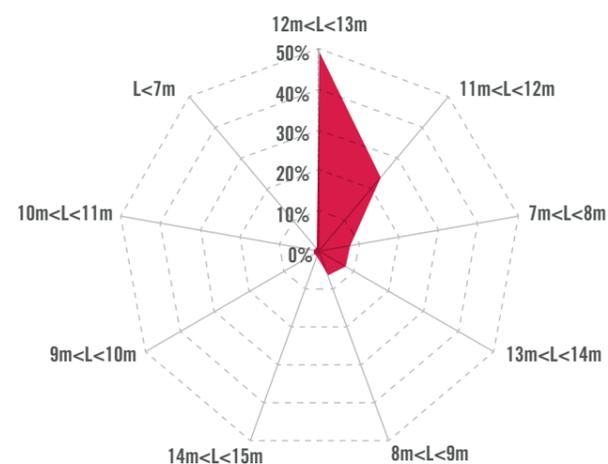
Numero medio di permessi/targa

**19,3**

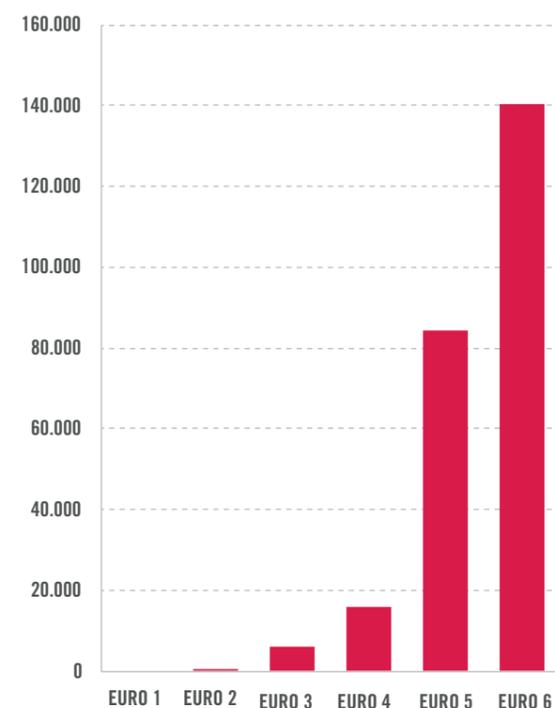
Gli autobus di lunghezza compresa tra gli 11 e i 13 m costituiscono il

**73,1%** DEL TOTALE

#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI PER CLASSE DI LUNGHEZZA DELL'AUTOBUS



#### RIPARTIZIONE DEI PERMESSI PER CLASSE EURO DELL'AUTOBUS



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

**MAGGIO** **11,8%** DEL TOTALE

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

**DICEMBRE** **4,3%** DEL TOTALE

Più della **metà** dei permessi rilasciati (**57%**) è associata ad autobus di classe

**EURO** **6**

## 03 LE REGOLE

Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori

	2019	2018	Var. %
Posti auto tariffati attivi *	74.134	74.493	-0,8%
Posti auto tariffati x 1.000 abitanti	26,1	26,1	-
N° stalli merci	1.602	1.607	-0,3%
N° permessi merci validi al 31/12	2.259	2.245	0,6%
N° permessi ZTL validi al 31/12	20.788	22.492	- 7,6%

(\*) Lo scostamento degli stalli attivi registrato rispetto al 2018 è imputabile alla rimodulazione della destinazione d'uso, per sopravvenute esigenze di interesse pubblico, che ha distolto le aree dalla tariffazione della sosta ad altre necessità pubbliche (sosta di motoveicoli, sosta riservata al Corpo Diplomatico, sosta disabili, aree per lo sharing, aree di ricarica per veicoli elettrici, aree di carico/scarico merci, ecc...).

# 04

## LA MOBILITÀ A ROMA

La sezione quarta indaga le caratteristiche della mobilità generata dalla popolazione romana, 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 romani in una giornata feriale tipo. Si è fatto riferimento, a tale scopo, all’indagine di “sfondo” realizzata nel 2019 con tecnica CATI, in concomitanza della rilevazione annuale della Customer Satisfaction - che RSM cura per conto di Roma Capitale - sul gradimento di servizi offerti e delle infrastrutture per la mobilità pubblica e privata. I campioni utilizzati, sebbene di dimensioni contenute, consentono di trarre, al netto dell’errore statistico, informazioni utili rispetto la consistenza del fenomeno e la stratificazione dei comportamenti come delle abitudini di mobilità.

La seconda area tematica 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.

La terza area tematica è dedicata ai livelli di utilizzo della bicicletta a Roma, essenzialmente in termini qualitativi, mediante i dati tratti da un’esperienza condotta a Roma nel 2016 (già presentata nell’edizione 2019 del Rapporto), in seno ad un progetto europeo (ECC - European Cycling Challenge), nel corso del quale sono stati monitorati gli spostamenti in bicicletta delle persone che hanno aderito all’iniziativa nel mese di sperimentazione. Non essendo disponibile al momento uno studio più recente, si è ritenuto comunque di mantenere nel Rapporto l’analisi condotta nel 2016 per la sua valenza in termini di visione complessiva della ciclabilità sul territorio.

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, ecc...)

### LE SCELTE DI MOBILITÀ DEI CITTADINI ROMANI



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 La mobilità dei romani in un giorno feriale tipo

#### SONO USCITI DA CASA

**2.300.000**

RESIDENTI

#### NON SONO USCITI DA CASA

**178.000**

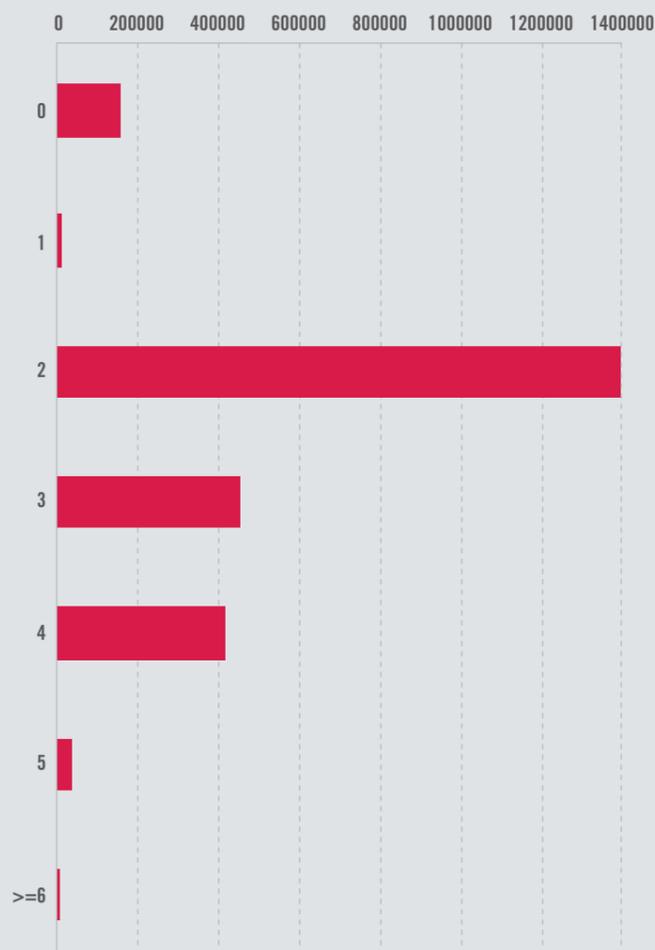
RESIDENTI

#### NUMERO TOTALE DI SPOSTAMENTI

**5,9**

MILIONI (IN UN GIORNO TIPO)

#### CONTEGGIO DEI RESIDENTI IN BASE AL NUMERO DI SPOSTAMENTI EFFETTUATI



Numero medio di spostamenti pro-capite

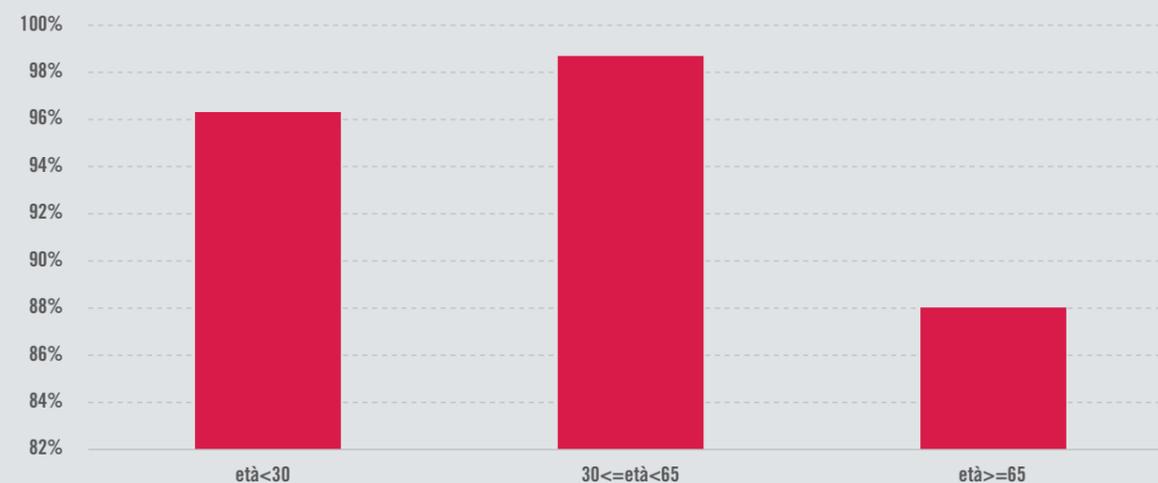
**2,37**

**1,46** MILIONI

di persone effettuano **due** spostamenti (andata e ritorno)

### 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 Gli USCITI da casa per fascia di età

#### GLI USCITI DA CASA PER FASCIA DI ETÀ



#### USCITI DA CASA

**92,8%**

DELLA POPOLAZIONE RESIDENTE

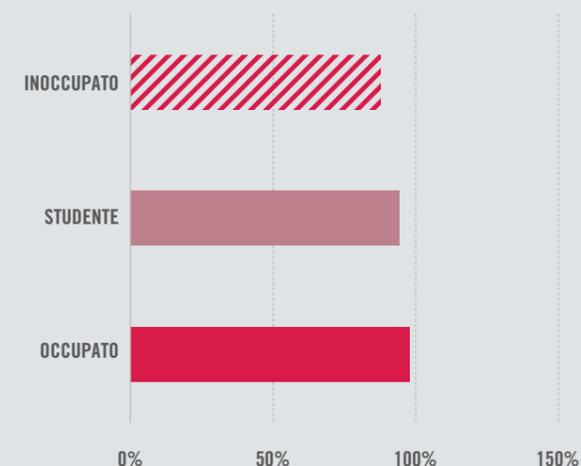
MUNICIPIO CON IL MAGGIOR NUMERO DI USCITI

**VII** **98,1%**

MUNICIPIO CON IL MINOR NUMERO DI USCITI

**XII** **81,7%**

#### USCITI DA CASA PER CONDIZIONE OCCUPAZIONALE



#### USCITI DA CASA PER FASCIA DI ETÀ E GENERE

Escono più frequentemente le donne con età < 30 anni: **97,1%**  
Meno frequentemente gli uomini di età superiore ai 65 anni: **83,5%**

## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

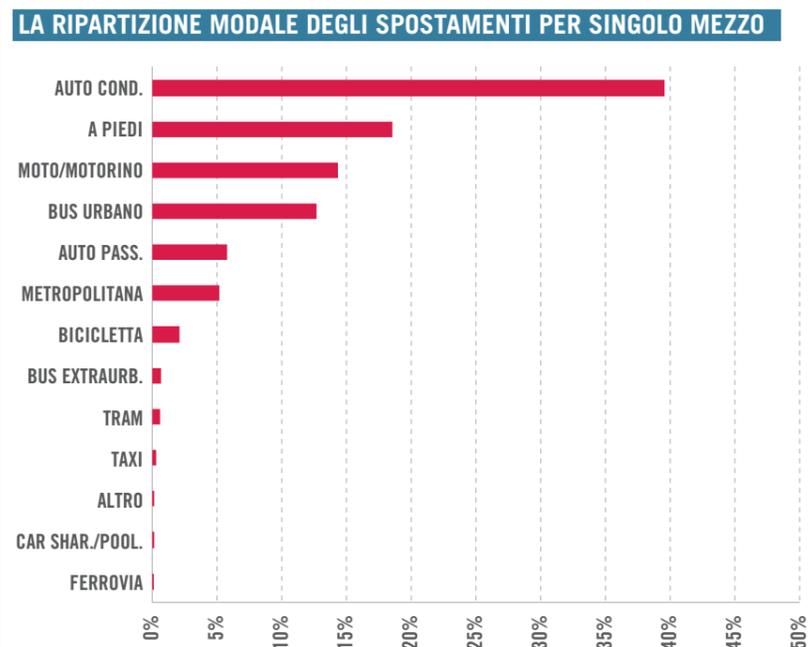
### 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 La ripartizione modale degli spostamenti per singolo mezzo

Sui **5,9** milioni di spostamenti giornalieri



Il **45,3%** viene effettuato con l'auto

(auto conducente + auto passeggero)



#### SPOSTAMENTI SU MEZZO PRIVATO (AUTO + MOTO)

**3,49** MILIONI

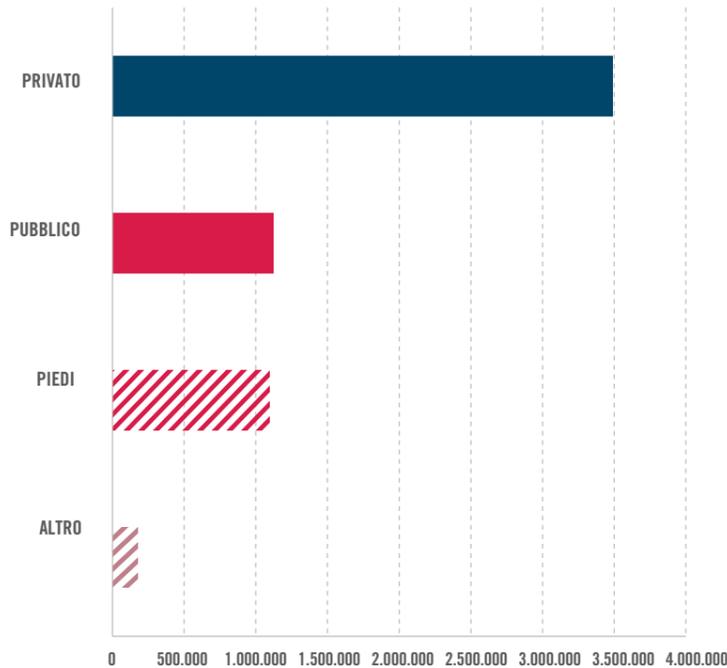
#### SPOSTAMENTI SU MEZZO PUBBLICO

**1,13** MILIONI

#### SPOSTAMENTI NON MOTORIZZATI

PIEDI  
**1,09** MILIONI

BICICLETTA  
**124** MILA

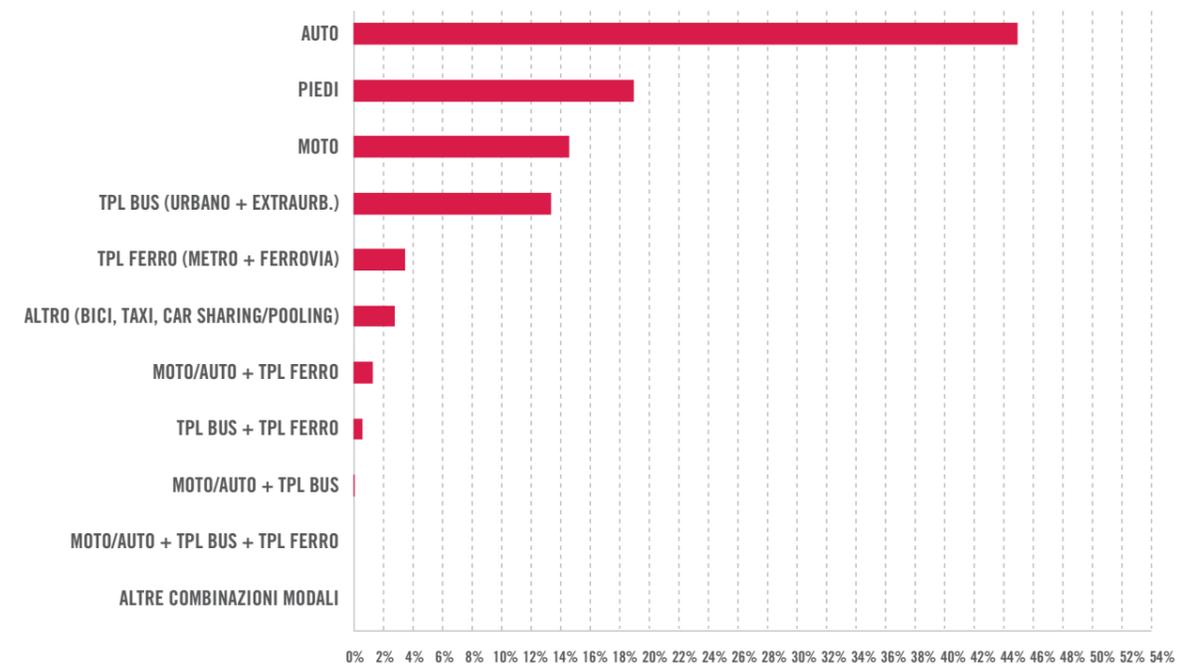


### 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 La ripartizione modale degli spostamenti per catene di mezzi

Sui **5,9** milioni di spostamenti giornalieri

**80** mila sono di tipo multimodale (auto/moto/TPL)

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



#### AUTOBUS (URBANO E/O EXTRA-URBANO)

**13,4%**

#### METRO, FERROVIA E METRO + FERROVIA IN COMBINAZIONE

**3,5%**

#### COMBINAZIONI MULTIMODALI (AUTO/MOTO/TPL)

**1,4%**

#### ALTRI MODI MINORI (BICI, TAXI, CAR SHARING, CAR POOLING)

**2,8%**

## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 La ripartizione degli spostamenti per motivo

#### SPOSTAMENTI SISTEMATICI

**21%** DEL TOTALE

#### SPOSTAMENTI NON SISTEMATICI

**35%** DEL TOTALE

#### SPOSTAMENTI DI RIENTRO A CASA

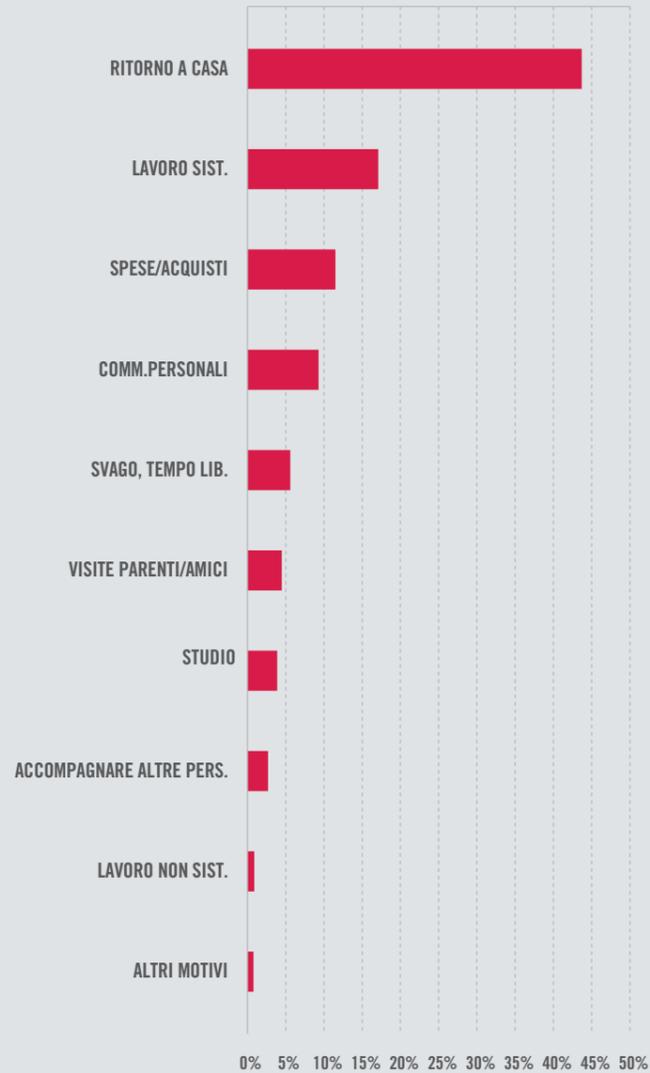
**44%** DEL TOTALE

#### SPOSTAMENTI SISTEMATICI A PIEDI

**14%** DEI SISTEMATICI

#### SPOSTAMENTI NON SISTEMATICI A PIEDI

**31%** DEI NON SISTEMATICI



Invece per moto, auto e TPL ferro, bus



i sistematici sono percentualmente in numero maggiore dei non sistematici

### 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 Orari di inizio e durate degli spostamenti

#### ORARI DI INIZIO

Fascia oraria di punta **mattutina**

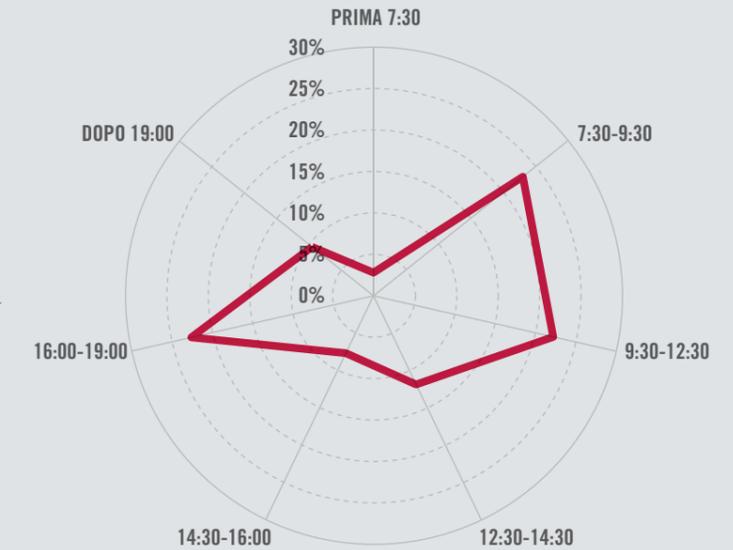
due ore tra le 7:30 e le 9:30

**23%** DEL TOTALE

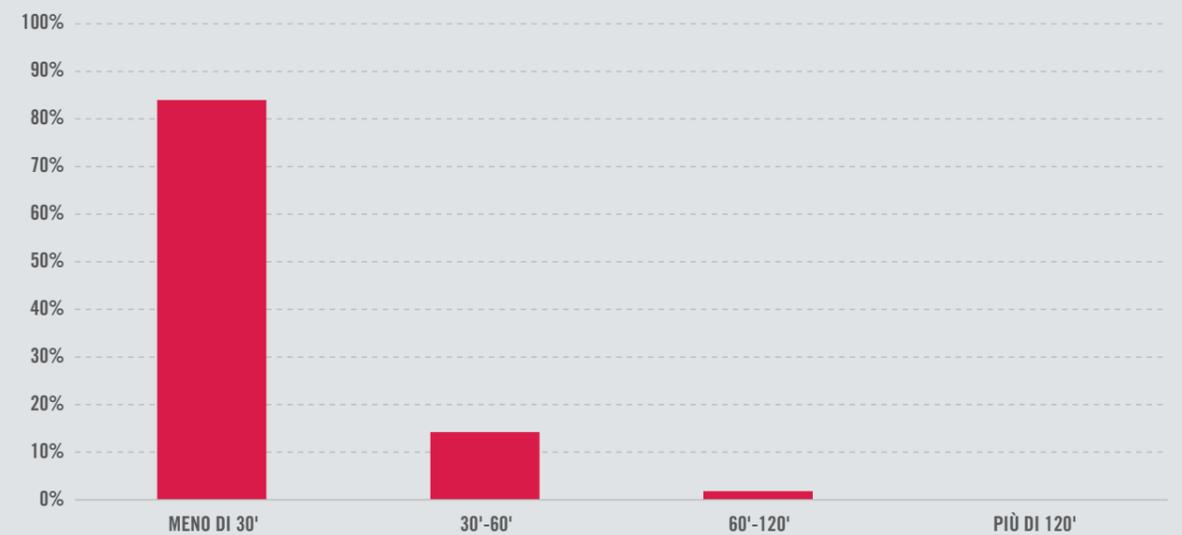
Fascia oraria di punta **pomeridiana**

tre ore tra le 16:00 e le 19:00

**22%** DEL TOTALE



L' **83%** degli spostamenti sono di **breve durata (<30 min.)**



# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 La matrice degli spostamenti per municipi (spostamenti in x 1.000)

### LA MATRICE DEGLI SPOSTAMENTI PER MUNICIPI

MUNICIPIO/ZONA DI ORIGINE DELLO SPOSTAMENTO	MUNICIPIO/ZONA DI DESTINAZIONE DELLO SPOSTAMENTO															TOTALE	
	MUNIC. 1	MUNIC. 2	MUNIC. 3	MUNIC. 4	MUNIC. 5	MUNIC. 6	MUNIC. 7	MUNIC. 8	MUNIC. 9	MUNIC. 10	MUNIC. 11	MUNIC. 12	MUNIC. 13	MUNIC. 14	MUNIC. 15		ALTRI COMUNI
MUNIC. 1	308,4	53,0	13,6	7,5	13,1	3,5	9,4	14,8	8,1	2,2	3,6	14,3	20,7	14,8	18,0		505,2
MUNIC. 2	55,3	270,6	19,9	20,4	17,9	7,5	9,0	4,8	3,1	1,7	4,2		2,3	8,5	19,6		444,8
MUNIC. 3	16,4	20,7	249,4	30,5	11,6	9,3	7,9	4,6	2,2	2,9	4,7	3,9	3,2	3,9	14,0	7,0	392,1
MUNIC. 4	9,1	16,9	29,5	199,6	39,7	18,8	14,1	2,4	2,8					1,5	8,4	1,3	344,0
MUNIC. 5	11,8	20,3	10,2	40,6	280,7	62,1	50,2	7,7	3,0	4,1		1,8		1,4	5,9	2,5	502,2
MUNIC. 6	3,5	6,1	13,1	19,5	54,7	243,2	63,7	14,6	5,5	4,0	5,3	1,0	2,8		2,3	15,0	454,2
MUNIC. 7	11,7	9,8	7,9	11,8	56,0	60,8	397,7	20,5	7,3	7,5	6,0	2,6	4,9	2,8	4,6	29,1	640,9
MUNIC. 8	13,2	4,8	6,0	2,4	7,7	14,6	23,9	94,5	26,9	15,3	37,4	15,9	7,0	1,2	1,5	1,9	273,8
MUNIC. 9	6,5	3,1	2,2	2,8	1,6	5,5	7,5	29,0	240,7	21,1	7,8	15,5	5,7	10,1	3,4	6,1	368,7
MUNIC. 10	2,2	1,7	2,9		4,5	4,0	7,5	15,3	18,2	286,2	8,0	4,9	5,8	1,8		16,6	379,7
MUNIC. 11	3,6	4,2	4,7			4,8	6,0	37,4	10,6	5,1	161,6	39,0	6,4	8,0	4,0	5,1	300,6
MUNIC. 12	13,4		3,9	1,5	1,8	1,0	2,6	16,8	15,5	4,9	41,4	84,7	17,5	6,0	3,2	1,9	216,1
MUNIC. 13	22,3	3,3	3,2			2,8	4,9	7,0	4,2	5,8	6,4	16,3	105,1	52,9	9,2	2,4	245,7
MUNIC. 14	14,8	10,3	3,9	1,5	1,4		2,8	1,2	10,1	1,8	6,6	8,6	49,7	221,8	34,5	4,9	373,8
MUNIC. 15	18,0	18,6	14,0	8,4	5,9		6,8	1,5	3,4		5,0	3,2	9,0	35,7	193,0	4,0	326,5
ALTRI COMUNI			7,0	1,3	4,8	12,7	26,8	0,9	7,1	16,6	5,1	1,9	1,2	4,9	4,0	9,6	104,0
	510,2	443,6	391,3	347,8	501,3	450,4	640,8	272,8	368,7	379,3	303,1	213,7	241,3	375,2	325,5	107,5	5872,4

Spostamenti in migliaia di unità

Le relazioni più frequenti sono quelle intra-municipio

### CHI GENERA E ATTRA E PIÙ SPOSTAMENTI



Relazioni intra-municipio **57%** del totale spostamenti

### CHI GENERA PIÙ SPOSTAMENTI INTRA MUNICIPIO



## 04.1 INDAGINI SFONDO 2019 Il possesso di veicoli in famiglia

### IL POSSESSO DI VEICOLI IN FAMIGLIA

#### AUTOVETTURE



#### MOTOCICLI (>50CC)



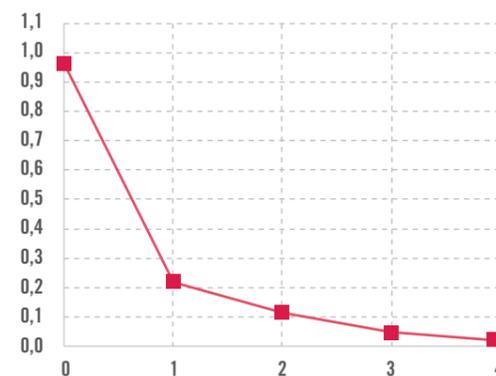
#### MOTORINI (<50CC)



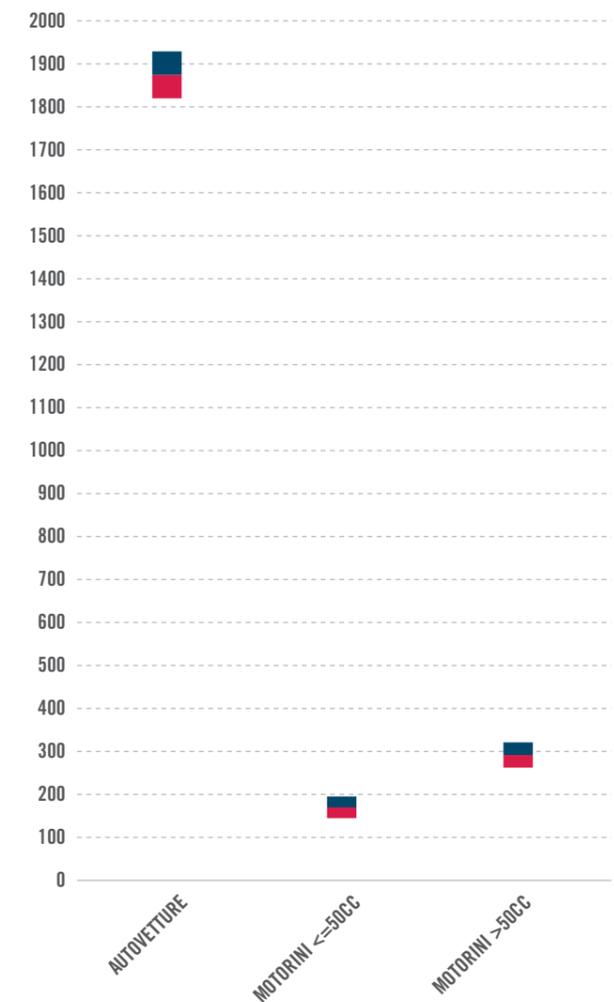
#### FAMIGLIE PROPRIETARIE DI ALMENO UNA BICICLETTA



### NUMERO FAMIGLIE (IN MLN) PROPRIETARIE DI BICICLETTA (FINO A 4 BICICLETTA)



Nel corso delle indagini è stato chiesto al capo-famiglia di dichiarare il numero e il tipo di veicoli di proprietà. Poiché i dati sono stati ricavati da un'indagine campionaria si deve tener conto dell'errore statistico. La figura, pertanto riporta gli intervalli di stima dei totali dei veicoli di proprietà delle famiglie romane.



Sull'asse verticale del grafico l'unità di misura è in migliaia di veicoli

Famiglie proprietarie di almeno una autovettura **71,5%**



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO La domanda di accesso alle ZTL - 2019

Flusso giornaliero di ingresso nelle 4 ZTL del Centro nel giorno con più traffico

**221.500** VEICOLI (17/05/2019, GIORNO DI SCIOPERO TPL)

Flusso giornaliero di ingresso nelle 4 ZTL del Centro nel giorno medio

**168.000** VEICOLI

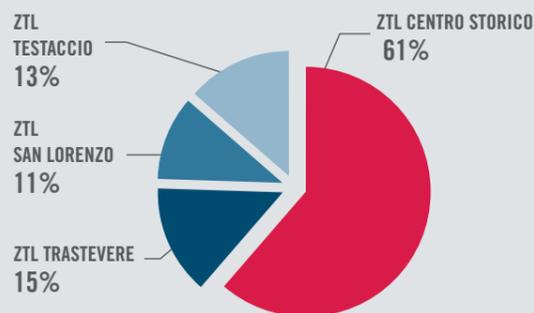
Flusso giornaliero di ingresso nelle 4 ZTL del Centro nel giorno con meno traffico

**50.500** VEICOLI (29/06/2019)

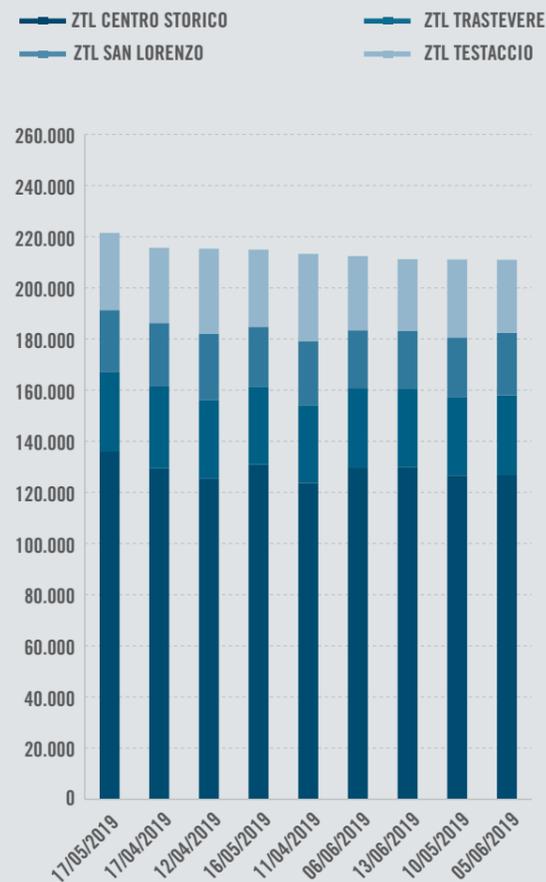
NUMERO TOTALE DI VARCHI DELLE QUATTRO ZTL

**50**

RIPARTIZIONE DEI FLUSSI TRA LE ZTL NEL GIORNO DI PUNTA DEL 2019 (12/10/2019)



FLUSSI IN INGRESSO ALLE ZTL NELLE 10 GIORNATE DI PUNTA DEL 2019



Flusso/varco di ingresso nel giorno medio

**3.360** VEICOLI GIORNO/VARCO

Flusso/varco orario di ingresso nella giornata con più traffico (17/05/2019)

**185** VEICOLI/ORA VARCO

### 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO La domanda di accesso alla ZTL Centro - 2019

Flusso totale in ingresso alla ZTL nell'anno

**38,4** MILIONI DI VEICOLI

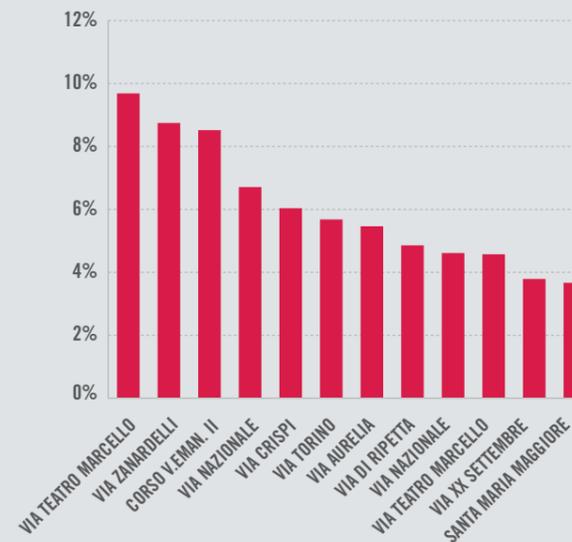
Flusso giornaliero di ingresso nel giorno con più traffico (17/05/2019)

**136.000** VEICOLI

Flusso medio giornaliero di ingresso nell'anno 2019

**105.000** VEICOLI/GIORNO

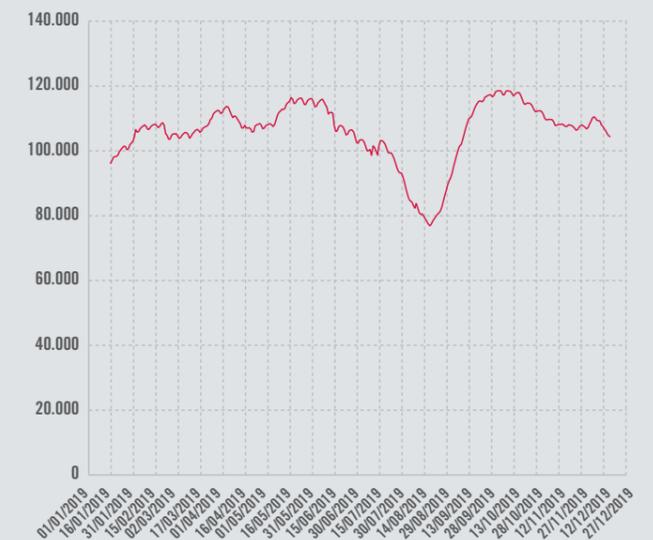
RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO (SOLO I PRIMI 12)



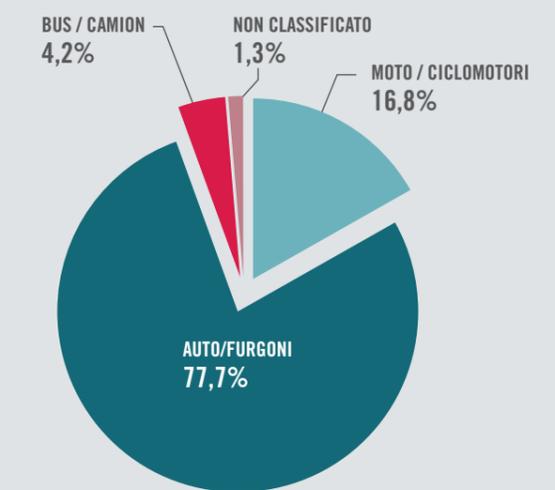
I primi 3 varchi totalizzano

**27%** dei flussi totali in ingresso alla ZTL

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



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



Flusso orario medio di ingresso medio per varco nella giornata con più traffico 2019 (17/05/2019)

**6.500** VEICOLI/VARCO GIORNO



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

La domanda di accesso alla ZTL Trastevere - 2019

Flusso totale in ingresso alla ZTL nel 2019

**9,2** MILIONI DI VEICOLI

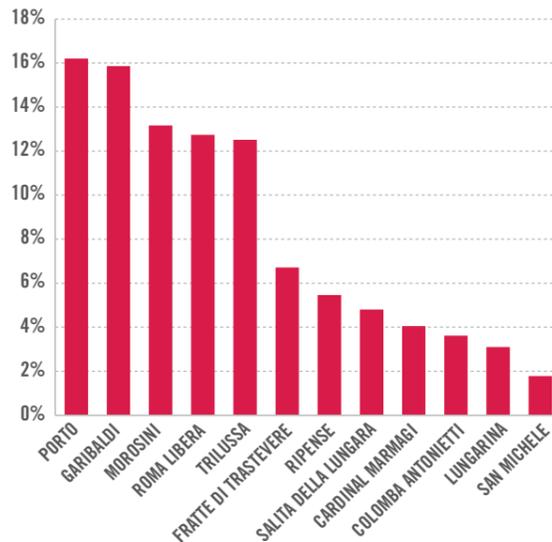
Flusso giornaliero di ingresso nel giorno con più traffico (11/10/2019)

**32.800** VEICOLI

Flusso medio giornaliero di ingresso nel 2019

**25.300** VEICOLI/GIORNO

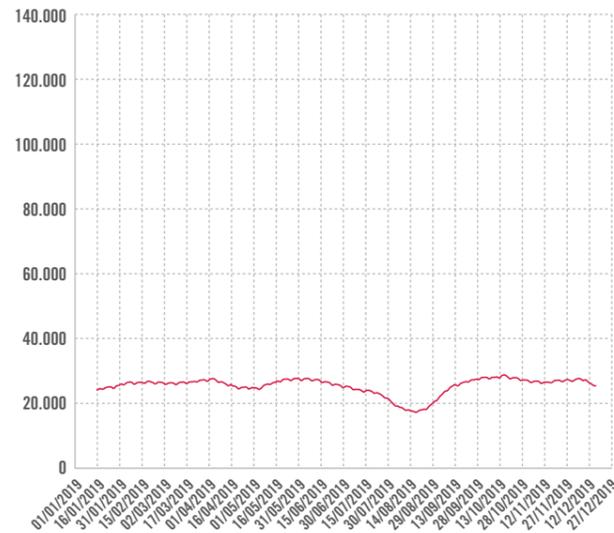
RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



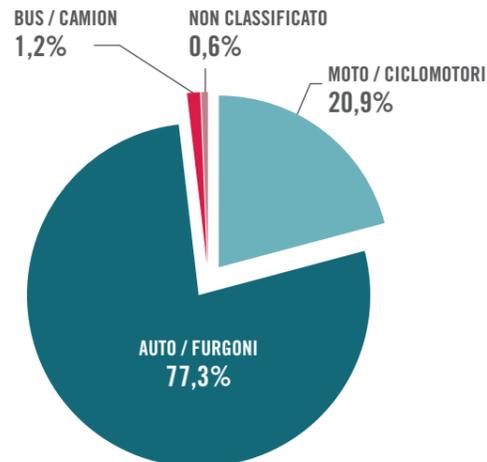
I primi 3 varchi totalizzano

**45,6%** dei flussi totali in ingresso alla ZTL

MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



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



Flusso orario medio di ingresso per varco nel giorno con più traffico 2019 (11/10/2019)

**2.730**

### 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO

La domanda di accesso alle ZZTL San Lorenzo e Testaccio

ZTL SAN LORENZO - 2019

Flusso giornaliero di ingresso nel giorno con più traffico (07/08/2019)

**47.900** VEICOLI

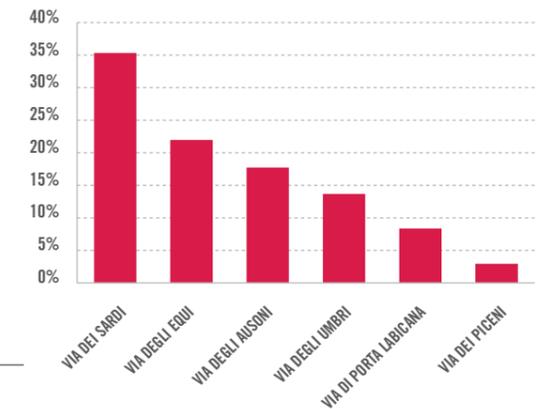
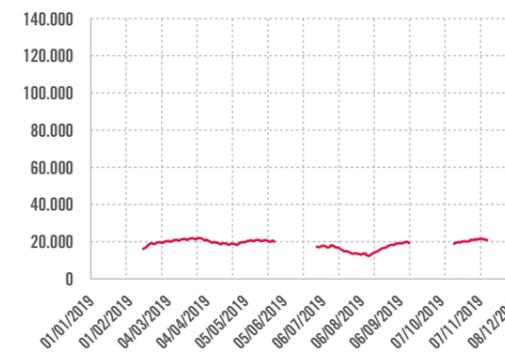
Flusso medio di ingresso nell'anno

**18.300** VEICOLI/GIORNO

Flusso di ingresso medio per varco nella giornata con più traffico 2019 (07/08/2019)

**6.840** (1.240 VEIC./ORA)

RIPARTIZIONI % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



ZTL TESTACCIO - 2019

Flusso giornaliero di ingresso nel giorno con più traffico (11/04/2019)

**34.200** VEICOLI

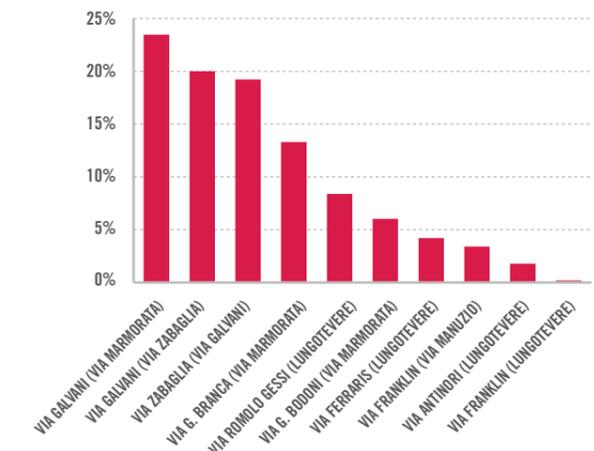
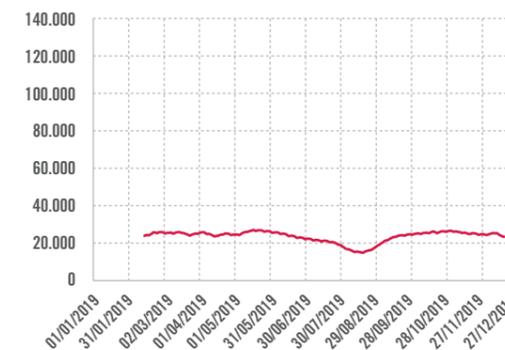
Flusso medio di ingresso nell'anno

**23.400** VEICOLI/GIORNO

Flusso orario medio di ingresso varco di via Zabaglia - giorno con più traffico (11/04/2019)

**3.400** (850 VEIC./ORA)

RIPARTIZIONI % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



# 04 LA MOBILITÀ A ROMA

## 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO La domanda di accesso alla ZTL AF1 – VAM - 2019

Flusso giornaliero di ingresso nel giorno con più traffico (08/03/2019)

**391.000** VEICOLI

Flusso giornaliero medio di ingresso per varco nell'anno (tutti i varchi)

**296.000** VEICOLI

Flusso di ingresso medio per varco nella giornata con più traffico 2019 (08/03/2019)

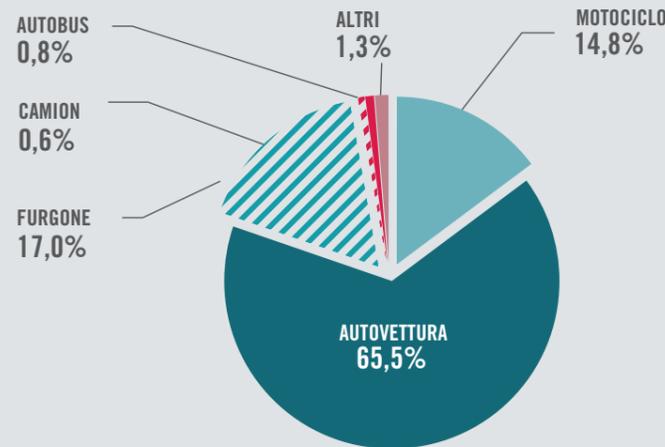
**17.800** VEICOLI

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



### RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO

I primi tre varchi della ZTL totalizzano **un sesto** dei flussitotali in ingresso alla ZTL **due terzi** degli ingressi sono autovetture



## 04.2 ACCESSO ALLE STRADE / CORSIE RISERVATE I varchi di accesso alla tangenziale est - 2019

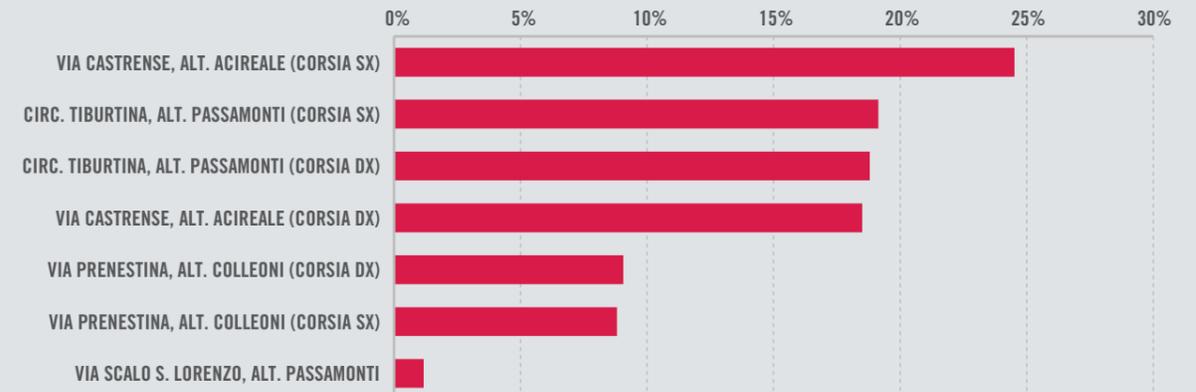
FLUSSO NOTTURNO MEDIO (23.00 – 06.00) RILEVATO AI 4 VARCHI

**970** VEICOLI/NOTTE

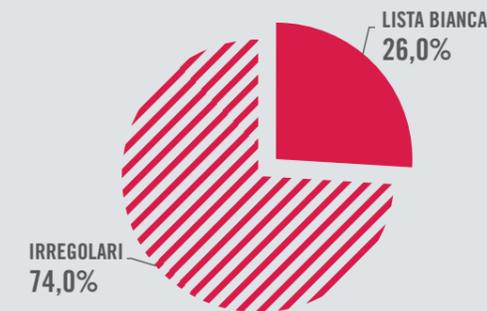
FLUSSO NOTTURNO PIÙ ALTO (23.00 – 06.00) RILEVATO AI 4 VARCHI

**2.710** VEICOLI/NOTTE (RILEVATO AL 01/01/2019)

### RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



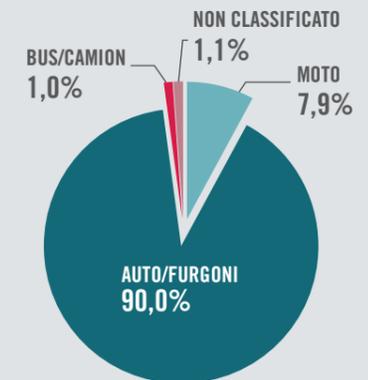
### RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI REGOLARI (LISTA BIANCA) E IRREGOLARI



Notte di picco della percentuale di irregolarità

**80%** (L' 11/08/2019)

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



Il valore più basso della percentuale di irregolarità

**63%** (L' 11/02/2019)



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO I varchi del TPL (corsie preferenziali) - 2019

#### FLUSSO TOTALE ANNUALE IN TRANSITO SUI VARCHI TPL

**11,0** MILIONI DI VEICOLI

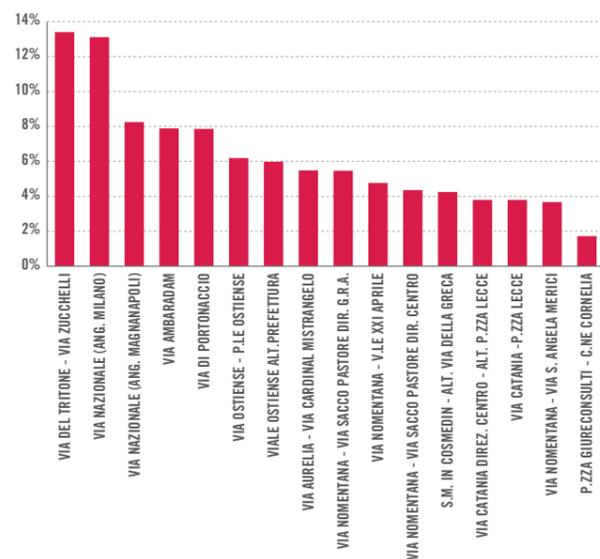
#### FLUSSO GIORNALIERO IN TRANSITO AI VARCHI NEL GIORNO CON PIÙ TRAFFICO DELL'ANNO (10/10/2019)

**40.000** VEICOLI

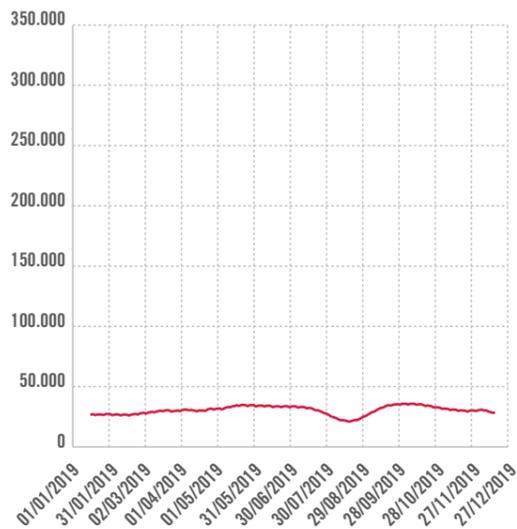
#### FLUSSO MEDIO GIORNALIERO IN TRANSITO AI VARCHI NEL 2019

**30.000** VEICOLI/GIORNO

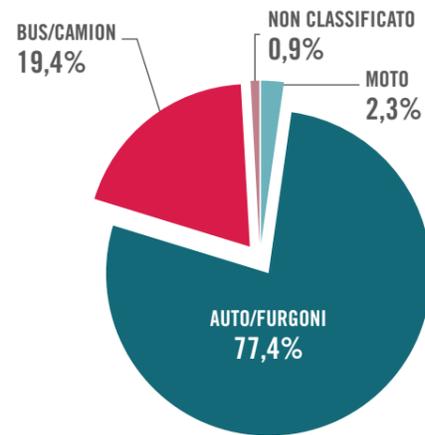
#### RIPARTIZIONE % DEI FLUSSI IN INGRESSO PER VARCO



#### MEDIA MOBILE A TRENTA GIORNI DEI FLUSSI DI INGRESSO



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



I primi 3 varchi totalizzano

il **34,8%** dei flussi totali in transito ai varchi

Flusso di ingresso medio per varco nella giornata con più traffico 2019 (10/10/2019)

**2.230** VEICOLI

### 04.3 LA CICLABILITÀ L'uso della bicicletta a Roma

#### DATI RICAVATI DAL PROGETTO EUROPEO "EUROPEAN CYCLING CHALLENGE (ECC2016)"

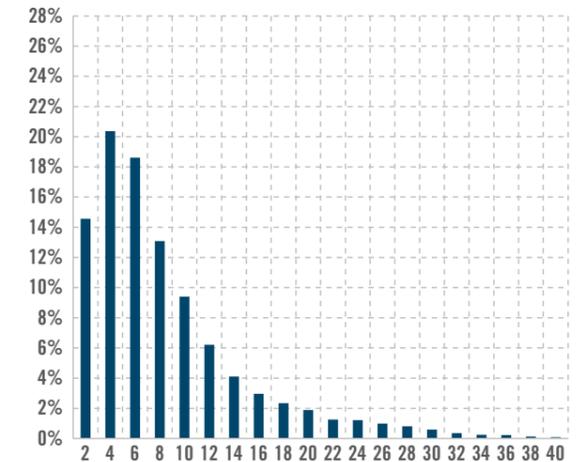
Campione di 1.100 persone che nel mese di sperimentazione (maggio) hanno percorso, sia per lavoro che per tempo libero, 227.000 km

#### PERCORRENZA MEDIA PER SPOSTAMENTO

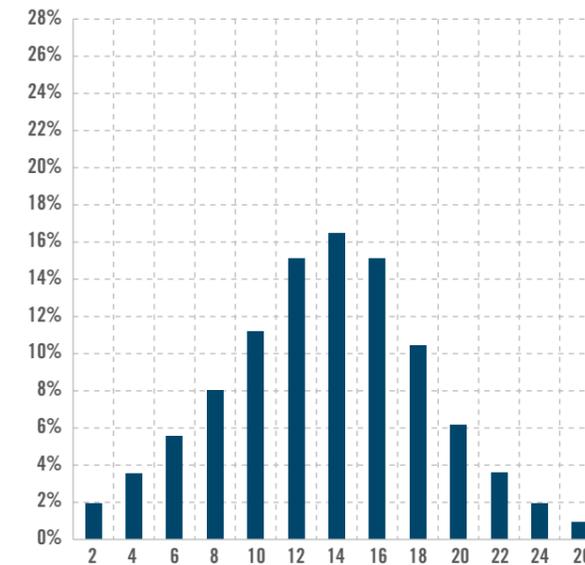
**7,7** KM

Il **53%** del campione ha percorso distanze inferiori ai 6km

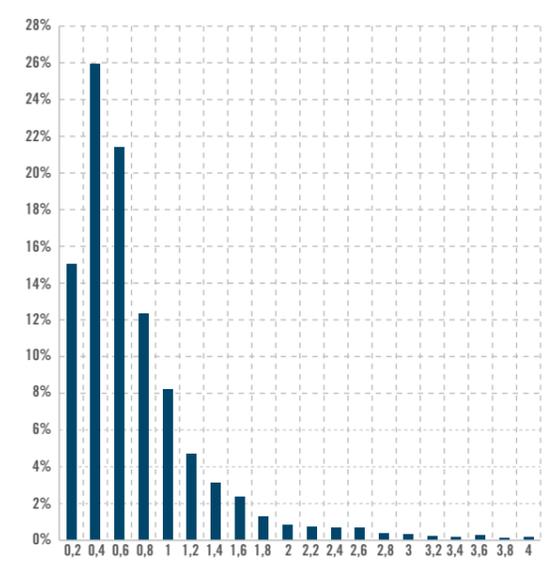
#### DISTRIBUZIONE DEI TEMPI DI PERCORRENZA (KM)



#### DISTRIBUZIONE DELLE VELOCITÀ MEDIE (KM/H)



#### DISTRIBUZIONE DEI TEMPI DI PERCORRENZA (IN ORE)



#### VELOCITÀ MEDIA PER SPOSTAMENTO

**12,4** KM/H

#### TEMPO MEDIO DI SPOSTAMENTO

**40** MINUTI (0,7 ORE)



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.3 LA CICLABILITÀ La matrice OD in bicicletta (ECC-2016)

SPOSTAMENTI TOTALI EFFETTUATI DURANTE LA SPERIMENTAZIONE

**27.000**

SPOSTAMENTI PRO-CAPITE /MESE

**25**

		DESTINAZIONE															
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XII	XIV	XV	
ORIGINE	I	2494	999	236	179	488	44	573	418	170	27	184	302	166	149	173	6602
	II	910	1319	262	190	260	27	242	90	93	5	48	73	46	37	105	3707
	III	260	267	586	84	21	2	18	34	21	1	4	36	15	4	19	1372
	IV	193	156	73	582	97	5	86	39	1	1	7	4	2	1	3	1250
	V	515	251	30	103	665	34	310	87	74	2	9	6	28	18	17	2149
	VI	47	28	5	6	29	322	76	9	1	0	17	0	0	0	0	540
	VII	609	244	14	75	284	82	1268	224	111	8	34	39	31	24	10	3057
	VIII	408	87	23	40	99	3	217	703	165	43	97	96	35	16	45	2077
	IX	173	91	22	5	83	3	102	179	1177	48	38	45	8	21	11	2006
	X	35	1	0	1	1	0	4	14	36	432	3	2	0	0	1	530
	XI	189	63	1	6	20	21	19	107	59	6	164	63	25	2	10	755
	XII	301	84	27	8	18	3	45	98	41	0	79	258	43	3	13	1021
	XIII	168	49	17	2	25	2	34	42	15	1	26	36	113	37	9	576
	XIV	139	35	5	0	5	0	24	34	23	0	2	7	45	325	44	688
	XV	170	100	26	8	19	1	13	40	9	0	7	6	7	34	236	676
			6611	3774	1327	1289	2114	549	3031	2118	1996	574	719	973	564	671	696

SPOSTAMENTI INTRA-MUNICIPALI

**10.700**  
(40% DEL TOTALE)



Municipio generano e attraggono

**15.000**  
SPOSTAMENTI  
(55% DEL TOTALE)

### 04.4 LA DOMANDA SU TPL Le vendite dei titoli di viaggio - 2019

TOTALE TITOLI VENDUTI NELL'ANNO (TITOLI METREBUS)

**98,2** MILIONI

TOTALE GIORNATE EQUIVALENTI DI VALIDITÀ DEI TITOLI VENDUTI NELL'ANNO

**255** MILIONI

MEDIA GIORNALIERA DI VENDITE DI BIT ROMA

**245.000**

TABELLA DI EQUIVALENZA TITOLI/GIORNI DI VALIDITÀ

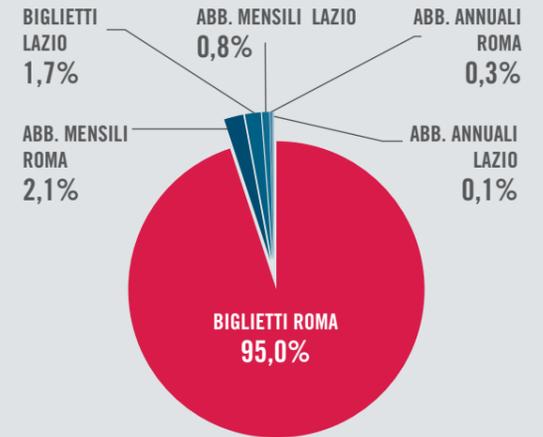
BIT, BiPiù*	0,07
10 BIT	0,69
Biglietto Roma 24H, BIRG Lazio	1
Biglietto Roma 48H	2
Biglietto Roma 72H, BTR Lazio	3
CIS, CIRS Lazio	7
Abbonamenti mensili Roma/Lazio	30
Abbonamenti annuali Roma/Lazio	360

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

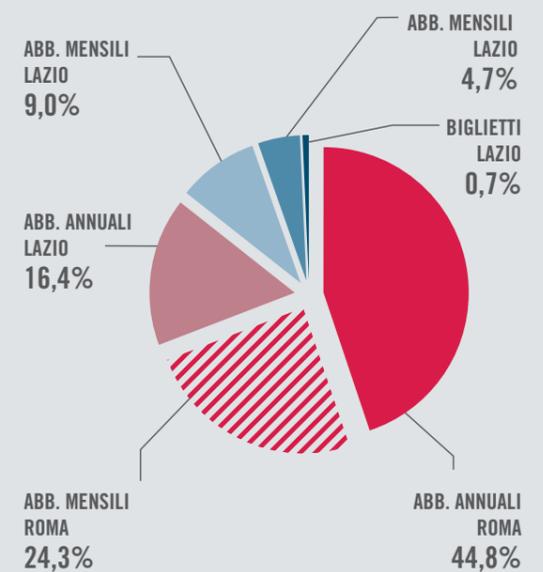
MESE DI PUNTA PER LA VENDITA DI TITOLI

**OTTOBRE**  
(9,7 MILIONI DI PEZZI VENDUTI)

RIPARTIZIONE DELLE VENDITE DI TITOLI DI VIAGGIO



RIPARTIZIONE DELLE GIORNATE EQUIVALENTI DI VALIDITÀ DEI TITOLI DI VIAGGIO



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

### 04.4 LA DOMANDA SU TPL Le vendite dei titoli di viaggio – serie storiche delle vendite

Dal 2008 al 2019 c'è stata una **riduzione** delle vendite di titoli di

**21,6** MILIONI DI PEZZI  
(VARIAZIONE DEL -18%  
SUL TOTALE 2008)

Titoli in discesa

titoli Lazio i biglietti lazio hanno subito una variazione del **-42%**

Gli abbonamenti Roma (mensili + annuali) si mantengono stazionari

Gli abbonamenti Lazio (mensili + annuali) hanno subito una lieve variazione del **-0,25%**

Gli abbonamenti Roma e Lazio venduti nel 2019 equivalgono a:

**5,7** MILIONI DI MESI ABBONAMENTO

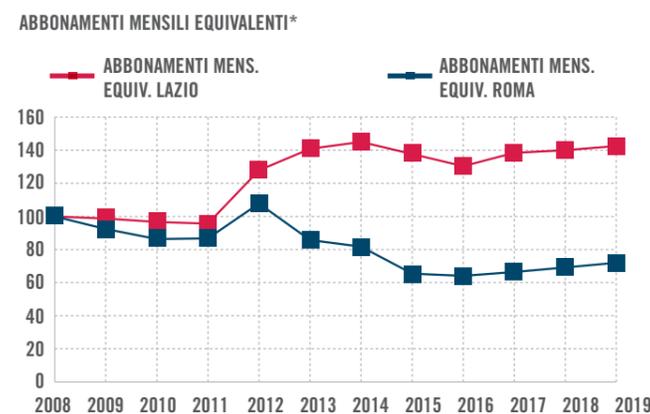
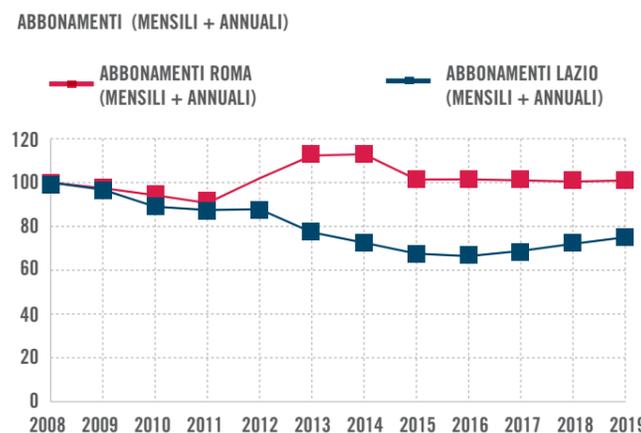
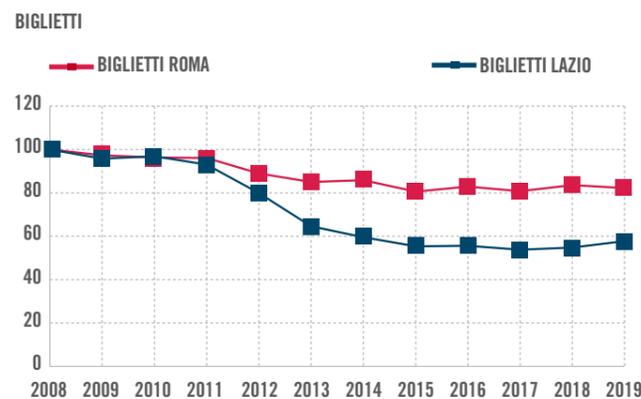
Gli abbonamenti equivalenti Roma **SONO** cresciuti, nello stesso periodo, del

**42,5%**

Gli abbonamenti equivalenti Lazio **SONO** cresciuti, nello stesso periodo, del

**-0,3%**

#### SERIE STORICA DEI NUMERI INDICE DELLE VENDITE DEI TITOLI DI VIAGGIO (PER FAMIGLIE DI TITOLI)



\* Abbonamenti equivalenti = abbonamenti mensili + (abbonamenti annuali x 2)  
Si è fatto riferimento ai soli abbonamenti, mensili e annuali, ordinari

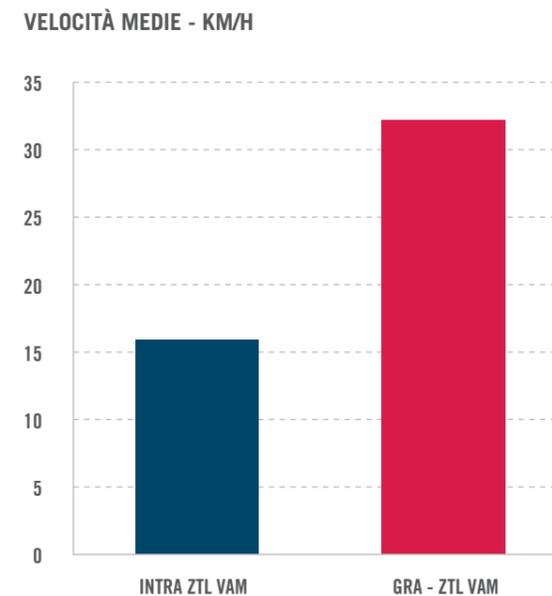
### 04.5 BUS TURISTICI La mobilità dei bus turistici

Con l'acquisto del carnet di permessi o dei permessi per servizi su linee Gran Turismo, commerciali e scolastiche, i titolari dei permessi ricevono l'OBU (On Board Unit) che, installato a bordo degli autobus, provvede a inviare al sistema ibus i parametri relativi alla posizione e alle caratteristiche cinematiche della marcia del mezzo. In questa scheda sono riportati i dati di circolazione in area Intra-GRA registrati al **15 Giugno 2019**.

NUMERO BUS ENTRATI	<b>80</b>
PERCORRENZE TOTALI	<b>8.220</b> KM
VELOCITÀ MEDIA DI PERCORRENZA	<b>28</b> KM/H
PERCORRENZA MEDIA	<b>102</b> KM/BUS
TEMPO PERMANENZA MEDIO	<b>220</b> MINUTI/BUS

#### DATI RELATIVI AI SOLI BUS MONITORATI CON IL SISTEMA VELOCITÀ MEDIE DEI BUS (TENENDO CONTO DELLE SOSTE)

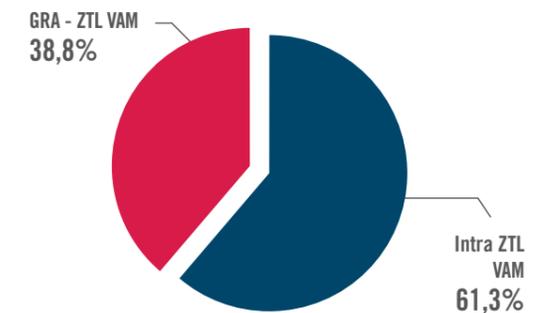
NELLA ZONA GRA- ZTL VAM E NELLA ZONA INTRA-VAM (15 MAGGIO 2019)



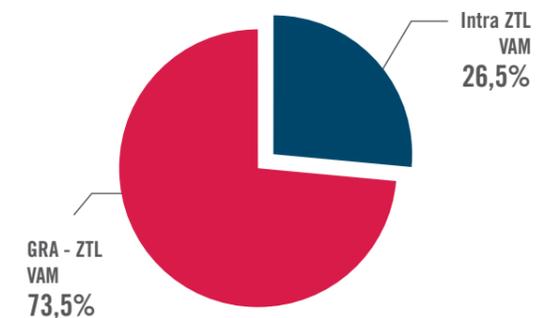
#### RIPARTIZIONE DEGLI INGRESSI, DEI TEMPI DI PERMANENZA E DELLE PERCORRENZE TOTALI

TRA LA ZONA COMPRESA TRA IL GRA E LA ZTL VAM E LA ZONA INTRA-VAM (15 MAGGIO 2019)

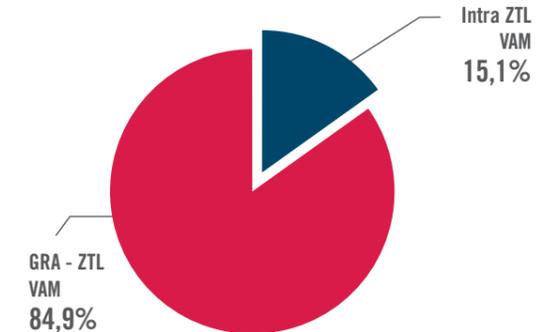
**N° INGRESSI**



**TEMPI PERMANENZA TOTALI**



**PERCORRENZE TOTALI**



## 04 LA MOBILITÀ A ROMA

Il confronto tra il 2018 e il 2019 dei principali indicatori

	2019	2018	Var.%
Usciti da casa in un giorno feriale tipo (in mln)	2,30	1,88	22,3%
Spostamenti totali in un giorno feriale tipo (in mln)	5,87	5,29	10,9%
Spostamenti con mezzo privato (in mln)	3,49	3,11	12,2%
Spostamenti con TPL (in mln)	1,13	1,12	0,01%
Spostamenti in bicicletta (x 1.000)	124,0	74,1	67,3%
Spostamenti multimodali (privato + pubblico in x 1.000)	80,0	51,4	55,6%
N° biciclette in possesso delle famiglie (x 1.000)	671,5	684,3	-1,9%
N° motorini (<50cc) in possesso delle famiglie	169,1	114,1	48,2%
Flusso in ingresso nelle ZTL Centro, Trastevere, San Lorenzo, Testaccio nella giornata di maggior traffico	221,5	242,6	-8,7%
Biglietti Roma (in mln)	93,25	95,22	-2,1%
Abbonamenti mensili Roma	2.068.468	2.066.341	0,1%
Abbonamenti annuali Roma	317.573	299.443	6,1%
Biglietti Lazio	1.684.778	1.599.346	5,3%
Abbonamenti mensili Lazio	764.138	733.674	4,2%

	2019	2018	Var.%
Abbonamenti annuali Lazio	116.509	108.595	7,3%
Totale titoli Metrebus (in mln)	98,21	100,03	-1,8%
Durata equivalente dei titoli di viaggio venduti (in mln di giornate)	254,98	244,80	4,1%



# 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. Alla esternalità logistica 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.

La **congestione veicolare** è misurata con osservazioni dirette sul campo e con elaborazioni modellistiche che riproducono lo stato delle reti e i conseguenti effetti di interazione tra la capacità delle infrastrutture e i volumi di domanda che su di esse gravano. Le simulazioni consentono di ricavare alcuni parametri caratteristici dell'uso della rete, quali i tempi medi di percorrenza, le velocità medie e i volumi complessivi della domanda nell'ora di punta di una giornata tipo.

Dalle simulazioni (dati 2018) si rileva che i veicoli si muovono sulla rete - nell'ora di punta del mattino - ad una velocità media di 18 km/h su distanze medie di 13 km, ed impegnano le strade per un tempo medio di 45 minuti. In questa fascia oraria è stato stimato un carico complessivo pari a 370mila veicoli, con un traffico particolarmente rilevante sulle grandi direttrici, le consolari in particolare, che raggiungono in media valori di flusso fino a 3mila veicoli/ora per direzione. Le prestazioni della rete del trasporto pubblico sono lievemente più modeste: la velocità media è nell'ordine dei 14km/h, ovviamente con una diversificazione anche marcate nelle diverse componenti (le metro sono più veloci, i bus soffrono di più delle condizioni del traffico), le distanze coperte sono in compenso lievemente più basse (11 km circa), mentre i tempi di percorrenza sfiorano i 49 minuti. Sulla rete gravano, nell'ora di punta del mattino, circa 166mila passeggeri del TPL.

Riguardo al tema dell'incidentalità stradale si è fatto riferimento ai dati ISTAT 2019, nel migliore aggiornamento disponibile alla data di redazione del presente Rapporto, utilizzati per tracciare un quadro comparativo tra Roma e gli altri 7 grandi comuni d'Italia presi in esame. Per la distribuzione geografica degli incidenti registrati a Roma, la fonte dati è la Polizia Municipale di Roma Capitale, che nella rilevazione degli incidenti sul territorio fornisce anche i dati relativi alla loro localizzazione geografica, dato che si è rivelato fondamentale nel processo di ricostruzione degli indicatori di incidentalità locali per municipio.



**VELOCITÀ  
MEDIA 18 KM/H  
PER LE AUTO**

**14 KM/H PER  
IL TRASPORTO  
PUBBLICO**



**INCIDENTI  
STRADALI ROMA  
AL 1° POSTO  
PER TASSO  
DI MORTALITÀ  
E AL 5° POSTO  
PER I FERITI**

**I DECESSI  
PER I PEDONI  
DIMINUISCONO  
DEL 29%**

L'ISTAT evidenzia per Roma una situazione di criticità in seno al gruppo degli 8 grandi comuni del Paese: nel 2019 Roma registra 29.072 incidenti, 131 morti e 15.919 feriti. Rapportando i morti e i feriti alla popolazione, Roma si colloca al 1° posto per quel che riguarda i tassi di mortalità (con circa 4,6 morti/100mila abitanti) e al 5° posto per i feriti (561 feriti/100mila abitanti). Il costo sociale sostenuto dalla collettività per l'incidentalità stradale è circa 1 miliardo di euro, intorno al 6% del valore del costo sopportato su scala nazionale. Va sottolineato che l'evoluzione temporale dell'incidentalità a Roma è di fatto allineata agli andamenti su scala nazionale con una riduzione del **tasso di mortalità del -33,8%** (-33,2% a livello nazionale) e la riduzione del tasso di ferimento del -36,5% che risulta ben più ampia di quella registrata su scala nazionale (pari al -22,7%).

Un'analisi più approfondita del fenomeno sebbene confermi la criticità della vulnerabilità delle categorie di utenza debole della strada (pedoni in particolare), mostra nel 2019 un sensibile **miglioramento dei dati della pedonalità**, con un tasso di mortalità che scende di quasi 29 punti percentuali. Sono stati registrati a Roma circa 1.852 incidenti in cui sono rimasti coinvolti anche dei pedoni, con un tasso specifico di incidentalità di 65 incidenti/100mila abitanti; i decessi per investimento sono 42 (di cui la metà di età superiore ai 65 anni), quando nel complesso degli altri 7 grandi comuni sono in totale 51, con un tasso di mortalità specifico per Roma di 1,5 pedoni morti/100mila abitanti, contro il valore dell'aggregato degli altri 7 grandi comuni di 1,8/100mila abitanti. Rispetto al totale decessi, un terzo sono pedoni e di questi il 57% sono persone anziane di età superiore ai 65 anni; mentre sono giovani (tra i 30 e i 44 anni) un quarto dei morti e un terzo dei feriti registrati per incidenti a bordo di veicoli (come conducenti o come accompagnati). Il confronto con gli altri 7 grandi comuni del Paese per il 2019 mostra che i deceduti a bordo di veicoli sono maschi nel 90% dei casi, con una sostanziale omogeneità di dati fra Roma e quelli degli altri comuni considerati, ma Roma si discosta per il dato dei decessi di pedoni con un 60% di genere maschile. La distribuzione geografica degli incidenti per municipio rileva che ben 7 dei 15 municipi hanno un tasso di incidentalità superiore al valore medio. Guida la graduatoria il I municipio, con un tasso di mortalità di 10 morti/100mila abitanti, il 108% in più della media generale, per contro il XIV municipio registra il tasso di mortalità più basso (1,6 morti/100mila abitanti), il 67% in meno del valore medio romano. Per i feriti invece conduce la graduatoria il I municipio nel quale si è concentrato ben il 14,5% dei feriti registrati in tutta Roma.

La terza esternalità negativa è connessa al tema della tutela ambientale, in particolare alla qualità dell'aria compromessa dalle emissioni inquinanti dei veicoli circolanti sul territorio. Per l'analisi si è fatto ricorso ai dati pubblicati dall'A.R.P.A. Lazio con attenzione a 3 specifici agenti inquinanti (il PM2,5, il PM10 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 PM10 sono considerati i valori giornalieri registrati nel corso del 2019, che nelle 13 centraline dislocate a Roma hanno rilevato 165 giornate di superamento (delle quali 132 nelle 8 centraline in esame). Se si tiene conto però dei casi in cui in almeno una delle 13 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 invece rilevata una sola giornata di superamento orario del limite consentito (200 µg/m<sup>3</sup>), limite registrato nella Centralina "Fermi" di 201 µg/m<sup>3</sup> nella giornata del 5 gennaio del 2019.

Chiude il capitolo la consueta **scheda di confronto 2018-2019** dei principali indicatori considerati nella trattazione, da cui emerge il dato della **crescita** del fenomeno **dell'incidentalità** nel 2019 (il numero di incidenti sale di +2,3%), a fronte però di una **minor gravità** degli stessi (indice di gravità -9,9%) ed una contrazione della mortalità (-11,5%), sebbene a fronte di incremento del numero dei feriti (+2,4%). La lettura dei dati rispetto al segmento di utenza fragile **"pedoni"** evidenzia il forte **decremento di mortalità** (-28,8%) con un più modesto aumento di feriti (+8,1%). Rispetto alle emissioni inquinanti si nota, nel caso del PM10, un incremento generalizzato del numero delle giornate di superamento (solo Cinecittà mostra una lieve flessione), ma al contempo si registra una diffusa diminuzione delle medie giornaliere di concentrazione. Tre centraline in particolare (Francia, Cinecittà e Arenula), delle 8 considerate, mostrano un decremento dei valori medi superiori al 5%.

**MUNICIPIO XIV  
REGISTRA  
IL PIÙ BASSO  
TASSO  
DI INCIDENTI  
MORTALI**



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO La componente di trasporto privato

#### DISTANZA MEDIA COPERTA SU STRADA

**13,1** KM

#### TEMPO MEDIO DI PERCORRENZA

**44,4** MINUTI

#### VELOCITÀ MEDIA SU STRADA

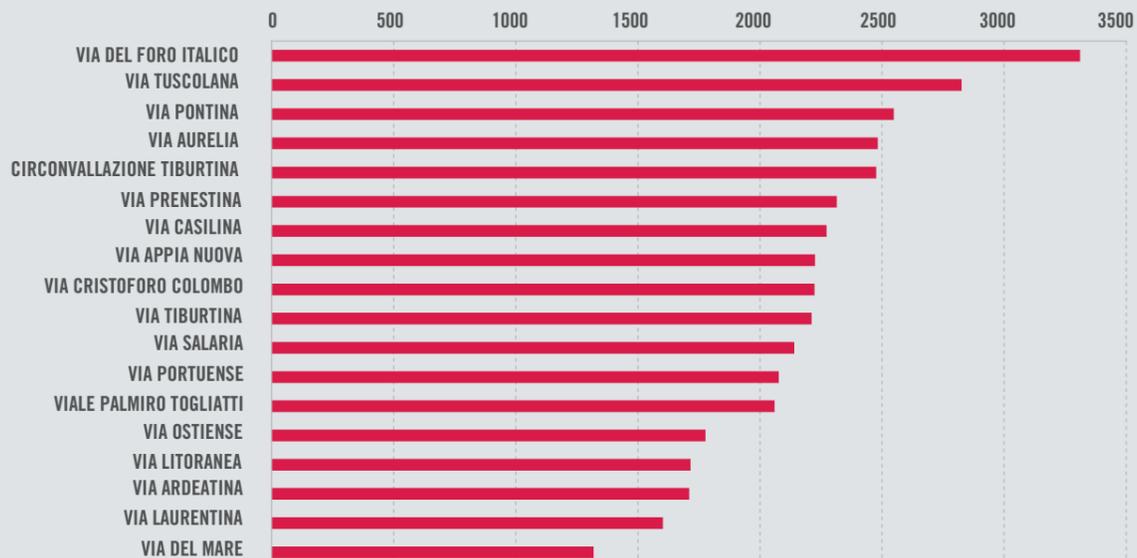
**17,8** KM/H

#### SPOSTAMENTI SU STRADA ORA DI PUNTA (AUTO + MOTO)

**370.000**



#### GRADUATORIA DELLE STRADE PIÙ TRAFFICATE A ROMA (FLUSSI MEDI ORARI IN VEIC./H)- ESCLUSO IL GRA



### 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO La componente di trasporto pubblico

#### DISTANZA MEDIA COPERTA SU RETE TPL

**11,4** KM

#### TEMPO MEDIO DI PERCORRENZA

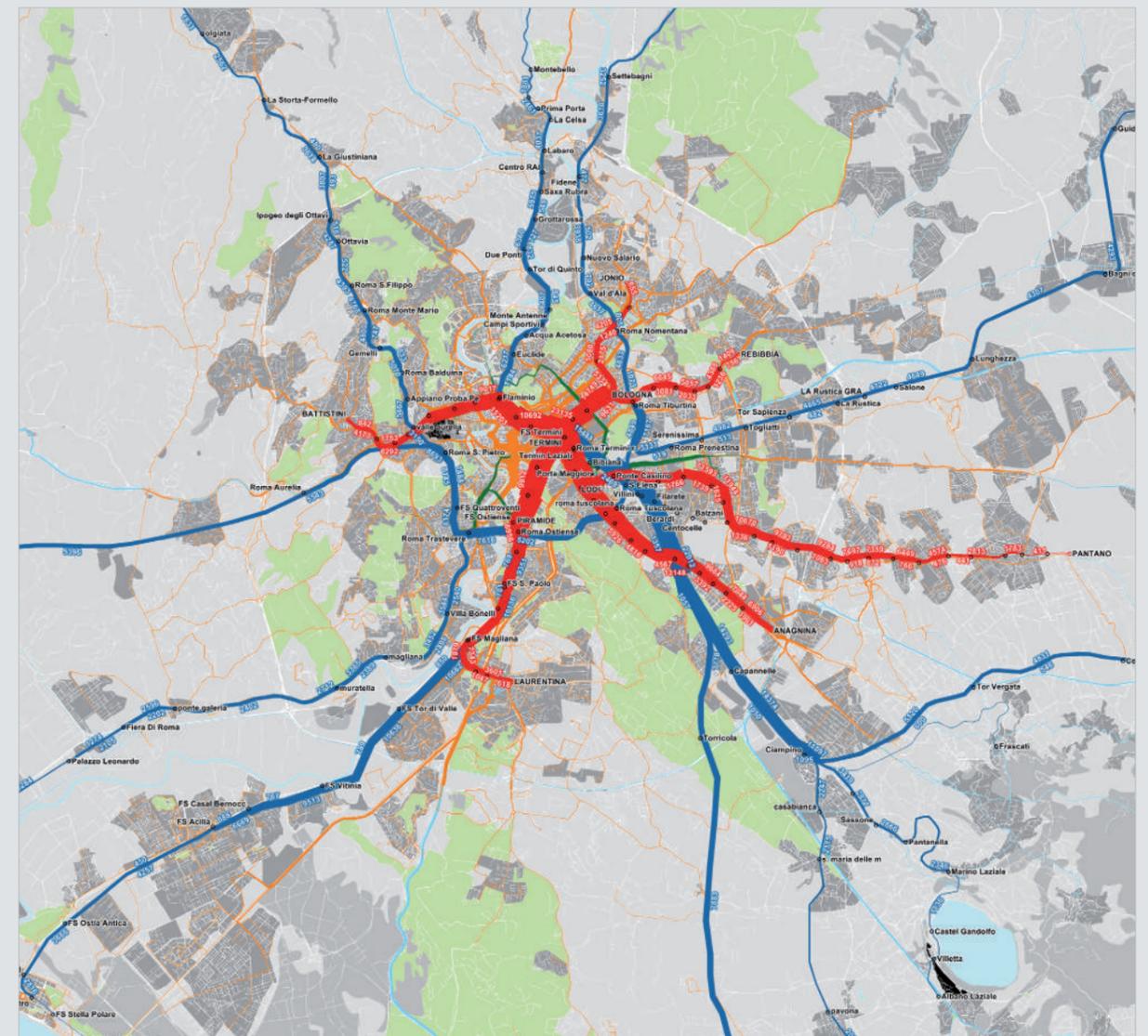
**48,9** MINUTI

#### VELOCITÀ MEDIA SU STRADA

**14** KM/H

#### SPOSTAMENTI SU STRADA ORA DI PUNTA (AUTO + MOTO)

**166.000**



# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO La componente di trasporto pubblico – i carichi sulla rete di superficie - 2019

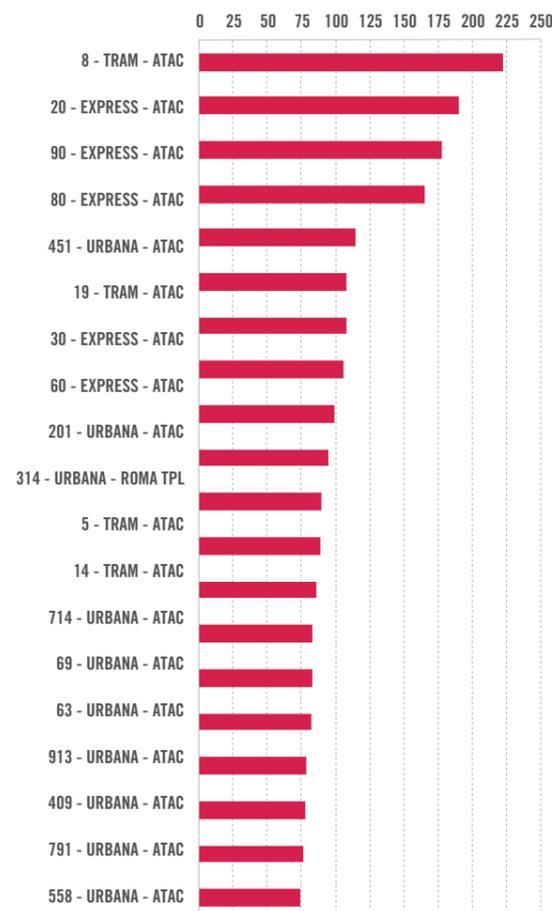
Le prime venti linee della rete di superficie sviluppano un'offerta del

**17,9%** DEL TOTALE DELLA RETE

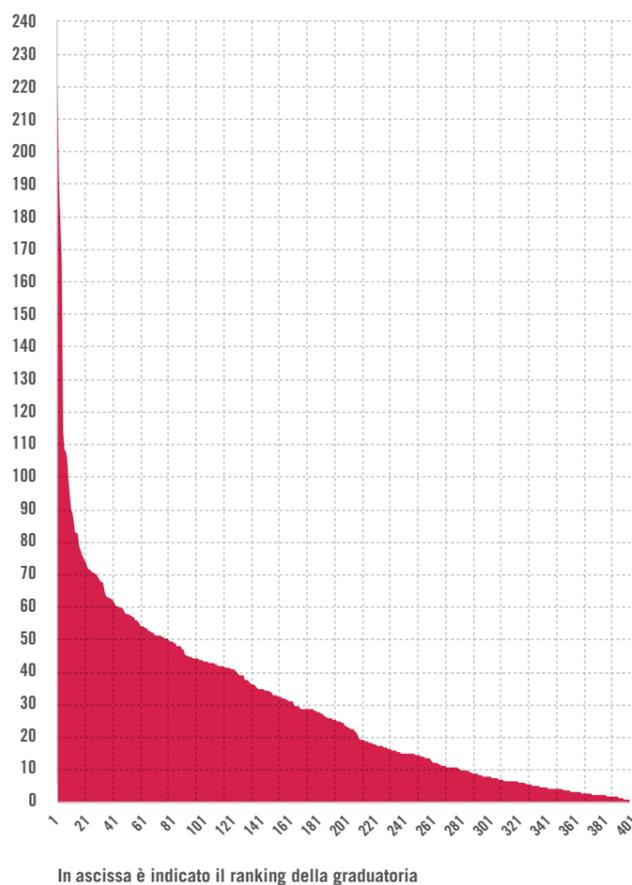
NEL 2019 SONO STATE REALIZZATE

**9,9** MLN DI CORSE

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



ORDINAMENTO DELLE LINEE ATAC E ROMA TPL IN BASE ALL'OFFERTA IN MLN DI POSTI X KM/ANNO



Per un totale di offerta pari a

**12,3** MILIARDI DI POSTI X KM OFFERTI

Tra le prime 10 linee vi sono

**5** linee express  
**3** linee tranviarie  
**2** linee urbane

La linea 3 (tram), prima in graduatoria, realizza una produzione annua pari al

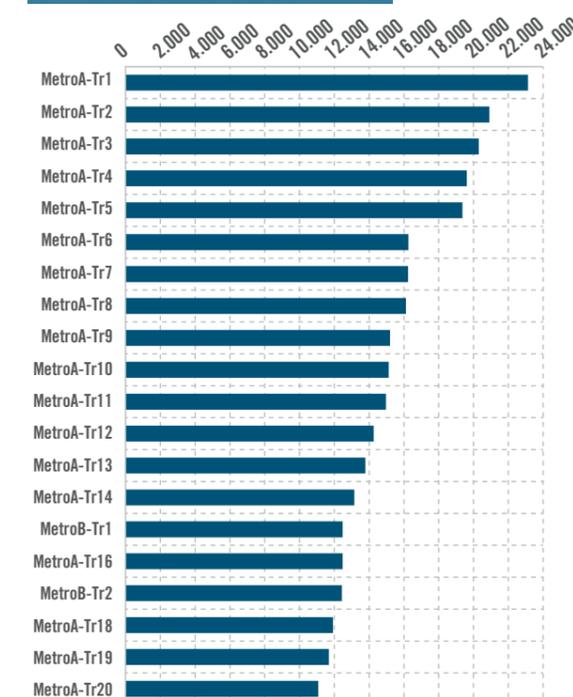
**5,3%** della produzione della linea A della metropolitana

## 05.1 I LIVELLI DI TRAFFICO La componente di trasporto pubblico – i carichi sulla rete portante del ferro

Tre tratte della linea A superano nell'ora di punta del mattino i

**20.000** PASS./H

LE 20 TRATTE PIÙ CARICHE IN ASSOLUTO DELLA RETE SU FERRO DEL TPL

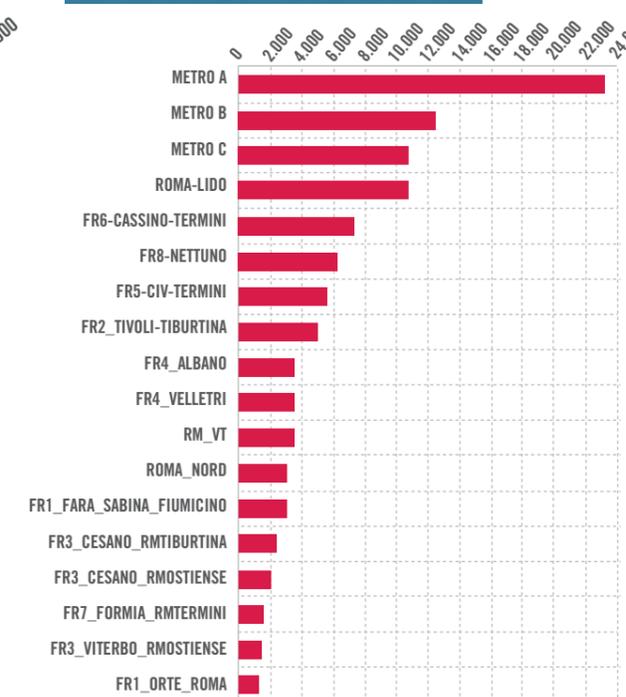


CODICE	DIREZIONE	TRATTA
MetroA-Tr1	Battistini	Termini-Repubblica
MetroA-Tr2	Battistini	San Giovanni-Manzoni
MetroA-Tr3	Battistini	Vittorio Emanuele-Termini
MetroA-Tr4	Battistini	Repubblica-Barberini
MetroA-Tr5	Battistini	Manzoni-Vittorio Emanuele
MetroA-Tr6	Battistini	Ponte Lungo-Re Di Roma
MetroA-Tr7	Battistini	Re Di Roma-San Giovanni
MetroA-Tr8	Battistini	Furio Camillo-Ponte Lungo
MetroA-Tr9	Anagnina	Piazza Del Popolo-Spagna
MetroA-Tr10	Battistini	Barberini-Spagna
MetroA-Tr11	Battistini	Colli Albani-Furio Camillo
MetroA-Tr12	Battistini	Arco Di Travertino-Colli Albani
MetroA-Tr13	Anagnina	Spagna-Barberini
MetroA-Tr14	Battistini	Porta Furba-Quadraro-Arco Di Travertino
MetroB-Tr1	Rebibbia	Piramide-Circo Massimo
MetroA-Tr16	Battistini	Numidio Quadrato-Porta Furba-Quadraro
MetroB-Tr2	Rebibbia	Circo Massimo-Colosseo
MetroA-Tr18	Anagnina	Lepanto-Flaminio
MetroA-Tr19	Battistini	Lucio Sestio-Numidio Quadrato
MetroA-Tr20	Battistini	Spagna-Flaminio

Nella tratta Termini – Repubblica della linea A il flusso nelle due direzioni è pari a

**33.000** PASS./H (ORA DI PUNTA DEL MATTINO)

LE TRATTE PIÙ CARICHE DELLE PRIME 20 LINEE/SERVIZI DELLA RETE SU FERRO



LINEA	DIREZIONE	TRATTA
Metro A	Battistini	Termini-Repubblica
Metro B	Rebibbia	Piramide-Circo Massimo
Metro C	S. Giovanni	Mirti-Gardenie
Roma-Lido	Piramide	FS Tor di Valle-FS Magliana
FR6-Cassino-Termini	Stazione Termini	Ciampino-Capannelle
FR8-Nettuno	Stazione Termini	Campo di carne-Aprilia
FR5-Civ-Termini	Stazione Termini	Roma Aurelia-Roma S. Pietro
FR2_Tivoli-Tiburtina	Stazione Tiburtina	Roma Prenestina-Roma Tiburtina
FR4_Albanò	Stazione Termini	Acqua Acetosa-Ciampino
FR4_Velletri	Stazione Termini	Capannelle-FS Termini
RM_VT	Flaminio	Prima Porta-Saxa Rubra
Roma_Nord	Flaminio	Campi Sportivi-Acqua Acetosa
FR1_Fara_Sabina_Fiumicino	Stazione Tiburtina	Roma Nomentana-Roma Tiburtina
FR3_Cesano_RMTiburtina	Stazione Tiburtina	Appiano Proba Pe-Valle Aurelia
FR3_Cesano_RMostiense	Stazione Ostiense	Appiano Proba Pe-Valle Aurelia
FR7_Formia_RMTermini	Stazione Termini	Pomezia-S. Palom-FS Termini
FR3_Viterbo_RMostiense	Stazione Ostiense	Cesano di Roma-Valle Aurelia
FR1-Orte-Roma	Stazione Tiburtina	Fidene-Nuovo Salaria



# 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

## 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE Un confronto tra i grandi comuni del Paese - 2019

### INCIDENTI TOTALI (COMPRESI QUELLI CON SOLO DANNO ALLE COSE)

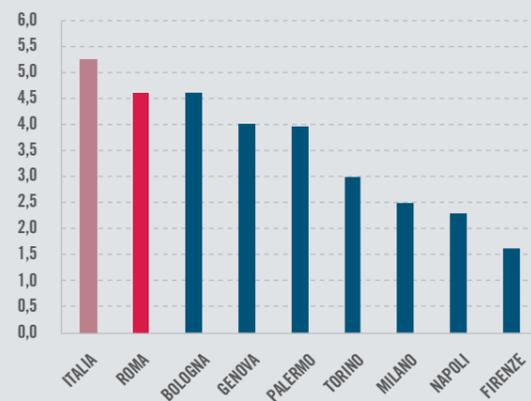
**29.072** (DI CUI 12.271 CON MORTI E FERITI)

### NUMERO DI DECESSI A ROMA

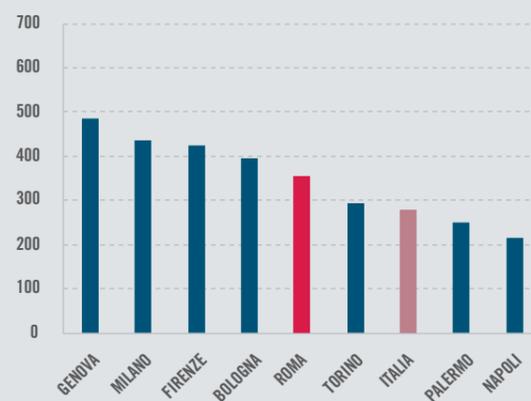
**131**

### INDICATORI DI INCIDENTALITÀ DEI PRINCIPALI GRANDI COMUNI ITALIANI (ISTAT 2019 – SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

TASSO MORTALITÀ (MORTI/100.000 AB.)



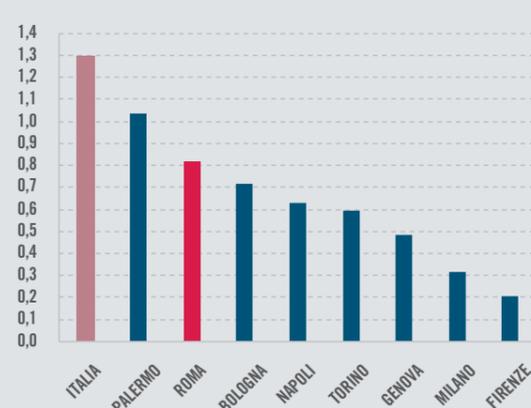
COSTO SOCIALE PRO-CAPITE (€/ABITANTE)



TASSO FERIMENTO (FERITI/100.000 AB.)



INDICE DI GRAVITÀ DEGLI INCIDENTI



### NUMERO DI FERITI A ROMA

**15.919**

### Costo sociale totale sopportato a Roma per incidentalità stradale

**€ 1,0** MLD 6% DEL TOTALE NAZIONALE

## 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE Numeri indice in serie storica degli indicatori di incidentalità

### VARIAZIONE DEL TASSO DI MORTALITÀ A ROMA 2008-2019

**-33,8%** (ITALIA: -33,2%)

### VARIAZIONE DEL TASSO DI FERIMENTO A ROMA 2008-2019

**-36,5%** (ITALIA: -22,7%)

### INDICATORI DI INCIDENTALITÀ DEI PRINCIPALI GRANDI COMUNI ITALIANI (ISTAT 2019 – SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

NUMERO INDICE DEL TASSO DI MORTALITÀ (2008=100)

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



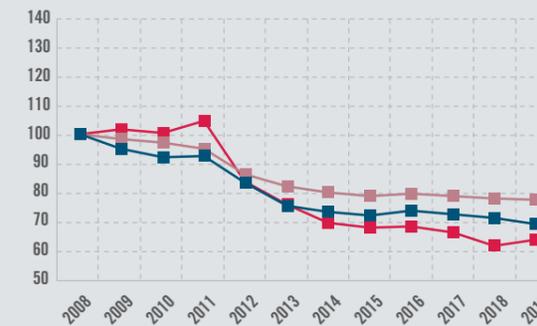
NUMERO INDICE DEL COSTO SOCIALE PRO-CAPITE (2008=100)

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



NUMERO INDICE DEL TASSO DI FERIMENTO (2008=100)

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



INDICE DI GRAVITÀ (2008=100)

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



### VARIAZIONE DEL COSTO SOCIALE PRO-CAPITE 2008-2019

**-33,1%** (ITALIA: -25,5%)

### VARIAZIONE DELL'INDICE DI GRAVITÀ 2008-2019

**+4,2%** (ITALIA: -13,4%)



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE Ripartizione degli incidenti per tipo - 2019 (solo incidenti con morti e feriti)

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

**12.271** (23.906 NEI GRANDI COMUNI)

#### TASSO DI INCIDENTALITÀ (SOLO INCIDENTI CON MORTI E FERITI)

**432** INCIDENTI / 100.000 ABIT.  
(460 NEI GRANDI COMUNI)

#### INCIDENTI CON INVESTIMENTI DI PEDONE A ROMA

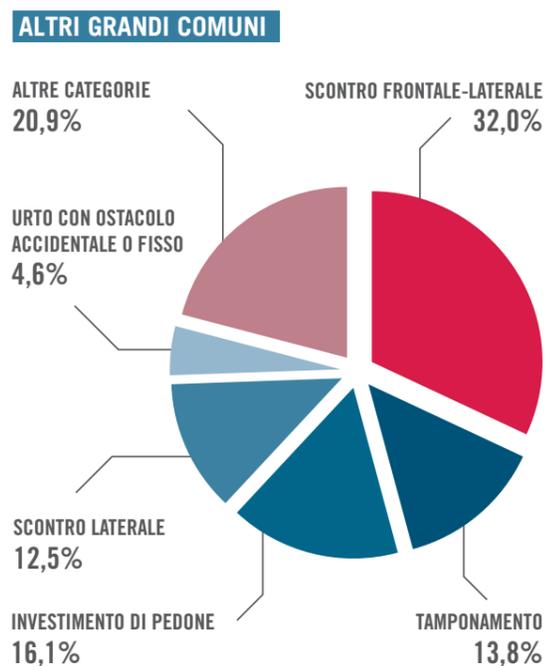
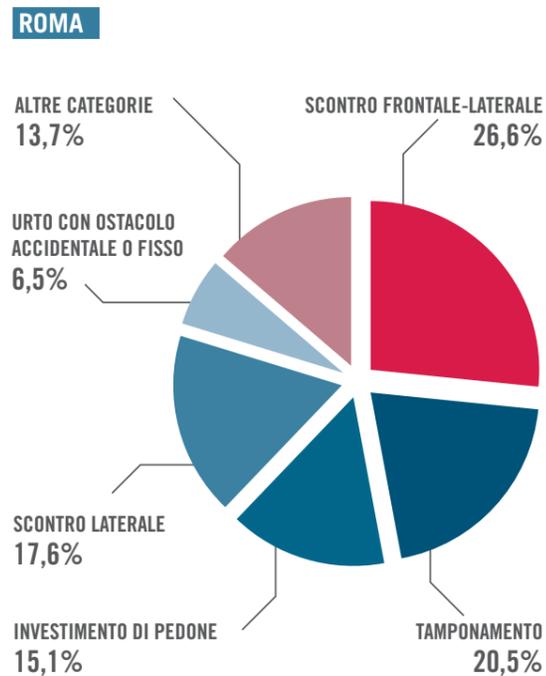
**1.852** (3.860 NEI GRANDI COMUNI)

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

**65** INCIDENTI / 100.000 ABIT.  
(74 NEI GRANDI COMUNI)

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

A Roma si registra il  
**42%**  
del totale degli 8 grandi comuni  
di tamponamenti e scontro laterale



### 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE Persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2019

#### MORTI COMPLESSIVI NEGLI 8 GRANDI COMUNI

**286**

#### FERITI COMPLESSIVI NEGLI 8 GRANDI COMUNI

**47.112**

#### PEDONI DECEDUTI A ROMA

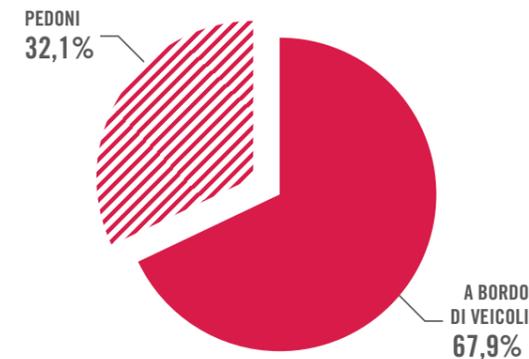
**42** (51 PEDONI MORTI  
NEGLI ALTRI 7 GRANDI COMUNI)

#### PEDONI FERITI A ROMA

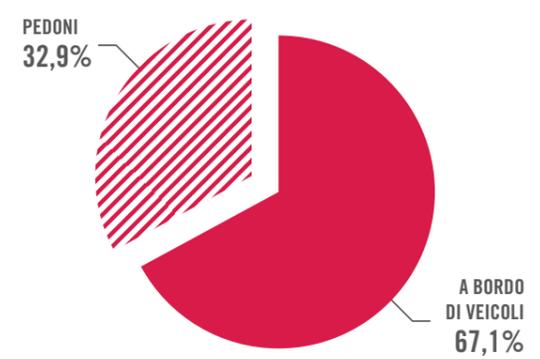
**2.035** (4.204 PEDONI FERITI  
NEGLI ALTRI 7 GRANDI COMUNI)

#### MORTI

##### ROMA

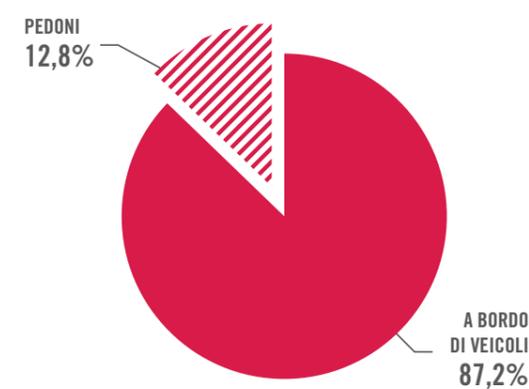


##### ALTRI GRANDI COMUNI

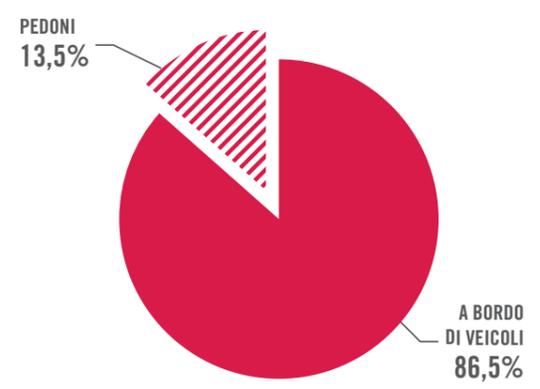


#### FERITI

##### 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) - 2019

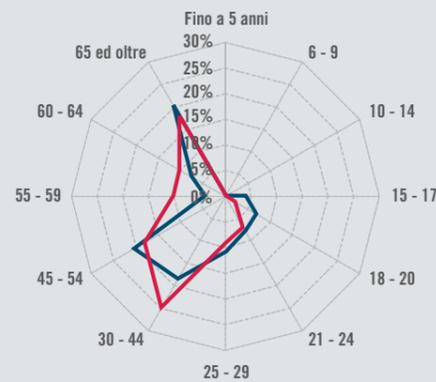
A Roma il **57%** dei pedoni morti ha **più di 65 anni** (28 su 59 totali)

A Roma **un quarto** dei morti a bordo dei veicoli ha età compresa tra i **30 e i 44 anni**

### A BORDO DI VEICOLI

MORTI A BORDO DI VEICOLI PER CLASSE DI ETÀ

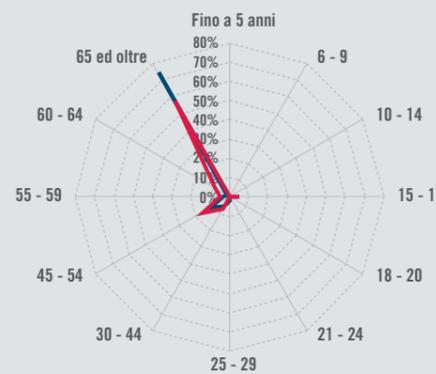
ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



### PEDONI

MORTI - PEDONI - PER CLASSE DI ETÀ

ALTRI GRANDI COMUNI ROMA

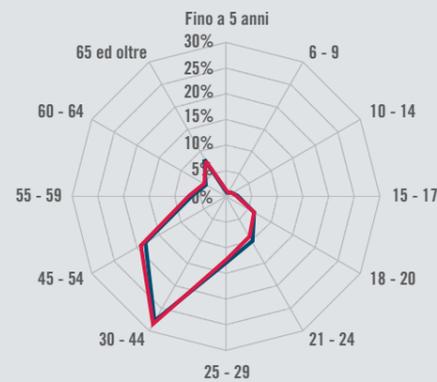


Sempre i **più anziani** (>=65 anni) quando sono pedoni **547** pedoni anziani feriti su un totale di 2.027 (pari al **27%** del totale)

A Roma il **29%** dei feriti a bordo dei veicoli ha età compresa tra i **30 - 44 anni**

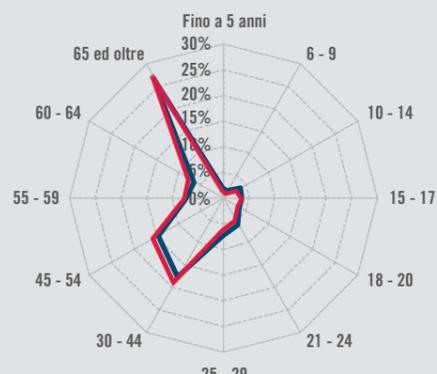
FERITI A BORDO DI VEICOLI PER CLASSE DI ETÀ

ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



FERITI - PEDONI - PER CLASSE DI ETÀ

ALTRI GRANDI COMUNI ROMA



## 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE Genere delle persone coinvolte negli incidenti (a bordo di veicoli, pedoni) - 2019

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

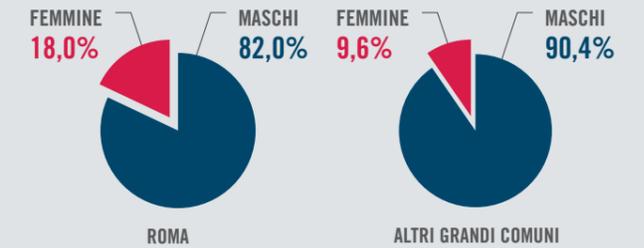
**90%** MASCHI

### A ROMA I FERITI MASCHI A BORDO DEI VEICOLI SONO I

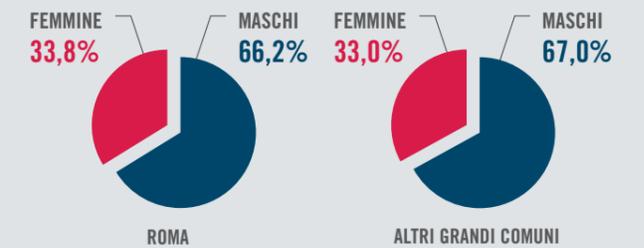
**2/3** DEL TOTALE

### A BORDO DI VEICOLI (CONDUCENTI + TRASPORTATI)

#### MORTI A BORDO DI VEICOLI



#### FERITI A BORDO DI VEICOLI



I pedoni morti maschi a Roma sono il

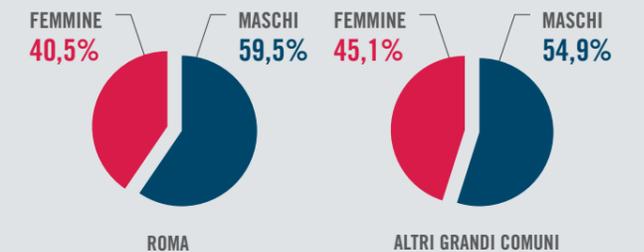
**60%** DEL TOTALE

Le femmine coinvolte (morti + feriti) come pedoni sono **più** dei maschi

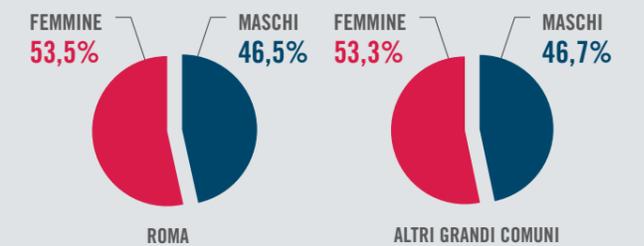
**53%** DEL TOTALE

### PEDONI

#### MORTI



#### FERITI



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

### 05.2 L'INCIDENTALITÀ STRADALE La distribuzione geografica degli incidenti a Roma - 2018 (Fonte: banca dati S.I.S.S. – Solo con i dati rilevati dalla PLRC)

#### TASSO DI MORTALITÀ PIÙ ALTO

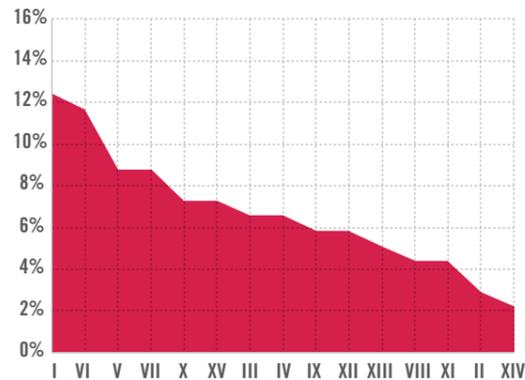


Numero di municipi che hanno tasso di mortalità più alto di quello medio di Roma

**7**

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

RIPARTIZIONE DEI MORTI TRA MUNICIPI



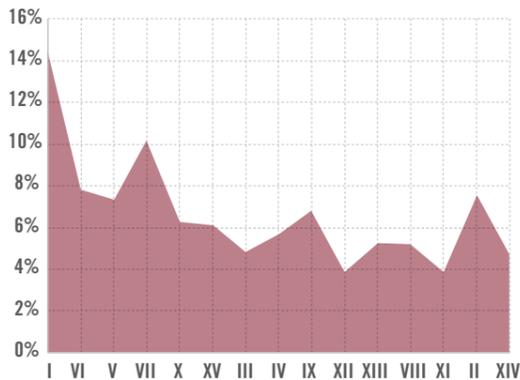
#### TASSO DI MORTALITÀ PIÙ BASSO



Nel I municipio si concentra il

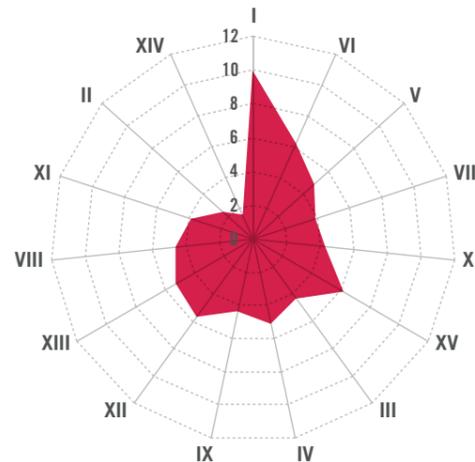
**14,5%** DEI FERITI TOTALI DI ROMA

RIPARTIZIONE DEI FERITI TRA MUNICIPI

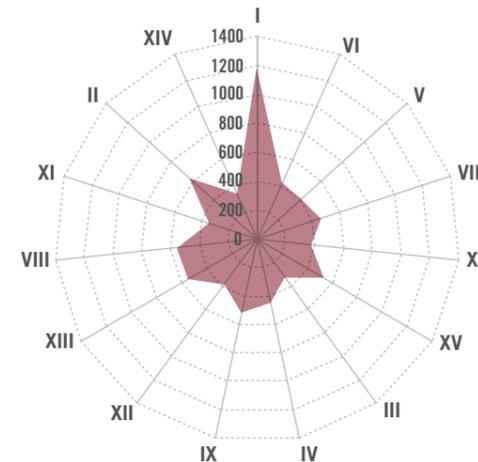


#### TASSO DI MORTALITÀ E FERIMENTO NEI MUNICIPI

TASSO DI MORTALITÀ DEI MUNICIPI (MORTI/100.000 ABITANTI)



TASSO DI FERIMENTO DEI MUNICIPI (FERITI/100.000 ABITANTI)



### 05.3 L'AMBIENTE Concentrazione agente inquinante PM2.5 (Fonte: A.R.P.A. Lazio 2019)

#### ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2019 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

CODICE CENTRALINA	NOME CENTRALINA	LOCALITÀ	TIPO	PM10		PM 2.5		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	28,7	22		37,3	0	
3	FRANCIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	24,6	6	14,1	48,4	0	
5	MAGNA GRECIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	27,0	18		47,7	0	
8	CINECITTA	ROMA	BACKGROUND URBANO	26,5	16	13,7	36,6	0	
47	FERMI	ROMA	TRAFFICO URBANO	29,7	22		58,2	1	
49	CIPRO	ROMA	BACKGROUND URBANO	23,9	9	12,7	39,5	0	
55	TIBURTINA	ROMA	TRAFFICO URBANO	29,3	32		49,9	0	
56	ARENULA	ROMA	BACKGROUND URBANO	24,1	7	13,3	41,5	0	

Le zone più esposte sono

**CINECITTÀ E CORSO FRANCIA**  
(ma sempre entro i limiti consentiti)

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

**14,1 µg/m<sup>3</sup>** (raggiunto a Corso Francia)

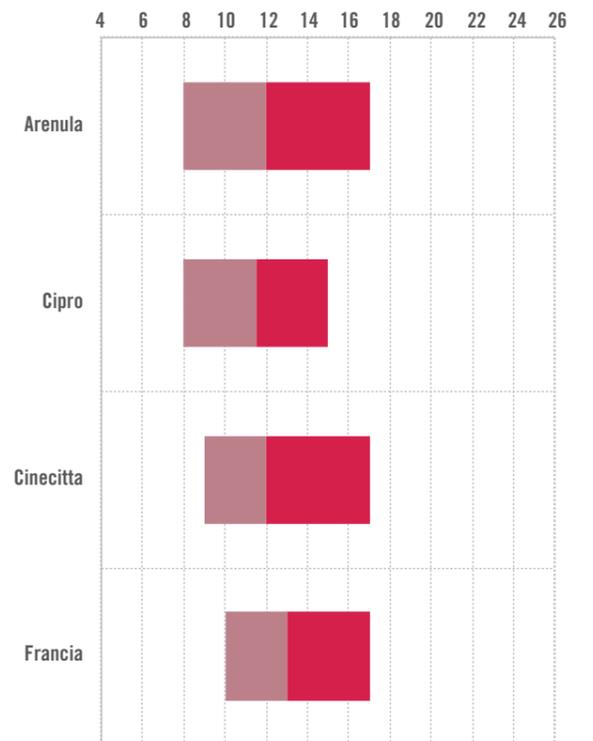
In tre stazioni (Arenula, Cinecittà e Francia), nel 75% dei casi la concentrazione non supera mai

**17 µg/m<sup>3</sup>**

A Cipro la metà delle osservazioni si è collocata al di sotto dei

**11,5 mg/mc**

#### 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 2019)

#### ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2019 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

CODICE CENTRALINA	NOME CENTRALINA	LOCALITÀ	TIPO	PM10		PM 2.5		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	28,7	22		37,3	0	
3	FRANCIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	24,6	6	14,1	48,4	0	
5	MAGNA GRECIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	27,0	18		47,7	0	
8	CINECITTA	ROMA	BACKGROUND URBANO	26,5	16	13,7	36,6	0	
47	FERMI	ROMA	TRAFFICO URBANO	29,7	22		58,2	1	
49	CIPRO	ROMA	BACKGROUND URBANO	23,9	9	12,7	39,5	0	
55	TIBURTINA	ROMA	TRAFFICO URBANO	29,3	32		49,9	0	
56	ARENULA	ROMA	BACKGROUND URBANO	24,1	7	13,3	41,5	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

**132**

Media di superamenti per stazione

**16,5**

Valori di punta delle concentrazioni

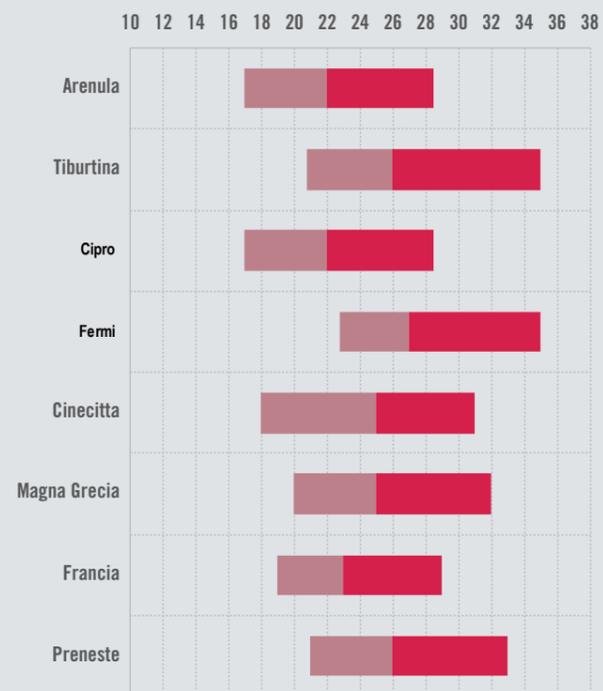
**95 µg/m<sup>3</sup>** ad Arenula

**94 µg/m<sup>3</sup>** a Cinecittà  
ambidue il 24 aprile 2019

I valori medi del 2019 si collocano su valori compresi tra

**22 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>



### 05.3 L'AMBIENTE Concentrazione agente inquinante NO<sub>2</sub> (Fonte: A.R.P.A. Lazio 2019)

#### ANAGRAFICA DELLE STAZIONI DI MISURA DELLE CONCENTRAZIONI, VALORI MEDI GIORNALIERI NEL 2019 E N° GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI

CODICE CENTRALINA	NOME CENTRALINA	LOCALITÀ	TIPO	PM10		PM 2.5		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	28,7	22		37,3	0	
3	FRANCIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	24,6	6	14,1	48,4	0	
5	MAGNA GRECIA	ROMA	TRAFFICO URBANO	27,0	18		47,7	0	
8	CINECITTA	ROMA	BACKGROUND URBANO	26,5	16	13,7	36,6	0	
47	FERMI	ROMA	TRAFFICO URBANO	29,7	22		58,2	1	
49	CIPRO	ROMA	BACKGROUND URBANO	23,9	9	12,7	39,5	0	
55	TIBURTINA	ROMA	TRAFFICO URBANO	29,3	32		49,9	0	
56	ARENULA	ROMA	BACKGROUND URBANO	24,1	7	13,3	41,5	0	

Numero di ore in cui in almeno una delle 8 stazioni vi è stato il superamento del limite (50 µg/m<sup>3</sup>)

**1**

Numero totale di superamenti delle 8 stazioni di misura

**1**

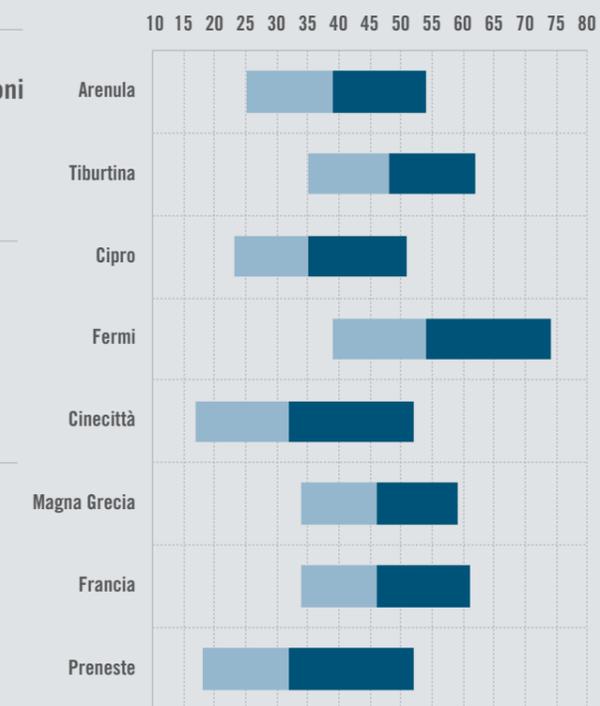
Valori di punta delle concentrazioni

**201 µg/m<sup>3</sup>** a Fermi e **193 µg/m<sup>3</sup>** a Tiburtina

I valori orari medi del 2019 si collocano su valori compresi tra

**32 e 54 µg/m<sup>3</sup>**

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



## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

IL CONFRONTO TRA IL 2018 E IL 2019 DEI PRINCIPALI INDICATORI

	2019	2018	Var.%
Incidenti (con morti e feriti)	12.271	11.995	2,30%
N° morti (totali)	131	148	-11,50%
N° feriti (totali)	15.919	15.551	2,40%
N° morti (pedoni)	42	59	-28,80%
N° feriti (pedoni)	2.035	1.883	8,10%
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,6	5,2	-11,50%
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	561,1	544,5	3%
Indice gravità incidenti	0,82	0,91	-9,90%
Costo sociale incidentalità	1.003	1.010	-0,70%

Fonte ISTAT

## 05 GLI EFFETTI DEL TRAFFICO

IL CONFRONTO TRA IL 2018 E IL 2019 DEI PRINCIPALI INDICATORI

VARIAZIONE % DELLE CONCENTRAZIONI E DEI GIORNI DI SUPERAMENTO DEI LIMITI CONSENTITI – 2019 SU 2018

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	Preneeste	Roma	Background urbano	-1,0%	22/21		2,4%	0/0	
3	Francia	Roma	Traffico urbano	-5,8%	6/4	-11,0%	-4,7%	0/0	
5	Magna Grecia	Roma	Traffico urbano	0,4%	18/11		-18,5%	0/0	
8	Cinecitta	Roma	Background urbano	-7,6%	16/17	-19,1%	-6,6%	0/0	
47	Fermi	Roma	Traffico urbano	-0,8%	22/11		-0,2%	1/1	
49	Cipro	Roma	Background urbano	-0,5%	9/5	-5,8%	-7,8%	0/0	
55	Tiburtina	Roma	Traffico urbano	4,9%	32/22		0,4%	0/0	
56	Arenula	Roma	Background urbano	-5,9%	7/4	-5,5%	6,8%	0/0	

Nota: nelle colonne relative al numero di superamenti sono riportati i superamenti 2019 e 2018 (nel formato 2019/2018). In azzurro 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 33 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, ecc.) e i tassi, ovvero i rapporti di alcune delle grandezze assolute rispetto ad altre variabili, le quali generalmente rappresentano una sorta di fattore di esposizione al rischio. Tipico esempio è il tasso di mortalità, nell'ambito della incidentalità stradale, espresso come rapporto tra i morti registrati su strada - in un definito arco temporale - e la popolazione media di quel periodo (ad esempio n. morti/100mila abitanti).

Per ciascun indicatore sono riportati i valori caratteristici del municipio e il relativo ranking in graduatoria. Per guidare la lettura, i dati del municipio sono raffrontati a quelli di Roma nel suo complesso, così da facilitare la verifica del posizionamento del municipio rispetto al dato medio generale dell'intera città. Il ranking varia da 1 a 15 per gli indicatori espressi in valore assoluto e da 1 a 16 per i tassi (la graduatoria qui considera anche Roma nel suo complesso). Le prime posizioni sono evidenziate in rosso, le ultime in azzurro.

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	20,1	14		
Popolazione 2019	167.193	10		
Densità di popolazione (ab./ha)	83,2	3	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Reggio Emilia 171.999 ab.			
Indice Vecchiaia	245,1	1	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	497.847	3		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	498.464	3		
Numero fermate TPL	602	6		
Densità fermate per Kmq	30	1	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	36	3	28,8	8
Totale rete stradale (km)	368	12		
Totale rete stradale principale (km)	90	5		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	18	1	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	4,4	1	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,2	12	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	4	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	51	1		
Rete ciclabile	18,2	7		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	14,3	5		
Rete ciclabile (piste "verdi")	3,9	8		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	6.602	1		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	6.611	1		
Posti auto tariffati	30.650	2		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	183,3	2	26,0	3
N° stalli merci	802	1		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	39,9	1	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	29,7	2	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	35,4	2	9,3	3
Incidenti	4.101	1		
N° morti	17	1		
N° feriti	2018	1		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	10	1	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	1.186	1	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	19,7	15		
Popolazione 2019	167.512	9		
Densità di popolazione (ab./ha)	85,2	2	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Perugia 165.956 ab.			
Indice Vecchiaia	204,7	4	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	440.219	5		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	440.738	5		
Numero fermate TPL	459	11		
Densità fermate per Kmq	23,3	2	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	27,4	10	28,8	8
Totale rete stradale (km)	303	14		
Totale rete stradale principale (km)	83	7		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	15,9	2	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	4,4	2	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,8	14	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	6	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	36	2		
Rete ciclabile	22,7	4		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	14,5	4		
Rete ciclabile (piste "verdi")	8,2	5		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	3.707	2		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	3.774	2		
Posti auto tariffati	3.1585	1		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	188,6	1	26,0	3
N° stalli merci	595	2		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	30,3	2	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	41,8	1	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	52,6	1	9,3	3
Incidenti	2.323	3		
N° morti	4	14		
N° feriti	1.049	4		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	2,4	15	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	623,5	2	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	98,0	6		
Popolazione 2019	205.590	5		
Densità di popolazione (ab./ha)	21,0	10	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Trieste 204.267 ab.			
Indice Vecchiaia	186,2	7	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	394.272	6		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	394.741	6		
Numero fermate TPL	526,0	8		
Densità fermate per Kmq	5,4	12	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	25,6	13	28,8	8
Totale rete stradale (km)	536	6		
Totale rete stradale principale (km)	85	6		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	5,5	13	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,9	11	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,6	10	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	11	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	9	3		
Rete ciclabile	11,3	11		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	6,6	11		
Rete ciclabile (piste "verdi")	4,7	7		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	1.372	7		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	1.327	7		
Posti auto tariffati	1077	5		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	5,2	8	26	3
N° stalli merci	20	5		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0,2	6	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	3,9	5	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	1,8	5	9,3	3
Incidenti	1.588	10		
N° morti	9	7		
N° feriti	674	12		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,4	10	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	327,8	16	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	48,9	10		
Popolazione 2019	174.495	8		
Densità di popolazione (ab./ha)	35,7	5	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Reggio Emilia 171.999 ab.			
Indice Vecchiaia	194,3	6	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	347.530	10		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	347.966	10		
Numero fermate TPL	476,0	9		
Densità fermate per Kmq	9,7	5	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	27,3	11	28,8	8
Totale rete stradale (km)	373	11		
Totale rete stradale principale (km)	70	10		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	7,6	5	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	1,4	5	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,1	13	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	12	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	6	7		
Rete ciclabile	23,1	2		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	16,6	3		
Rete ciclabile (piste "verdi")	6,5	6		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	1.250	8		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	1.289	8		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26,0	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1.753	9		
N° morti	9	8		
N° feriti	791	9		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	5,1	6	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	450,1	9	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	26,9	13		
Popolazione 2019	243.407	3		
Densità di popolazione (ab./ha)	90,4	1	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Messina 232.555 ab.			
Indice Vecchiaia	181	9	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	503.629	2		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	504.555	2		
Numero fermate TPL	473	10		
Densità fermate per Kmq	17,6	3	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	19,5	16	28,8	8
Totale rete stradale (km)	297	15		
Totale rete stradale principale (km)	53	15		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	11,1	3	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	2	3	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,2	16	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,2	16	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	5	10		
Rete ciclabile	9,8	12		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	6	12		
Rete ciclabile (piste "verdi")	3,8	9		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	2.149	4		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	2.114	5		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	2.173	4		
N° morti	12	3		
N° feriti	1.021	5		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,9	7	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	417	11	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	113,9	5		
Popolazione 2019	256.668	2		
Densità di popolazione (ab./ha)	22,5	7	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Verona 257.993 ab.			
Indice Vecchiaia	105,1	16	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	455.314	4		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	456.183	4		
Numero fermate TPL	645,0	3		
Densità fermate per Kmq	5,7	10	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	25,1	14	28,8	8
Totale rete stradale (km)	742	4		
Totale rete stradale principale (km)	92	4		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	6,5	8	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,8	13	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,9	6	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	13	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	0	14		
Rete ciclabile	13,3	10		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	13,3	7		
Rete ciclabile (piste "verdi")	0	13		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	540	14		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	549	15		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1.990	6		
N° morti	16	2		
N° feriti	1091	3		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	6,2	3	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	424	10	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	45,8	12		
Popolazione 2019	304.753	1		
Densità di popolazione (ab./ha)	66,5	4	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Catania 311.584 ab.			
Indice Vecchiaia	195,4	5	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	636.771	1		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	638.003	1		
Numero fermate TPL	613	4		
Densità fermate per Kmq	13,4	4	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	20,1	15	28,8	8
Totale rete stradale (km)	455	7		
Totale rete stradale principale (km)	79	9		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	9,9	4	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	1,7	4	1,0	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	1,5	15	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	15	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	7	6		
Rete ciclabile	19,9	6		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	16,8	2		
Rete ciclabile (piste "verdi")	3,1	10		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	3.057	3		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	3.031	3		
Posti auto tariffati	7.544	3		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	24,8	4	26	3
N° stalli merci	117	3		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	2,6	3	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	11,8	3	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	6	3	9,3	3
Incidenti	2.796	2		
N° morti	12	4		
N° feriti	1.416	2		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	3,9	13	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	461,4	8	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	47,2	11		
Popolazione 2019	129.982	15		
Densità di popolazione (ab./ha)	27,6	6	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Ferrara 132.052 ab.			
Indice Vecchiaia	216,3	2	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	274.902	13		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	275.426	13		
Numero fermate TPL	397	14		
Densità fermate per Kmq	8,4	6	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	30,6	5	28,8	8
Totale rete stradale (km)	347	13		
Totale rete stradale principale (km)	59	13		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	7,4	6	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	1,3	6	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,7	9	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	7	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	9	4		
Rete ciclabile	22,5	5		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	8,2	9		
Rete ciclabile (piste "verdi")	14,3	2		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	2.077	5		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	2.118	4		
Posti auto tariffati	1287	4		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	9,9	5	26	3
N° stalli merci	45	4		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	1	5	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	5,9	4	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	5,6	4	9,3	3
Incidenti	1.302	14		
N° morti	6	12		
N° feriti	721	11		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,6	9	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	551,9	3	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	183,3	2		
Popolazione 2019	183.326	7		
Densità di popolazione (ab./ha)	10	15	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Reggio Calabria 180.369 ab.			
Indice Vecchiaia	154,0	14	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	370.604	9		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	371.331	9		
Numero fermate TPL	859	1		
Densità fermate per Kmq	4,7	14	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	46,9	1	28,8	8
Totale rete stradale (km)	915	2		
Totale rete stradale principale (km)	140	2		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	5	14	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,8	14	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	5	2	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,8	1	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	6	8		
Rete ciclabile	22,8	3		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	9,1	8		
Rete ciclabile (piste "verdi")	13,8	3		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	2.006	6		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	1.996	6		
Posti auto tariffati	1.047	6		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	5,7	7	26	3
N° stalli merci	9	7		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,8	7	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0,6	7	9,3	3
Incidenti	2.139	5		
N° morti	8	9		
N° feriti	947	6		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,4	11	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	517,1	6	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	150,7	3		
Popolazione 2019	231.031	4		
Densità di popolazione (ab./ha)	15,3	13	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Messina 232.555 ab.			
Indice Vecchiaia	146,5	15	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	379.608	7		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	380.361	7		
Numero fermate TPL	744	2		
Densità fermate per Kmq	4,9	13	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	32,2	4	28,8	8
Totale rete stradale (km)	986	1		
Totale rete stradale principale (km)	151	1		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	6,5	7	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	1	8	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	4,3	3	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,7	3	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	0	14		
Rete ciclabile	42,5	1		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	27	1		
Rete ciclabile (piste "verdi")	15,5	1		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	530	15		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	574	13		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1.867	7		
N° morti	10	5		
N° feriti	870	7		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	4,3	12	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	375,9	13	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	71,5	8		
Popolazione 2019	154.847	12		
Densità di popolazione (ab./ha)	21,7	9	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Cagliari 154.267 ab.			
Indice Vecchiaia	175	10	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	301.295	12		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	301.885	12		
Numero fermate TPL	397	15		
Densità fermate per Kmq	5,6	11	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	25,7	12	28,8	8
Totale rete stradale (km)	400	9		
Totale rete stradale principale (km)	81	8		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	5,6	11	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	1,1	7	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,6	11	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,5	5	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	6	9		
Rete ciclabile	7,9	13		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	6,7	10		
Rete ciclabile (piste "verdi")	1,2	11		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	755	10		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	719	10		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1.303	13		
N° morti	6	13		
N° feriti	539	14		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	3,9	14	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	346,6	14	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	73,1	7		
Popolazione 2019	140.604	13		
Densità di popolazione (ab./ha)	19,2	12	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Salerno 133.364 ab.			
Indice Vecchiaia	206,6	3	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	213.411	15		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	213.820	15		
Numero fermate TPL	418	12		
Densità fermate per Kmq	5,7	9	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	29,7	7	28,8	8
Totale rete stradale (km)	429	8		
Totale rete stradale principale (km)	63	12		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	5,9	10	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,9	10	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3	4	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	8	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	8	5		
Rete ciclabile	15,3	8		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	4,5	14		
Rete ciclabile (piste "verdi")	10,8	4		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	1.021	9		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	973	9		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1.110	15		
N° morti	8	10		
N° feriti	537	15		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	5,7	4	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	380,9	12	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	66,9	9		
Popolazione 2019	133.279	14		
Densità di popolazione (ab./ha)	19,9	11	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Ferrara 132.052 ab.			
Indice Vecchiaia	183,2	8	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	247.752	14		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	248.219	14		
Numero fermate TPL	406	13		
Densità fermate per Kmq	6,1	8	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	30,5	6	28,8	8
Totale rete stradale (km)	374	10		
Totale rete stradale principale (km)	56	14		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	5,6	12	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,8	12	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	2,8	7	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,4	10	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	5	11		
Rete ciclabile	2,7	15		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	2,7	15		
Rete ciclabile (piste "verdi")	0	13		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	576	13		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	564	14		
Posti auto tariffati	817	7		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	6,1	6	26,0	3
N° stalli merci	14	6		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0,2	7	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	3,7	6	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	1,8	6	9,3	3
Incidenti	1.376	12		
N° morti	7	11		
N° feriti	732	10		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	5,3	5	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	549,4	4	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	133,6	4		
Popolazione 2019	191.694	6		
Densità di popolazione (ab./ha)	14,4	14	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Prato 194.590 ab.			
Indice Vecchiaia	162,2	12	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	375.013	8		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	375.733	8		
Numero fermate TPL	530	7		
Densità fermate per Kmq	4	15	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	27,7	9	28,8	8
Totale rete stradale (km)	575	5		
Totale rete stradale principale (km)	66	11		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	4,3	16	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,5	16	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	3	5	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,3	14	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	4	12		
Rete ciclabile	5,8	14		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	4,8	13		
Rete ciclabile (piste "verdi")	1	12		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	688	11		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	671	12		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1.380	11		
N° morti	3	15		
N° feriti	653	13		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	1,6	16	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	340,5	15	486,9	7

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Superficie (kmq)	187,3	1		
Popolazione 2019	160.370	11		
Densità di popolazione (ab./ha)	8,6	16	22,1	8
Comune equivalente per popolazione	Livorno 157.783 ab.			
Indice Vecchiaia	158,9	13	174,6	11
Spostamenti in generazione (giorno feriale tipo)	327.712	11		
Spostamenti in attrazione (giorno feriale tipo)	328.309	11		
Numero fermate TPL	611	5		
Densità fermate per Kmq	3,3	16	6,4	7
Fermate per 10.000 ab	38,1	2	28,8	8
Totale rete stradale (km)	900	3		
Totale rete stradale principale (km)	110	3		
Densità rete stradale totale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	4,8	15	6,2	9
Densità rete stradale principale per unità di superficie (km/km <sup>2</sup> )	0,6	15	1	9
Km di rete stradale totale per 1.000 abitanti	5,6	1	2,8	8
Km di rete stradale principale per 1.000 abitanti	0,7	2	0,4	9
Postazioni per il Car Sharing	4	13		
Rete ciclabile	13,9	9		

Item	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Rete ciclabile (piste su strada)	13,9	6		
Rete ciclabile (piste "verdi")	0	13		
Spostamenti in generazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	676	12		
Spostamenti in attrazione in bicicletta (progetto ECC maggio 2016)	696	11		
Posti auto tariffati	0	8		
Posti auto tariffati per 1.000 ab.	0	9	26,0	3
N° stalli merci	0	8		
Densità stalli merci (stalli/km <sup>2</sup> )	0	8	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0	8	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti al commercio	0	8	9,3	3
Incidenti	1773	8		
N° morti	10	6		
N° feriti	848	8		
Tasso di mortalità (morti/100.000 ab.)	6,2	2	4,8	8
Tasso di ferimento (feriti/100.000 ab.)	527,9	5	486,9	7





# 07

## GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

Per l'edizione 2019 si è scelto di aggiungere una sezione dedicata agli straordinari eventi del 2020 generati dall'emergenza sanitaria COVID-19. Vengono proposte alcune anticipazioni in merito agli effetti indotti sulla mobilità cittadina dai provvedimenti di chiusura delle attività adottati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri per far fronte alla pandemia. Tre sono le aree tematiche su cui si è stata concentrata l'attenzione: la domanda di mobilità, l'offerta e l'incidentalità stradale, quale unico indicatore disponibile per una valutazione degli effetti connessi all'intensità di traffico misurata nel periodo di **lockdown**.

Per una valutazione delle variazioni dei livelli di mobilità intervenute nel corso del periodo di chiusura, RSM ha effettuato un'indagine di **propensione modale** allo scopo di identificare le eventuali variazioni delle abitudini di mobilità per effetto del lockdown e la propensione degli intervistati ad utilizzare, nella fase 2 di riapertura, mezzi alternativi più sicuri da un punto di vista sanitario e preferibilmente più sostenibili da un punto di vista ambientale.

L'indagine di propensione è stata estesa ad un campione di 1.200 persone, chiamate a rispondere circa le proprie abitudini di mobilità prima dell'emergenza sanitaria e su come tali abitudini potessero variare, in termini di scelta modale dei mezzi da impiegare per i propri spostamenti nella fase 2 di riapertura delle attività.

Lo studio ha evidenziato una forte propensione all'uso del mezzo individuale (auto e moto in particolare), una più spiccata propensione ad intraprendere spostamenti a piedi, anche su maggiori distanze, e una significativa contrazione dell'uso del trasporto collettivo. Questa tendenza si ravvisa, in misura più o meno accentuata, per tutte le motivazioni di spostamento. Nel complesso delle motivazioni di spostamento il TPL perde il 12% di share modale (passa dal 30% al 18% circa), mentre il trasporto privato guadagna 10 punti percentuali passando dal 40% al 50%, infine la pedonalità guadagna un 7% passando dal 21% al 28%. In riferimento alla propensione di utilizzo di mezzi alternativi eco-sostenibili, si osserva una interessante **propensione ad un utilizzo più intensivo della bicicletta**, scelta anche incentivata dalle azioni di potenziamento della rete ciclabile in città.



**CAMBIA LA  
PROPENSIONE  
MODALE**  
**-12% TPL**  
**+10% AUTO**  
**E MOTO**  
**+7% A PIEDI**



**DOMANDA  
DI MOBILITÀ  
-78% TITOLI  
METREBUS**

Si sono espressi a favore della bicicletta il 28% degli intervistati, orientamento che andrà confermato con indagini successive di verifica dell'effettiva scelta modale rispetto alla propensione dichiarata. Seguono a maggior distanza il car sharing con il 21% e il car pooling (condivisione del proprio veicolo con più compagni di viaggio) con il 16,6%.

Le **variazioni di domanda di mobilità** sono state misurate anche attraverso l'indicatore di vendita dei titoli di viaggio TPL: sono state misurate le variazioni intervenute nel periodo di chiusura e operato il raffronto tra i mesi di marzo-aprile del 2020 e i mesi omologhi dell'anno precedente. Il mese di marzo ha fatto registrare una riduzione del -78% nella vendita del totale dei titoli di viaggio che ha visto il suo picco nel mese di aprile portandosi al -98%. Considerando il bimestre marzo-aprile la riduzione più consistente (Roma e Lazio) è stata a carico dei biglietti, attestatasi ad un -90%, mentre più contenuta la riduzione degli abbonamenti Roma e Lazio: per i mensili un -61% mentre gli annuali un -72% delle vendite del periodo.

Sul lato **offerta** sono stati considerati gli **indicatori di produzione dei servizi** TPL di metropolitana e di superficie, che si attestano mediamente sul -20%. In particolare, per i servizi metro la produzione complessiva delle quattro linee ha subito una flessione dell'-11,4% nel mese di marzo e del -18,7% nel mese di aprile (confronto fra mesi omologhi 2020 su 2019). Per il TPL di superficie la riduzione di offerta si attesta su valori del tutto simili: se si fa riferimento al totale della produzione di superficie nei due mesi considerati, è stata registrata una riduzione dell'-11,3%, con un -13,1% per i servizi erogati da ATAC e con un -6,3% per i servizi erogati da Roma TPL. Sempre in ambito offerta è stata inserita la una mappa delle **piste ciclabili** aggiornata al 31/12/2020, che evidenzia la scelta dell'Amministrazione Capitolina di integrare la rete con interventi sino a **150 km di tracciati "in segnaletica"** (piste transitorie indicate solo con segnaletica sulla sede stradale), così da favorire la possibilità di orientare le proprie scelte di mobilità verso la soluzione green della ciclo-pedonalità, in questo particolare momento di emergenza sanitaria (cfr. par. 7.7).

Un cenno infine ai dati estratti, seppur in forma provvisoria, dalla base dati della Polizia Locale Roma Capitale, riguardante gli incidenti occorsi durante il periodo di chiusura (marzo e aprile). Sono state registrate **forti riduzioni dei tassi di incidentalità**, rispetto ai mesi omologhi dell'anno precedente (2019).

Gli incidenti e i feriti hanno subito nei due mesi di chiusura una flessione dell'ordine dell'-80% e non è stato registrato nessun decesso (trattasi comunque di dati ancora provvisori e in attesa di consolidamento nei prossimi mesi).

Infine è stato inserito un diagramma "a radar" riepilogativo delle variazioni rilevate per i diversi indicatori rispetto al confronto operato fra i mesi di marzo-aprile del 2020 (lockdown) e quelli del 2019 (condizioni ordinarie).

A chiusura della trattazione è stata inserita una breve sintesi dei dati ricavati in occasione del lockdown, tramite rete distribuita di sensori di rilevamento dei flussi (Internet of things), ed elaborati nel corso delle attività svolte dal gruppo di lavoro composto da RSM, tre atenei romani (Sapienza, Tor Vergata e Roma Tre), il centro studi della Sony, ATAC e Dipartimento Mobilità e Trasporti, oltre alla partecipazione di Telecom Italia / Olivetti ed altre strutture di Roma Capitale. Lo scopo principale della collaborazione è stato riunire professionalità di altissimo livello nel campo della pianificazione dei trasporti, dal campo accademico a quello applicativo, con l'obiettivo di mettere a sistema patrimonio intellettuale e informativo per studiare la mobilità ed altresì prevederne le dinamiche nel breve-medio periodo. Al fine di analizzare tutte le principali tipologie di spostamento (Privato, Pubblico e Ciclopeditone) sono stati analizzati i seguenti set di dati:

- **FCD – Floating Car Data:** un campione di veicoli che hanno installato a bordo un dispositivo di geolocalizzazione (autovetture e mezzi commerciali che si muovono su tutto il territorio comunale) dal quale è emersa durante il mese di Aprile 2020 una diminuzione della circolazione del 76% delle auto e del 51% dei mezzi pesanti;
- **Stazioni di misura di Roma Servizi per la Mobilità:** sezioni su strade principali che misurano la quantità di traffico veicolare che transita per ogni ora e dalle quali è emersa durante il periodo di lockdown una diminuzione dei transiti veicolari superiore al 70%;
- **Tornelli delle linee metropolitane:** vidimazioni in ingresso alle stazioni delle metropolitane di Roma, dalle quali è emersa una diminuzione degli ingressi alle metropolitane di circa il 90% durante il periodo di lockdown;
- **Antenne Bluetooth:** permettono di leggere i passaggi di pedoni e veicoli attraverso i segnali Bluetooth dei telefoni cellulari e dai quali si è evidenziata, nelle aree centrali della città, una diminuzione di circa il 95% degli spostamenti pedonali e ciclabili durante i mesi di marzo/aprile 2020.



**INCIDENTALITÀ  
-80% DI FERITI  
NESSUN  
MORTO**



**SI INTENSIFICANO  
GLI STUDI  
INTEGRATI  
SULLA MOBILITÀ**

## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

### 07.1 LE INDAGINI DI PROPENSIONE MODALE La condizione occupazionale

STRATIFICAZIONE DEL CAMPIONE D'INDAGINE PER CONDIZIONE OCCUPAZIONALE PRIMA DEL COVID19 (PER RIGA) E CONDIZIONE OCCUPAZIONALE IN FASE 2 (PER COLONNA)

	1) Lavoro in smart working	2) Sono in cassa integrazione	3) La mia attività professionale/commerciale è in chiusura obbligatoria	4) Sono stato licenziato/il mio contratto è sospeso	5) La situazione è invariata	6) Studio in modalità e-learning	Totale
A. lavoratore a tempo determinato	22	9	8	17	6	0	62
B. lavoratore con contratto a progetto	18	0	1	29	1	0	49
C. lavoratore a tempo indeterminato	322	48	16	12	86	0	484
D. commerciante	0	0	5	0	2	0	7
E. libero professionista	80	1	40	6	24	0	151
F. studente	9	0	0	0	5	109	123
G. disoccupato	0	0	0	2	25	1	28
H. casalinga	0	0	0	0	53	0	53
I. pensionato	3	0	0	0	260	0	263
J. in cerca di occupazione	0	0	0	0	11	0	11
<b>Totale</b>	<b>454</b>	<b>58</b>	<b>70</b>	<b>66</b>	<b>473</b>	<b>110</b>	<b>1.231</b>

#### DIMENSIONE DEL CAMPIONE

 **1.231**  
VEICOLI

Campione rappresentativo della popolazione per genere, fascia di età e zona geografica di residenza.

#### IN SMART WORKING SI TROVAVA IL

 **37%**  
del campione

#### IN CONDIZIONE DI INATTIVITÀ (cassa integrazione, chiusura e licenziamento)

**16%**  
del campione

### 07.1 LE INDAGINI DI PROPENSIONE MODALE La mobilità

È stato chiesto agli intervistati di dichiarare le proprie abitudini di mobilità nella fase pre-COVID19 (mezzo/modo abitualmente utilizzato) e di esprimere quali mezzi/modi avrebbe utilizzato, per le quattro diverse motivazioni indicate, nella fase 2 di riapertura delle attività.

Per la totalità degli spostamenti indipendentemente dal motivo

**AUMENTA**  
l'uso del mezzo privato  
e l'uso di andare a piedi

**DIMINUISCE**  
l'uso del trasporto pubblico

Il privato passa  
dal 40% al 50%

Il TPL passa  
dal 30% al 18%

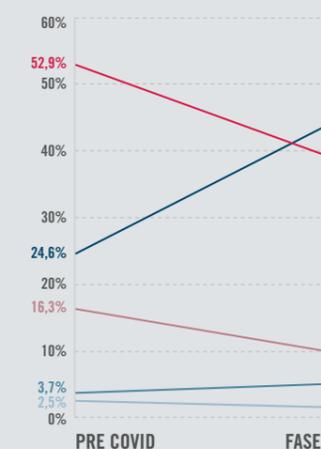
Aumenta la propensione ad andare a piedi  
si passa  
dal 21% al 28%  
propensione più marcata per la mobilità non sistemica

Diminuisce l'abitudine di spostarsi con più mezzi (intermodale)

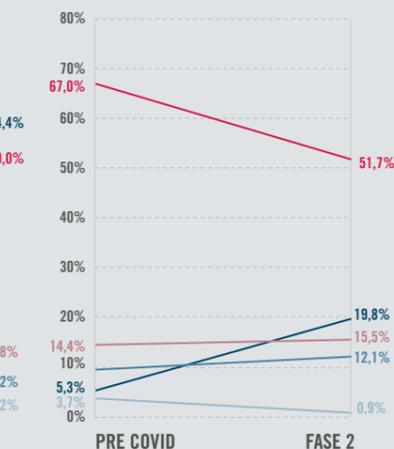
si passa  
dal 7% al 3%

ABITUDINI DI MOBILITÀ DICHIARATE E PROPENSIONE MODALE ESPRESSA DAGLI INTERVISTATI

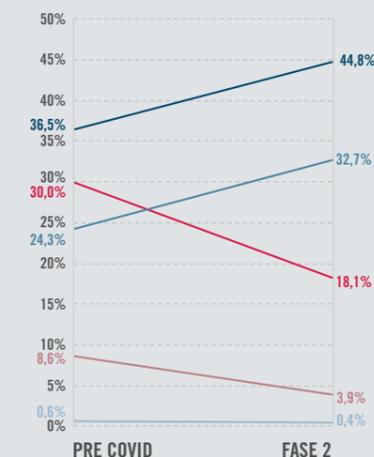
#### LAVORO



#### STUDIO



#### COMMISSIONI



#### SVAGO



— PRIVATO — PUBBLICO — PIEDI — INTERMODALE — ALTRO

## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

### 07.1 LE INDAGINI DI PROPENSIONE MODALE

L'uso di mezzi alternativi e l'indagine ai Mobility Manager



Quasi il **30%** degli intervistati ha dichiarato di voler utilizzare la bicicletta in fase 2

I motivi di chi vorrebbe utilizzare la bicicletta

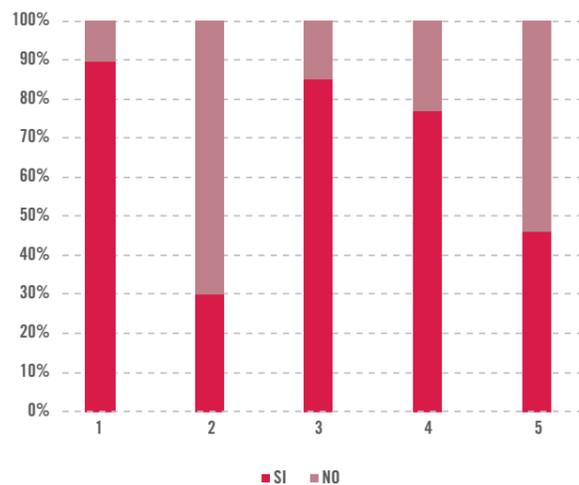
Più di **3/4** per spostamenti non sistematici, il **14%** per andare al lavoro

Le aziende si dichiarano disponibili a:

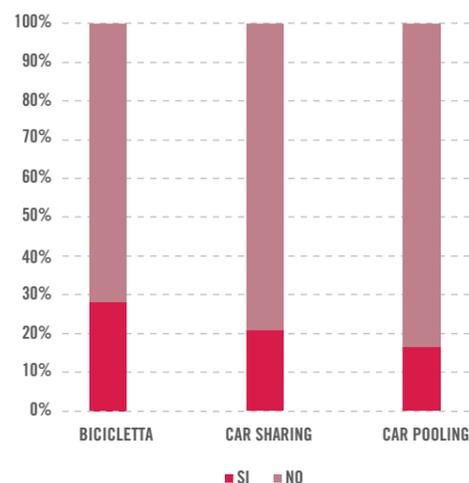
Istituire nuovi servizi navetta **89,5%** DEI M.M.

Interventi per la micromobilità **85%** DEI M.M.

#### DISPONIBILITÀ DEI MOBILITY MANAGER A REALIZZARE INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI



#### PROPENSIONE ALL'UTILIZZO IN FASE 2 DEL MEZZO INDICATO



#### GLI INTERVENTI A FAVORE DELLA MOBILITÀ DEI DIPENDENTI INDICATI IN FIGURA

- 1 ISTITUZIONE DI NUOVI SERVIZI NAVETTA per le aziende che non avevano un servizio
- 2 POTENZIAMENTO DEI SERVIZI NAVETTA per le aziende che già avevano un servizio
- 3 AZIENDE CHE PREVEDONO INTERVENTI PER FAVORIRE LA MICROMOBILITÀ (CICLABILE) parcheggi dedicati e spogliatoi
- 4 AZIENDE CHE PREVEDONO INTERVENTI PER FAVORIRE LA SHARING MOBILITÀ convenzioni con società car/bike sharing
- 5 AZIENDE CHE PREVEDONO INTERVENTI A FAVORE DEI DIPENDENTI offerte di parcheggio e convenzioni con società taxi

### 07.2 I LIVELLI DI TRAFFICO NEL PERIODO DI CHIUSURA

La componente di trasporto privato (gli ingressi in ZTL)

Flusso medio giornaliero di ingresso nelle 3 ZTL del centro nel mese di marzo 2019

**152.000** VEICOLI

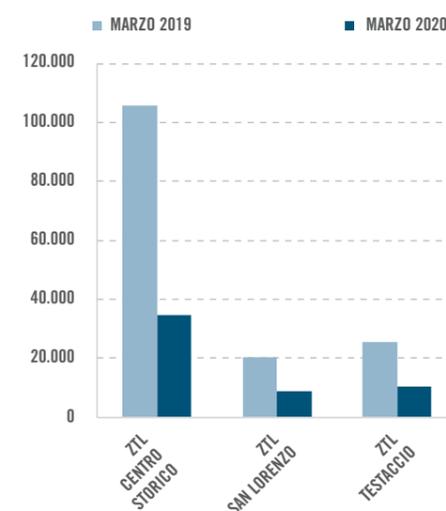
Flusso medio giornaliero di ingresso nelle 3 ZTL del centro nel mese di marzo 2020

**54.000** VEICOLI

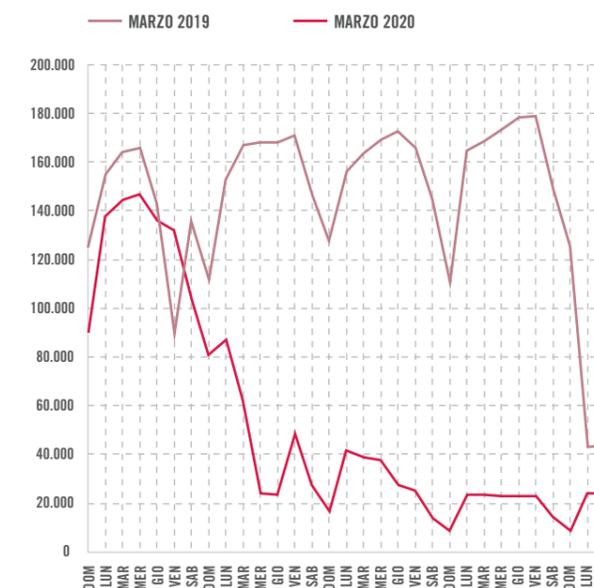
Ingressi in meno causa lockdown

**-64%**

#### INGRESSI MEDI ALLE ZTL CENTRO, SAN LORENZO E TESTACCIO



#### INGRESSI GIORNALIERI ALLE ZTL CENTRO, SAN LORENZO E TESTACCIO



Flusso/varco di ingresso centro storico marzo 2019

**3.304** VEICOLI GIORNO/VARCO

Flusso/varco di ingresso centro storico marzo 2020

**1.176** VEICOLI GIORNO/VARCO

Ingressi in meno alla ZTL centro storico

**-67%**



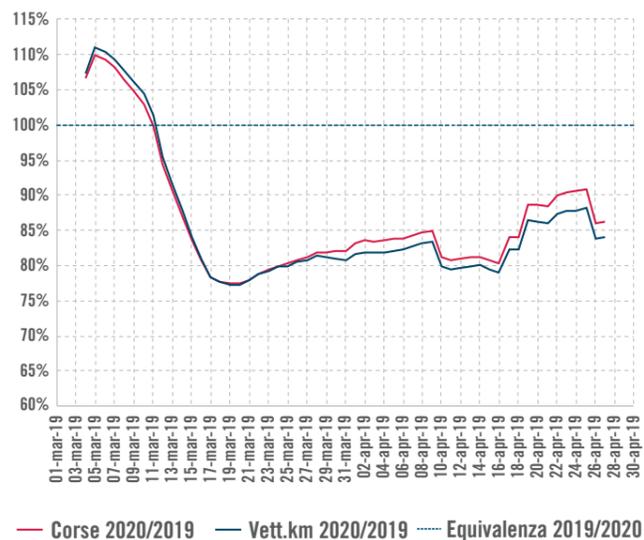
## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

### 07.2 I LIVELLI DI TRAFFICO NEL PERIODO DI CHIUSURA

La componente di trasporto pubblico (il TPL di superficie)

#### PROFILI DELLE MEDIE MOBILI A 7 GIORNI DEI RAPPORTI CORSE/VETT X KM 2020 SU 2019

##### ATAC



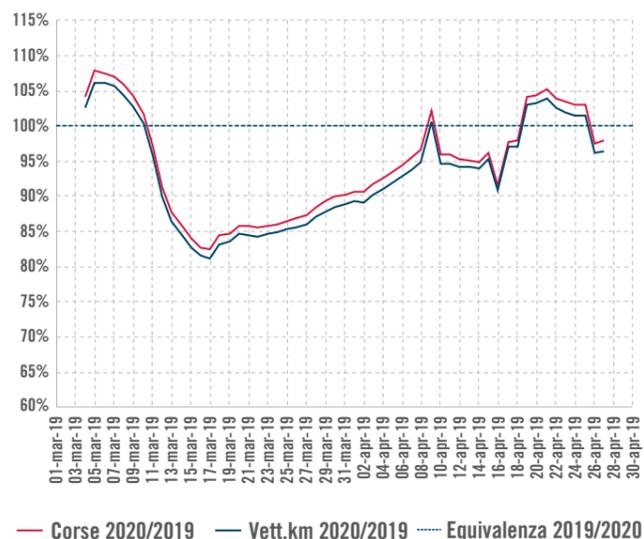
Corse realizzate nei mesi di marzo e aprile 2020 (totale ATAC + Roma TPL) in milioni di corse

2019	2020
<b>1,755</b>	<b>1,569</b>
	<b>-10,6%</b>

Vetture x km prodotte nei mesi di marzo e aprile 2020 (totale ATAC + Roma TPL) in milioni di corse

2019	2020
<b>19,338</b>	<b>17,144</b>
	<b>-11,3%</b>

##### ROMA TPL



Numero di giorni (su 55 totali) in cui il rapporto corse 2020/2019 è stato maggiore del 100%

ATAC	ROMA TPL
<b>8</b> (14,5%)	<b>15</b> (27,3%)

Numero uscite totali di mezzi nei due mesi di marzo e aprile

2019	2020
<b>97.031</b>	<b>90.798</b>
1.591/GIORNO	1.488/GIORNO
	<b>-6,4%</b>

### 07.3 I TITOLI DI VIAGGIO

La vendita di titoli di viaggio nel periodo di lockdown

#### Titoli venduti nel mese di aprile (in milioni)

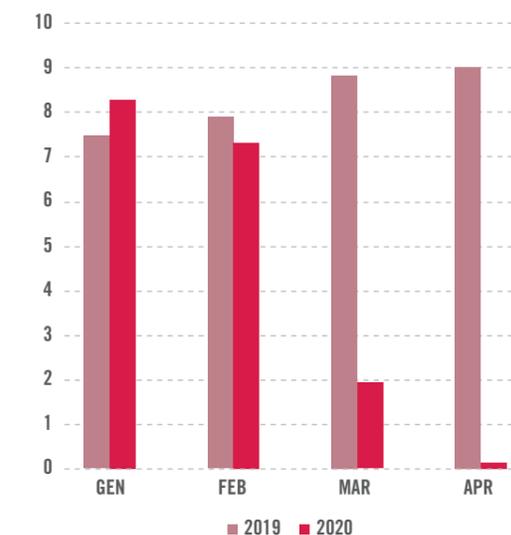
2019	2020
<b>9,018</b>	<b>0,146</b>
	<b>-98,4%</b>

#### Giornate equivalenti dei titoli venduti nel mese di aprile (in milioni di giornate)

2019	2020
<b>15,296</b>	<b>1,575</b>
	<b>-89,7%</b>

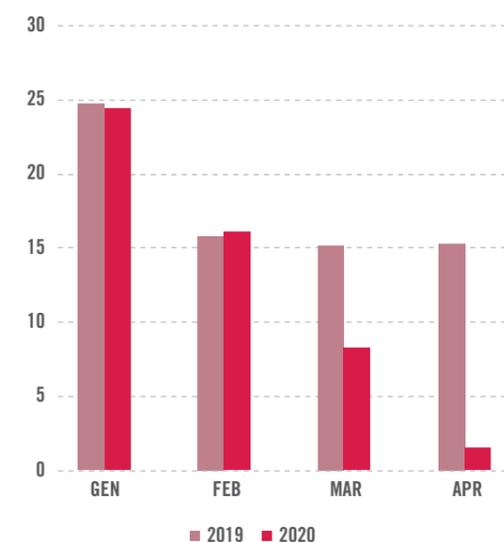
#### VALIDITÀ EQUIVALENTE IN GIORNI DEI TITOLI VENDUTI NEI PRIMI QUATTRO MESI DEL 2019 E 2020

##### N° PEZZI VENDUTI (IN MILIONI DI PEZZI)



#### TITOLI VENDUTI NEI PRIMI QUATTRO MESI DEL 2019 E 2020 (IN N° DI PEZZI)

##### GIORNATE EQUIVALENTI TITOLI VENDUTI (IN MILIONI DI GIORNATE)



I titoli che ad aprile hanno subito la **maggiore flessione**

**I biglietti Roma e Lazio sopra il 99%**

I titoli che ad aprile hanno subito la **minore flessione**

**Gli abbonamenti annuali Roma e Lazio sotto il 90%**

## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

### 07.4 L'INCIDENTALITÀ STRADALE

Gli incidenti stradali nel periodo di lockdown (fonte: PLRC – Polizia Locale Roma Capitale) – dati 2020 provvisori

#### LE VARIAZIONI ASSOLUTE 2020 SU 2019



#### I TASSI DI INCIDENTALITÀ NEI MESI DI MARZO-APRILE 2019 (X 100.000 AB)



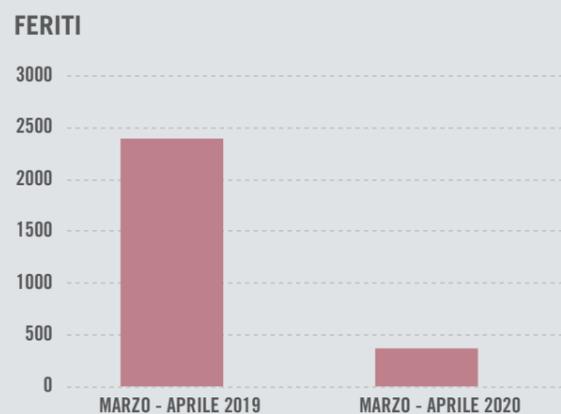
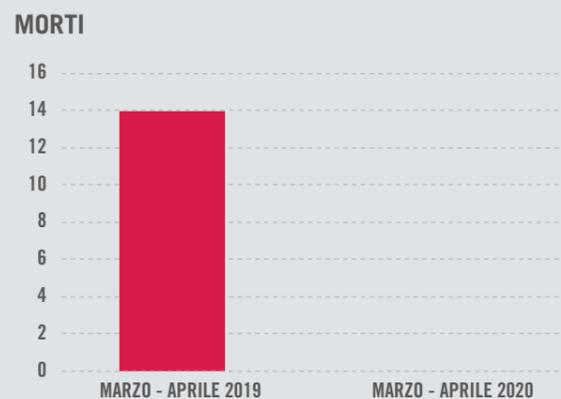
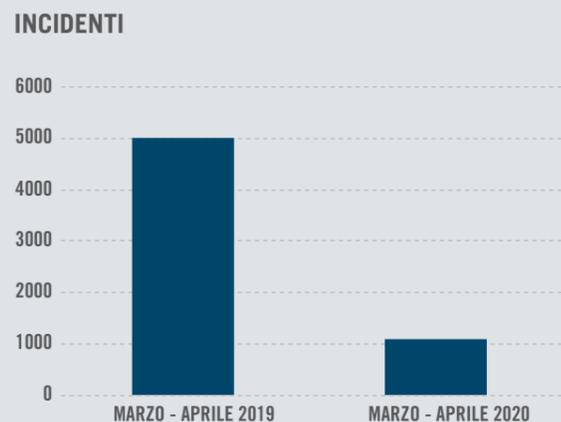
#### I TASSI DI INCIDENTALITÀ NEI MESI DI MARZO-APRILE 2020 (X 100.000 AB)



#### LE VARIAZIONI RELATIVE DEI TASSI



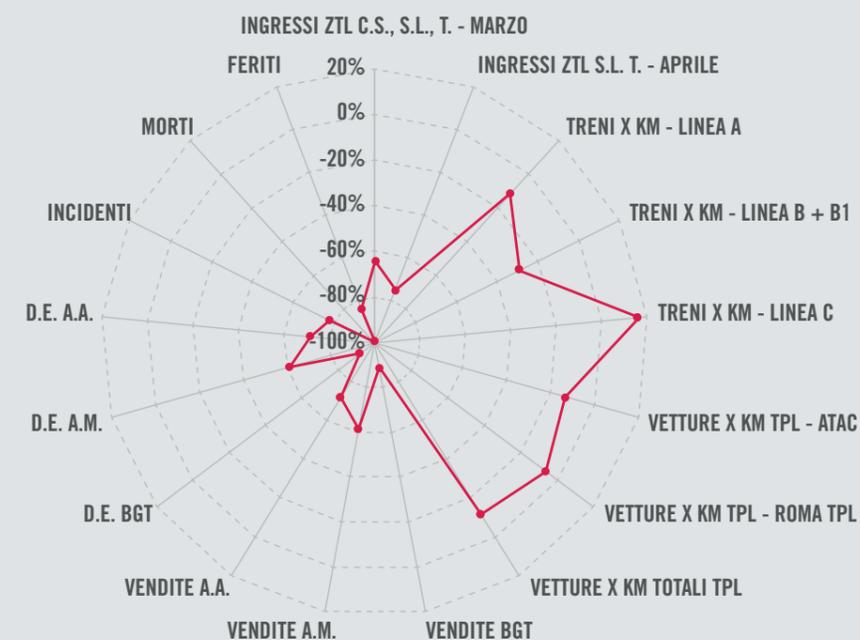
#### INCIDENTALITÀ NEI MESI DI MARZO-APRILE DEL 2019 E 2020



### 07.5 LA SINTESI

Il quadro riepilogativo delle variazioni indotte dal lockdown

#### DIAGRAMMA RIEPILOGATIVO DELLE VARIAZIONI INTERVENUTE NEL PERIODO DI LOCKDOWN (VARIAZIONI % 2020 SU 2019)



C.S.: ZTL Centro Storico, S.L.: ZTL San Lorenzo, T.: ZTL Testaccio, D.E.: Durata Equivalente in giorni dei titoli di viaggio, Bgt: Biglietti Roma & Lazio, A.M. Abbonamenti mensili Roma & Lazio, A.A: Abbonamenti Annuali Roma & Lazio

**Unica** variazione positiva produzione linea C (in treni x km) **+16,5%**

**Offerta TPL** solo la linea B-B1 ha avuto una variazione superiore al **-20%**

Le **vendite di biglietti** hanno subito una variazione di circa il **-90%**

**Non** sono stati registrati **decessi** sulle strade nel periodo di lockdown

# 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

## 07.6 INTERNET OF THINGS

Analisi dei dati di mobilità ricavati tramite sensori Bluetooth e sistema Floating Car Data (FCD)

Max variazione spostamenti pedonali e ciclabili

MARZO/MAGGIO

**-97%**

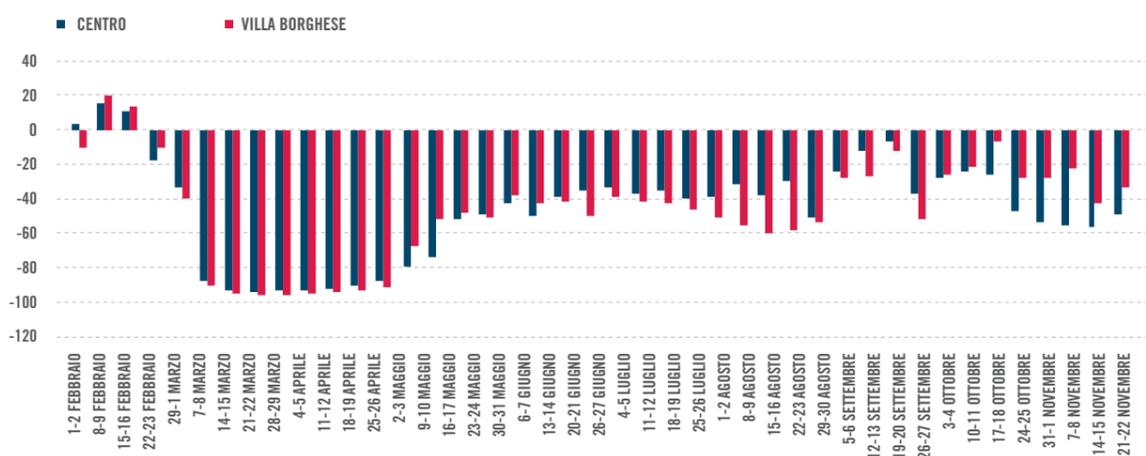
Max variazione spostamenti pedonali e ciclabili

GIUGNO 2020

**-50%**

### SPOSTAMENTI PEDONALI E CICLABILI – AREE CENTRALI

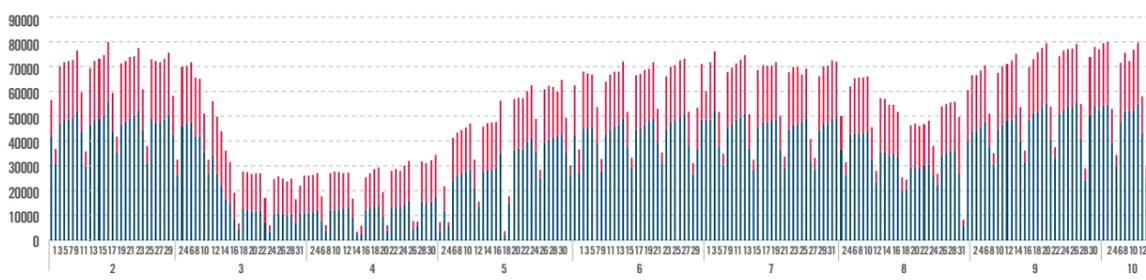
(dati: Sensori Bluetooth)



### SPOSTAMENTI AUTOVETTURE E MEZZI COMMERCIALI – INTERO TERRITORIO COMUNALE

(dati: sistema FCD)

Numero di segnali GPS registrati dal sistema FCD  
Differenziazione auto e mezzi pesanti (dal 01/02/2020) - valori medi orari



Variazione spostamenti autovetture e mezzi commerciali rispetto a febbraio 2020

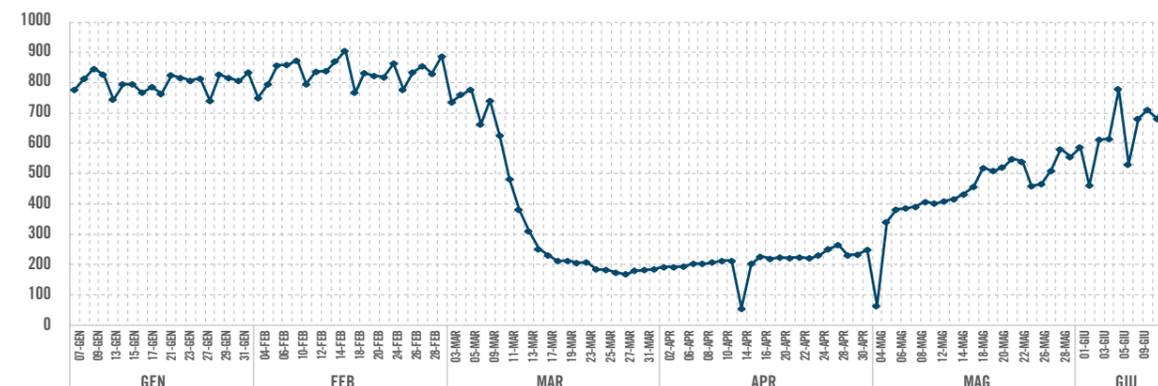
MARZO: **-57%** auto e **-25%** mezzi pesanti  
 APRILE: **-76%** auto e **-51%** mezzi pesanti  
 MAGGIO: **-37%** auto e **-25%** mezzi pesanti  
 GIUGNO: **-10%** auto e **-10%** mezzi pesanti

## 07.6 INTERNET OF THINGS

Flussi veicolari rilevati alle stazioni di misura impianti semaforici

### FLUSSI VEICOLARI MEDI ORARI FERIALI (dati: Stazioni di Misura Impianti Semaforici)

Stazioni di misura Impianti Semaforici  
Flussi veicolari medi orari - solo giorni feriali (07/01/2020 - 14/06/2020)

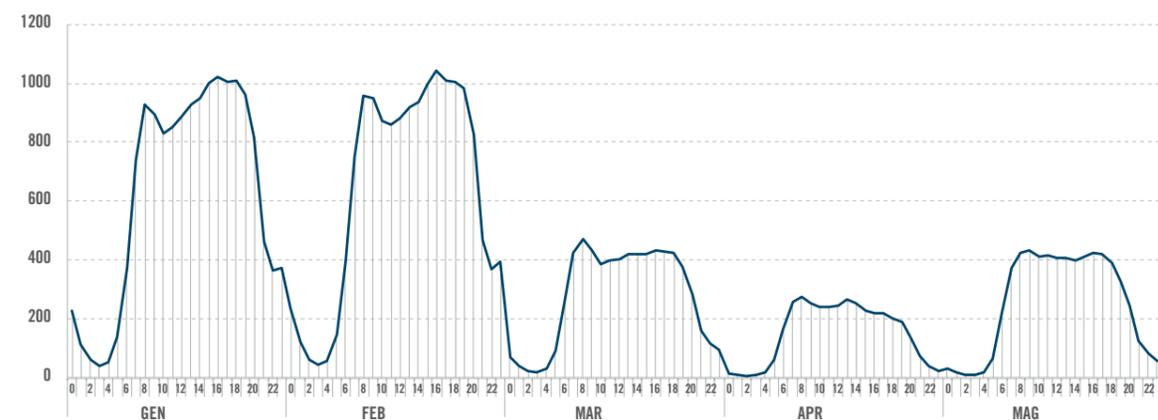


Variazioni flussi veicolari medi orari rispetto a febbraio 2020

MARZO: **-76%**      MAGGIO: **-42%**  
 APRILE: **-72%**      GIUGNO: **-20%**

### PROFILI MEDI GIORNALIERI FERIALI (dati: Stazioni di Misura Impianti Semaforici)

Stazioni di misura Impianti Semaforici  
Valori medi orari (dal 7 gennaio al 18 aprile) - solo feriali



Distribuzione flussi nel profilo medio giornaliero feriale fase di lockdown

Picco mattina: **-45%** a marzo  
**-67%** ad aprile  
 Picco serale: **-57%** a marzo  
**-75%** ad aprile



## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

### 07.6 INTERNET OF THINGS

Flussi giornalieri di domanda in ingresso al sistema delle metropolitane misurati in corrispondenza dei tornelli

#### INGRESSI GIORNALIERI AL SISTEMA DELLE METROPOLITANE (dati: ATAC)

ANDAMENTO DEGLI INGRESSI AL SISTEMA DELLE METROPOLITANE PROGRESSIONE GIORNALIERA IN RAPPORTO AL 2 MARZO 2020



**Variazioni ingressi alle metropolitane rispetto a gennaio 2020**

MARZO: **-94%**  
 APRILE: **-86%**  
 MAGGIO: **-78%**  
 GIUGNO: **-64%**



A giugno 2020 la **metro A** trasporta meno della metà dei passeggeri



A giugno 2020 la **metro B** ha recuperato solo 1/3 dell'utenza



A giugno 2020 la **metro C** ha recuperato circa i 2/3 dell'utenza

#### VARIAZIONE INGRESSI AL SISTEMA DELLE METROPOLITANE RISPETTO AL 30/01/2020 (dati: ATAC)



### 07.7 AMPLIAMENTI RETE CICLABILE

Ampliamenti rete ciclabile al 31/12/2020

Totale rete al 2016	<b>242,83 km</b>
Totale rete al 2019	<b>251,68 km</b>
Totale rete al 2020 (definitive + transitorie + realizzate dai Municipi)	<b>284,93 km</b>

	DEFINITIVE AL 2016	DEFINITIVE DAL 2016 AL 2019	
	Realizzate (fino al 2016 - scenario di riferimento PUMS)	Realizzate (dal 2016 al 2019)	Km di pista
Verde Verde Strada Verde	100,00	Nomentana	3,80
Strada	142,83	Tuscolana	2,20
		S. Bibiana	0,20
		Pian due Torri	0,40
		Val d'Ala - Conca d'Oro	0,45
		Vari tratti VII Mun	1,80
<b>Tot al 2016</b>	<b>242,83</b>	<b>Tot dal 2016 al 2019</b>	<b>8,85</b>

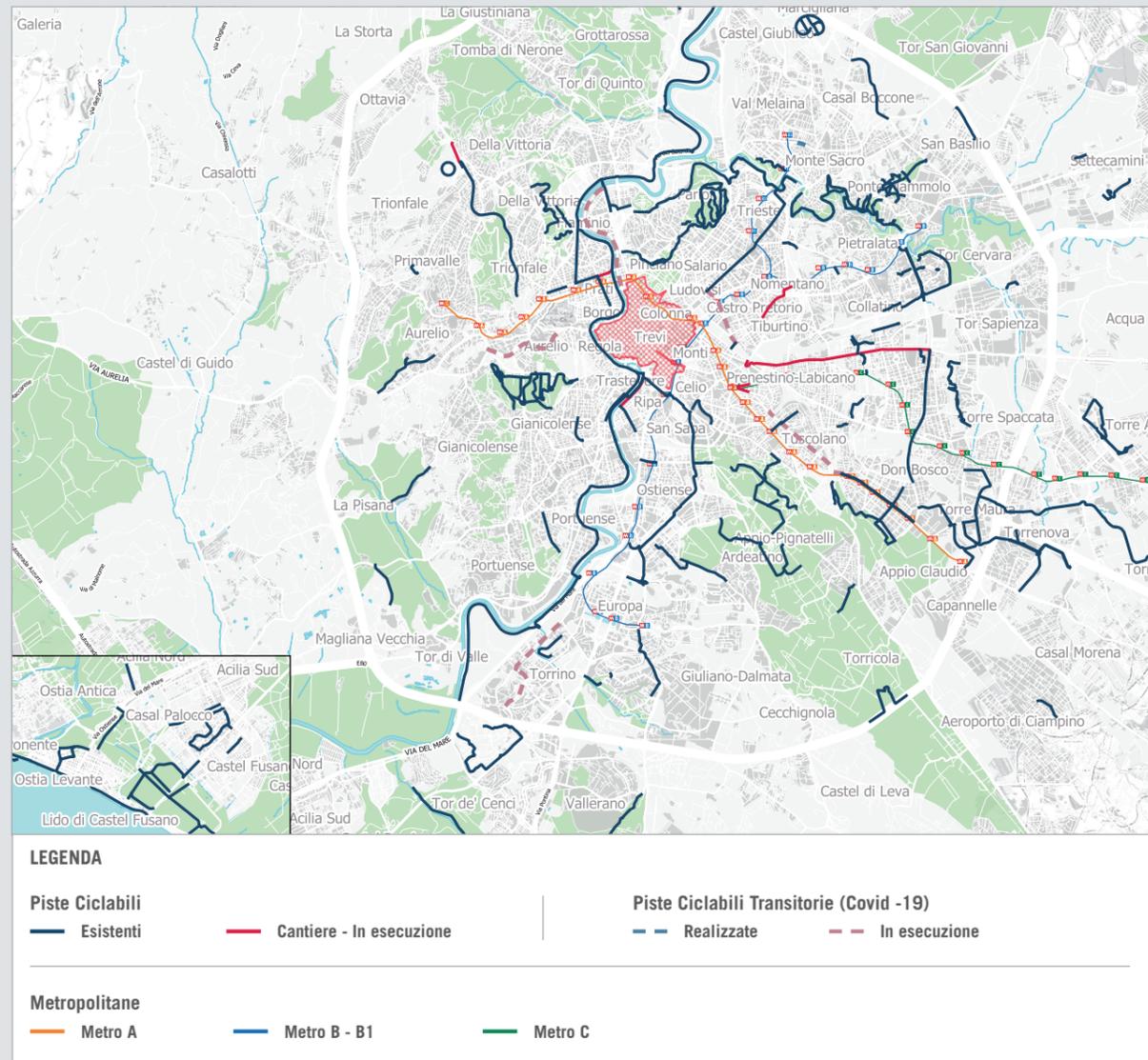
NUOVE DEFINITIVE 2020			
Nome	Km di progetto	% di realizzazione	Km di pista realizzati
Rubattino	1,30	100%	1,30
Milizie	0,45	100%	0,45
Tiburtina	1,30	98%	1,27
Pretestina	5,60	40%	2,24
Taranto	0,27	100%	0,27
La Spezia	0,31	10%	0,03
Monte Ciocci Nord	0,70	10%	0,07
<b>tot km progetto</b>	<b>9,93</b>		
		<b>Tot definitive 2020</b>	<b>5,64</b>

NUOVE CICLABILI REALIZZATE DAI MUNICIPI NEL 2020			
Municipio	Nome	% di realizzazione	Km di pista realizzati
VII	Tor Vergata - Cinecittà	100%	5,60
X	Ostia	100%	4,70
XV	Cesano	100%	0,50
		<b>Tot nuove ciclabili municipi 2020</b>	<b>10,80</b>

NUOVE TRANSITORIE 2020			
Nome	Km di progetto	% di realizzazione	Km di pista realizzati
ProL. Tuscolana	3,40	100%	3,40
ProL. Nomentana	1,64	98%	1,61
Via Gregorio VII	5,00	70%	3,50
Lgt Sinistro	3,30	100%	3,30
Cina	3,80	95%	3,61
Jonio	2,80	5%	1,40
<b>tot km progetto</b>	<b>19,94</b>		
		<b>Tot transitorie 2020</b>	<b>16,82</b>

## 07 GLI EFFETTI INDOTTI DAL LOCKDOWN

### 07.7 AMPLIAMENTI RETE CICLABILE Ampliamenti rete ciclabile al 31/12/2020



## APPENDICE A

LE FONTI DATI  
LE FONTI DATI PER TEMA TRATTATO – EDIZIONE 2020

Cap	Tema	Sorgente
1	Popolazione	ISTAT - Geodemo, Anagrafe comune di Roma
1	Economia e Tasso occupazione	ISTAT
1	Presenze turistiche a Roma	EBTL (Ente Bilaterale Turismo del Lazio)
1	Il 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 dei servizi Ferroviari	Contratto di servizio Trenitalia - Regione Lazio 2018 - 2032
2	La produzione servizi TPL extraurbani su gomma	Carta dei Servizi COTRAL 2018
2	Il Car Sharing su Scala Nazionale	Osservatorio Nazionale Sharing mobility 2018
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	ISTAT
2	La Ciclabilità a Roma	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

LE FONTI DATI  
LE FONTI DATI PER TEMA TRATTATO – EDIZIONE 2020

Cap	Tema	Sorgente
4	Caratteristiche della mobilità a Roma	Agenzia RSM: Indagini di sfondo 2019
4	Il monitoraggio del traffico: ingressi nelle ZTL	Agenzia RSM
4	La ciclabilità: l'uso della bicicletta a Roma	Agenzia RSM
4	Le vendite di titoli di viaggio	Agenzia RSM - ATAC
4	Bus turistici	Agenzia RSM
5	I livelli di traffico	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, etc.).
<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>	(passaggi condivisi) condivisione della propria auto per gli spostamenti casa-lavoro, i posti liberi dell'autovettura vengono messi a disposizione dei colleghi. Questo servizio consente di ottimizzare gli spostamenti dei dipendenti di un'azienda da casa alla sede di lavoro e viceversa, attraverso la condivisione della propria auto.
<b>CAR SHARING</b>	(auto condivisa) 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.

### GLOSSARIO

<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, etc.); gli strumenti di programmazione; le politiche di trasporto urbano (es: densità ZTI, disponibilità stalli di sosta a pagamento sulle strade, disponibilità stalli parcheggi di scambio, etc.).

## APPENDICE B

### GLOSSARIO

<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 MANAGAMENT</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, ecc.).
<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>PRESENZE TURISTICHE</b>	numero di notti trascorse dai turisti/city users nelle strutture ricettive di un dato territorio.

### GLOSSARIO

<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 ecc.), 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).

## APPENDICE B

### GLOSSARIO

---

<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 PER 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.

---

## APPENDICE C

### ERRATA CORRIGE EDIZIONE 2019

Nella messa a punto dell'edizione 2020 è stato possibile individuare alcune imprecisioni contenute nella scorsa edizione 2019 del Rapporto, di cui si vuole qui fornire errata corrige.

I dati oggetto della errata corrige sono rinvenuti nelle sezioni tematiche: sosta tariffata e sosta merci; i titoli di viaggio TPL venduti; offerta dei servizi TPL di superficie.

Rispetto l'area tematica della **Sosta** si tratta di un mero errore di assegnazione di 3 ambiti tariffari (su 29 complessivi) ai municipi di appartenenza. La corrige ha comportato una riduzione dei municipi interessati dalla sosta (sia quella tariffata, sia quella merci) e ha determinato la necessità di ridisegnare sia le figure che illustrano la ripartizione dell'offerta sosta tra i municipi, sia le tabelle di ranking dei municipi.

Rispetto ai **titoli di viaggio TPL** si tratta di un mero errore di calcolo della durata equivalente (in giorni) dei titoli di viaggio venduti. L'errore è stato commesso sulla componente dei titoli Lazio, pertanto la corrige ha comportato l'aggiornamento del dato complessivo e il ridisegno del diagramma di ripartizione dei giorni equivalenti di durata dei titoli venduti.

Infine, rispetto l'**offerta TPL di superficie**, l'errore è rilevato nella graduatoria delle prime 20 linee di superficie, in ragione dell'utilizzo di una base dati non aggiornata. La corrige recupera la base dati aggiornata e ricalcola i macro-aggregati di offerta, con il ridisegno dei due diagrammi relativi alla classifica delle linee a maggiore offerta.

## APPENDICE C

ELENCO DEGLI ERRORI RILEVATI NELL'EDIZIONE 2019

PAGINA	ITEM	ERRATA	CORRIGE
10	Testo introduttivo 01: Comparto turistico	Infine, per il comparto turistico si rileva un movimento turistico nell'area metropolitana (dato 2018)	Infine, per il comparto turistico si rileva un movimento turistico nell'area metropolitana (dato 2017)
11	Evoluzione della popolazione 2008-2018 dell'area romana	Errata attribuzione dei colori delle linee agli item	
35	Produzione totale programmata (Bus + Metro + Tram) in mln vett x km	185,7	184,5
35	Produzione servizi TPL superficie - bus + filobus + elettrico - programmato in mln vett x km	129,1	127,8
44	Numero di aziende con Mobility Manager attivo	274	229
53	Testo introduttivo 03: La sosta tariffata	A Roma il sistema della sosta tariffata si articola su 29 ambiti di tariffazione, per circa 75.000 stalli di sosta, distribuiti su 9 dei 15 municipi cittadini	A Roma il sistema della sosta tariffata si articola su 29 ambiti di tariffazione, per circa 75.000 stalli di sosta, distribuiti su 7 dei 15 municipi cittadini
53	Testo introduttivo 03: La sosta tariffata	La dotazione media su Roma di sosta tariffata raggiunge i 26 posti auto per 1.000 abitanti (per il I e II Municipio il rapporto è di 170 stalli/1.000 abitanti).	La dotazione media su Roma di sosta tariffata raggiunge i 26 posti auto per 1.000 abitanti (per il I e II Municipio il rapporto è di 180-190 stalli/1.000 abitanti).
57	La sosta tariffata: numero di municipi interessati	9	7
57	Dotazione posti auto per municipio in posti auto/1.000 abitanti	errata figura	segue figura corretta

## APPENDICE C

ERRATA CORRIGE EDIZIONE 2019

PAGINA	ITEM	ERRATA	CORRIGE
57	Ripartizione posti auto tariffati per municipio	errata figura	segue figura corretta
57	Nei due municipi centrali I e II ricade il	77% della sosta totale	84% della sosta totale
57	Capacità di sosta in rapporto alla popolazione totale di Roma I e II	170 posti auto/1000 abitanti	180-190 posti auto/1000 abitanti
58	Numero municipi con stalli merci	9	7
58	Numero Stalli per municipio	errata figura	segue figura corretta
58	Densità di stalli merci per municipio	errata figura	segue figura corretta
58	Municipi con i più alti valori di densità degli stalli in rapporto agli Addetti	I, II, XIV	I, II, VII
68	Titolo: 03.3 IL SISTEMA DEI PERMESSI L'accesso alla ZTL 2018	L'accesso alla ZTL 2018	L'accesso dei bus turistici 2018
74	Testo introduttivo 04: Titoli di viaggio	I biglietti Roma costituiscono il 95% dei pezzi venduti, ma solo il 6,5% del totale in termini di durata equivalente dei titoli	I biglietti Roma costituiscono il 95% dei pezzi venduti, ma solo il 5,0% del totale in termini di durata equivalente dei titoli
89	Titolo: 04.2 IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO I varchi del TPL (Corsie preferenziali) 2018	IL MONITORAGGIO DEL TRAFFICO	ACCESSO ALLE CORSIE/STRADE RISERVATE

## APPENDICE C

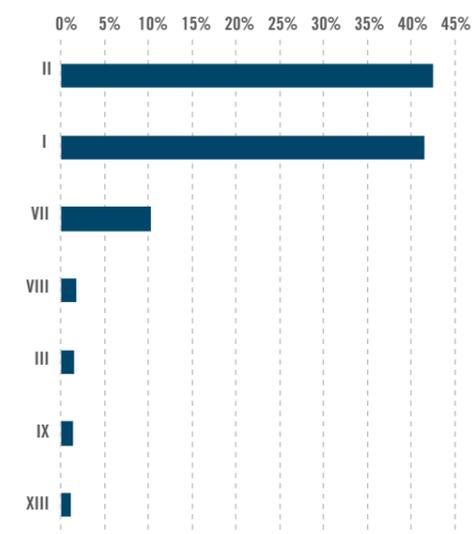
ELENCO DEGLI ERRORI RILEVATI NELL'EDIZIONE 2019

PAGINA	ITEM	ERRATA	CORRIGE
92	Totale giornate equivalenti di validità dei titoli di viaggio nell'anno	189 milioni	244 milioni: per mero errore di calcolo sui titoli Lazio
92	Ripartizione delle giornate equivalenti dei titoli di viaggio	errata figura	segue figura corretta
104	Nel 2018 sono state realizzate	8,1 milioni di corse	9,8 milioni di corse
104	Offerta sulle prime venti linee di superficie della rete ATAC e Roma TPL	errata figura	segue figura corretta
104	Ordinamento delle linee ATAC e Roma TPL in base all'offerta	errata figura	segue figura corretta
104	Per un totale di offerta di	10,9 mld posti x km offerti	12,1 mld posti x km offerti
104	Prima linea in graduatoria	90	8
104	La prima linea in graduatoria realizza una produzione annua pari a	4,5% della produzione della linea A	4,4% della produzione della linea A
107	Variazione dell'indice di gravità 2008-2018	-20,3%	+20,3%

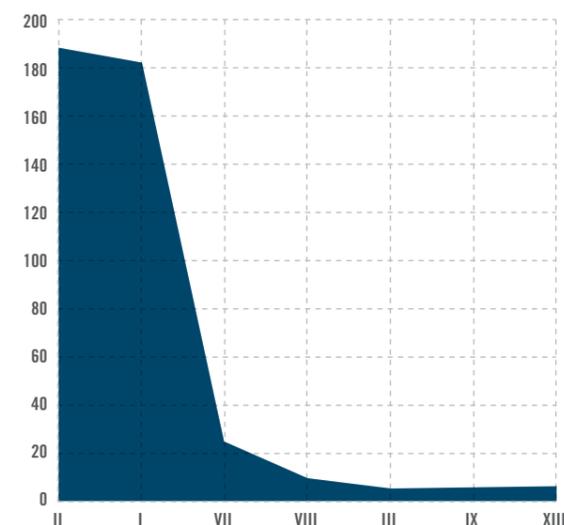
## APPENDICE C

LE FIGURE CORRETTE DELL'EDIZIONE 2019

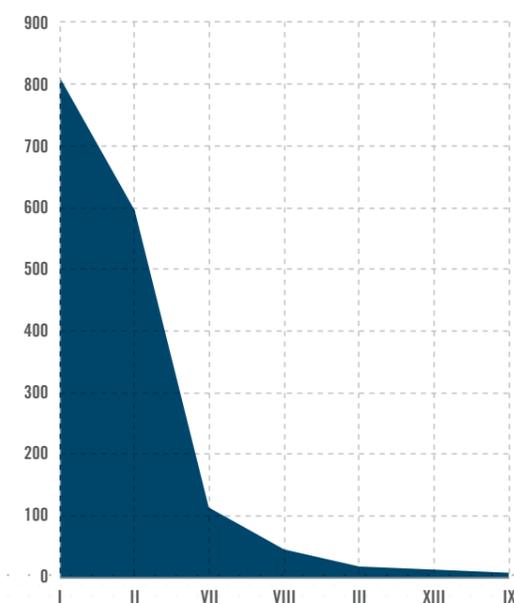
RIPARTIZIONE DEI POSTI AUTO TARIFFATI PER MUNICIPIO AL 31/12/2018



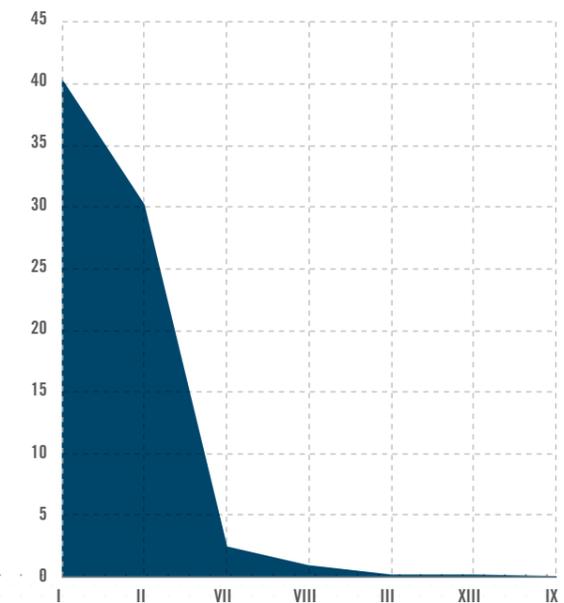
DOTAZIONE POSTI AUTO PER MUNICIPIO IN POSTI AUTO/1000 ABITANTI



N° STALLI PER MUNICIPIO AL 31/12/2018



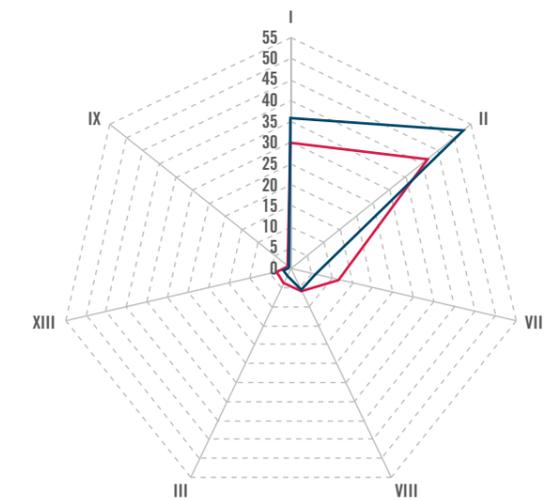
DENSITÀ DI STALLI MERCI PER MUNICIPIO AL 31/12/2018



## APPENDICE C

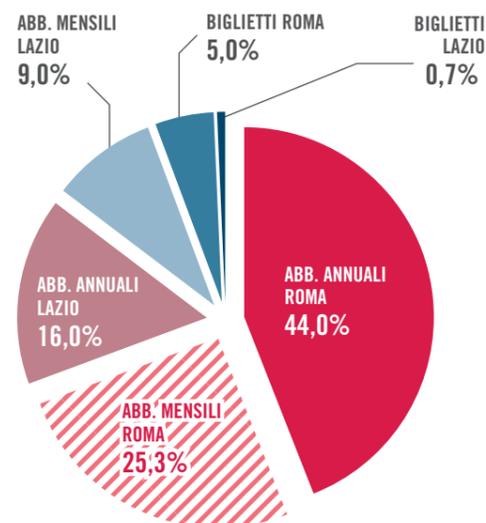
LE FIGURE CORRETTE DELL'EDIZIONE 2019

### DENSITÀ DI STALLI MERCI PER ADDETTI - MUNICIPIO

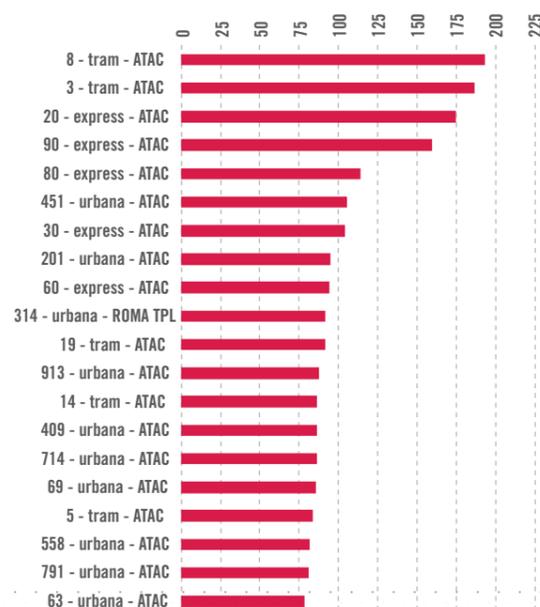


— STALLI/10000 ADDETTI TOTALI — STALLI/1000 ADDETTI COMMERCIO

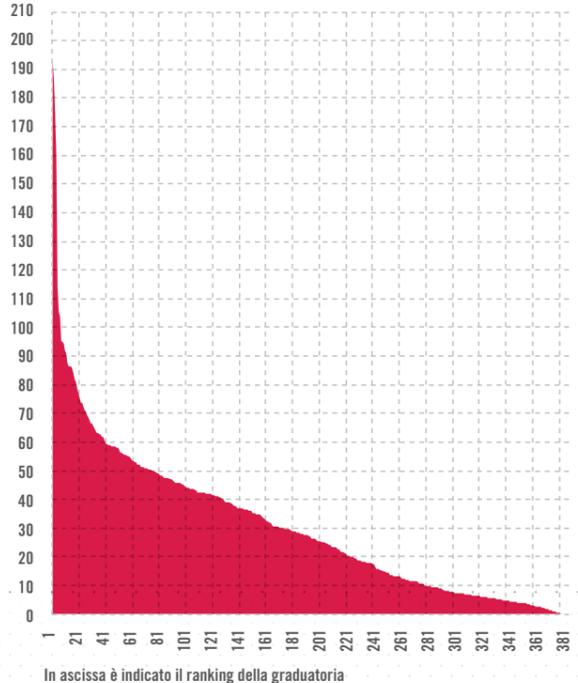
### RIPARTIZIONE DELLA DURATA EQUIVALENTE DEI TITOLI DI VIAGGIO 2018



### OFFERTA SULLE PRIME 20 LINEE DI SUPERFICIE DELLA RETE ATAC E ROMA TPL



### ORDINAMENTO DELLE LINEE ATAC E ROMA TPL IN BASE ALL'OFFERTA IN MLN DI POSTI X KM ANNO



## APPENDICE C

AGGIORNAMENTO DEL RANKING MUNICIPI - 2019

### I - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	30.965	2		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	182,0	2	26,1	3
N° stalli merci	811	1		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	40,4	1	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	30	2	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	35,7	2	9,3	3

### II - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	31.690	1		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	188,4	1	26,1	3
N° stalli merci	595	2		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	30,3	2	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	41,8	1	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	52,6	1	9,3	3

## APPENDICE C

AGGIORNAMENTO DEL RANKING MUNICIPI - 2019

### III - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	1.079	5		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	5,2	7	26,1	3
N° stalli merci	19	5		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	0,2	5	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	3,7	5	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	1,7	5	9,3	3

### VII - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	7.660	3		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	25	3	26,1	3
N° stalli merci	115	3		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	2,5	3	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	11,6	3	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	5,9	3	9,3	3

## APPENDICE C

AGGIORNAMENTO DEL RANKING MUNICIPI - 2019

### VII - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	1.295	4		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	9,9	4	26,1	3
N° stalli merci	45	4		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	1	4	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	5,9	4	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	5,6	4	9,3	3

### IX - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	1.060	6		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	5,8	5	26,1	3
N° stalli merci	9	7		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	0	7	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	0,8	7	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	0,6	7	9,3	3

# APPENDICE C

## AGGIORNAMENTO DEL RANKING MUNICIPI - 2019

### XIII - MUNICIPIO

	Valore Municipio	Ranking Municipio	Valore Roma	Ranking Roma
Posti auto tariffati	848	7		
Posti auto tariffati per 1.000 abitanti	6,4	4	26,1	3
N° stalli merci	13	6		
Densità stalli merci (stalli/kmq)	0,2	6	1,2	4
Stalli merci per 10.000 addetti totali	3,4	6	12,9	3
Stalli merci per 1.000 addetti commercio	1,7	6	9,3	3

**Finito di stampare**  
Febbraio 2021

Tipografia  
Teraprint S.r.l.

ROMA

