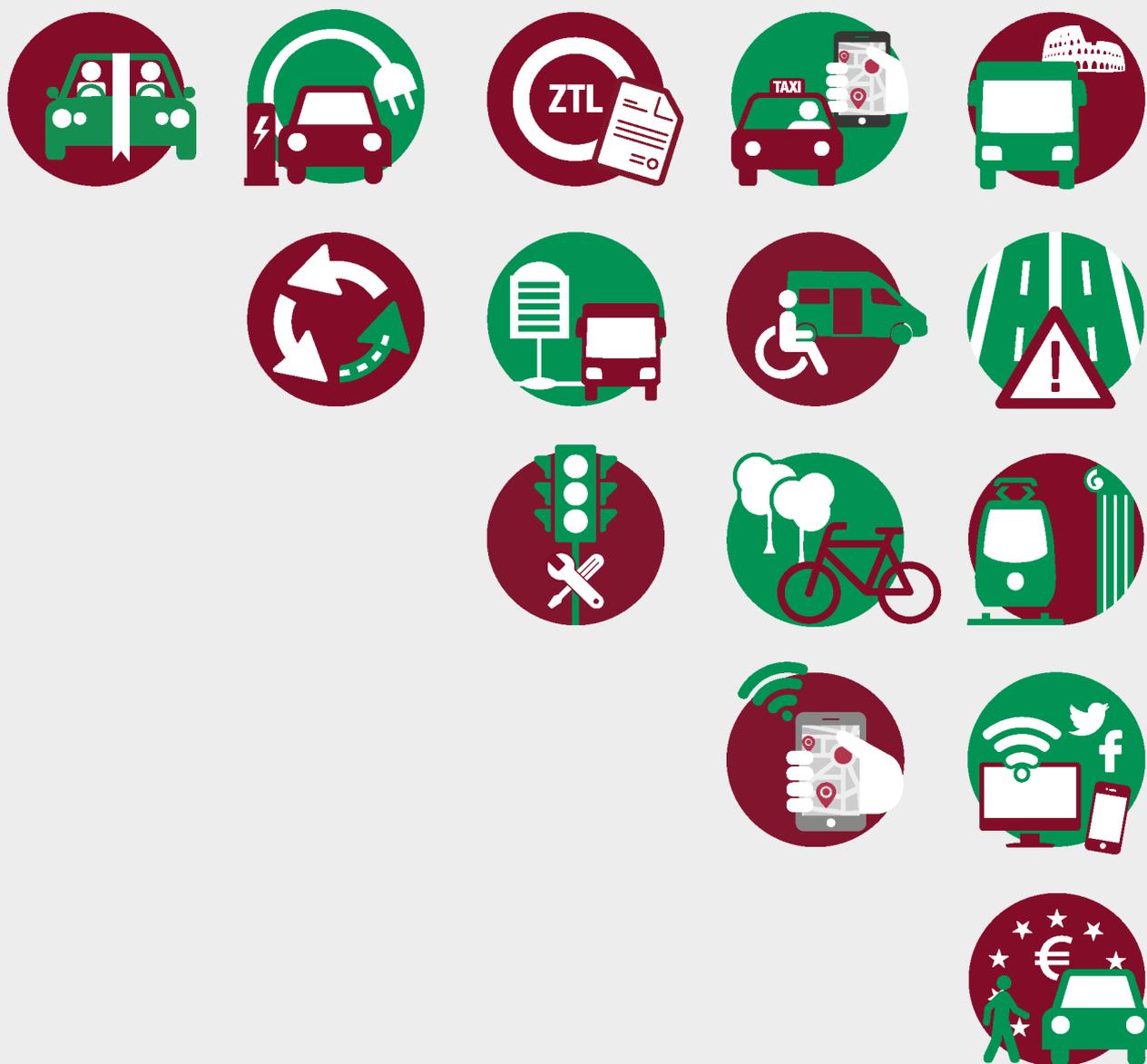


MOBILITY MAP

TEMI PRIORITARI AL VAGLIO DELL'AMMINISTRAZIONE



ANNO 2014/2016



AGENZIA ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ

LA MISSION

Roma Servizi per la Mobilità opera, in attuazione degli indirizzi di Roma Capitale, per le attività strategiche di pianificazione, supervisione, coordinamento e controllo della mobilità pubblica e privata e svolge attività di progettazione, sviluppo, realizzazione e gestione dei servizi di mobilità e di supporto alla comunicazione di Roma Capitale e delle aziende partecipate.

LA VISION

Gli obiettivi strategici che orientano l'azione dell'Agenzia sono la **riduzione della congestione** da traffico veicolare, la **riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico**, l'aumento della **sicurezza stradale** individuale e collettiva, la promozione di scelte di mobilità e comportamenti consapevoli e responsabili per contribuire alla **sostenibilità ambientale**, economica e sociale della città.

I SERVIZI DI MOBILITÀ

Roma Servizi per la Mobilità gestisce, in un'ottica di efficientamento, innovazione e semplificazione, i seguenti **servizi strategici** per la città:

SERVIZI DI MOBILITÀ URBANA

- **pianificazione, progettazione e attuazione** di infrastrutture per il trasporto pubblico, la viabilità e la riqualificazione urbana;
- presidio della **Centrale della Mobilità**, gestione dei **sistemi ITS** per il monitoraggio, controllo e regolazione del traffico;
- gestione e monitoraggio dei **Contratti di Servizio** con i gestori dei servizi di TPL;
- elaborazione di **modelli di simulazione del traffico** e di **studi trasportistici** per l'analisi e il supporto alle decisioni di governo della mobilità;
- **partnership nazionali e internazionali** e ricerca dei **finanziamenti**.

SERVIZI AI CITTADINI-UTENTI

- rilascio di **permessi e autorizzazioni di accesso, circolazione e sosta** della mobilità privata, turistica e del trasporto pubblico non di linea;
- gestione e potenziamento della **mobilità sharing** e del servizio **ChiamaTaxi**;
- sviluppo della **ciclabilità** e supporto dei servizi di **mobility management** per l'incentivo a soluzioni alternative di mobilità eco-sostenibile.

SERVIZI DI INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE

- gestione di una **piattaforma editoriale - network** multimediale unico nel contesto romano - che offre informazioni in tempo reale e approfondimenti sulla mobilità pubblica e privata tramite **canali radio, tv, web e social** e una **testata giornalistica** ad alta diffusione.



L'Agenzia - in linea con la normativa vigente - provvede alla costante implementazione della pagina "**Amministrazione trasparente**" sul sito istituzionale e alla costante pubblicazione di dati, informazioni e documenti nel rispetto del diritto all'informazione dei cittadini. Chiunque può accedere a questa sezione senza alcuna limitazione e senza obbligo di identificazione. Un canale comunicativo con i cittadini viene garantito anche tramite l'indirizzo e-mail anticorruzione@agenziamobilita.roma.it



INDICE DELLE SCHEDE

PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE TPL

- 01 MODIFICA DELLA RETE
DI SUPERFICIE
- 02 TRASPORTO DISABILI
- 03 TRASPORTO SCOLASTICO
- 04 CERTIFICAZIONE E MONITORAGGIO
DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI

PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA

- 05 PIANO GENERALE TRAFFICO URBANO E
PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE
- 06 PIANI E PROGETTI DI TRAFFICO
- 07 CORSIE PREFERENZIALI
- 08 NUOVE TRAMVIE
- 09 PIANO MERCI
- 10 REGOLE DELLA SOSTA TARIFFATA
- 11 RIQUALIFICAZIONE URBANA
E PEDONALITÀ
- 12 SICUREZZA STRADALE

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

- 13 COSTI STANDARD
- 14 INTEGRAZIONE TARIFFARIA
- 15 VERBALE D'INTESA
METROPOLITANE E FERROVIE

MOBILITÀ SOSTENIBILE

- 16 CAR SHARING
- 17 BIKE E SCOOTER SHARING
- 18 CICLABILITÀ
- 19 MOBILITY MANAGEMENT
- 20 COLONNINE DI RICARICA ELETTRICA





SERVIZI

- 21 RILASCIO PERMESSI ZTL, SOSTA E SEMPLIFICAZIONE PROCEDURE
- 22 CHIAMATA TAXI, SERVIZI WEB TAXI E NCC
- 23 BUS TURISTICI, SANZIONAMENTO E TARIFFAZIONE

AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ

- 24 CENTRALE DELLA MOBILITÀ
- 25 TECNOLOGIE ITS
- 26 SISTEMI ITS PER LA RETE PORTANTE
- 27 MANUTENZIONE ITS
- 28 CENTRALIZZAZIONE E PRIORITÀ SEMAFORICA
- 29 INFOMOBILITÀ E OPEN DATA
- 30 ZTL AF1 VAM

COMUNICAZIONE

- 31 PIATTAFORMA EDITORIALE
 - 32 DIGITAL MEDIA
 - 33 CAMPAGNE E INFORMAZIONE TERRITORIALE
 - 34 ORGANIZZAZIONE EVENTI
 - 35 FONDI MINISTERIALI E COMUNITARI
 - 36 RISORSE UMANE
 - 37 LOGISTICA
 - 38 I PRINCIPALI VALORI ECONOMICO GESTIONALI
- 

PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE TPL MODIFICA DELLA RETE DI SUPERFICIE



STATO DELL'ARTE

RSM svolge continuativamente progetti di **modifica della rete di trasporto pubblico di superficie** in ragione delle richieste - effettuate attraverso il Dipartimento Mobilità - dell'Amministrazione centrale e periferica.

Negli ultimi due anni i principali piani redatti, ed in parte attuati, sono riferiti agli ambiti territoriali connessi ai depositi/rimesse di appartenenza.

Nel 2015 sono stati redatti progetti per la **revisione di oltre 142 linee, di cui 112 attivate**.

Sempre nel 2015 sono stati progettati interventi di **adeguamento per oltre 250 fermate** del TPL nell'anno 2015, di cui 150 circa attivate.

A parità di percorsi, viene svolta la revisione continua delle **frequenze delle linee** sia in relazione alla domanda di mobilità rilevata (frequentazione a bordo) sia per aggiornamento dei tempi di percorrenza.

Nei mesi estivi viene **aggiornata la programmazione** di tutte le linee scolastiche della rete TPL in ragione della provenienza degli alunni e dell'orario di inizio delle lezioni (scuole medie e superiori).

L'attività di programmazione riguarda anche le linee metropolitane e la rete tranviaria.

SVILUPPO

In relazione agli indirizzi della nuova Amministrazione ed in linea con le risorse disponibili, potrà essere portato a compimento il piano di ristrutturazione della rete di superficie ancora non attuato per i **depositi di Acilia, Tor Vergata e Magliana**, recuperando risorse di produzione da destinare alle aree più periferiche.

Dovranno altresì essere aggiornate e revisionate le reti notturna e festiva per adeguarle all'evoluzione e allo sviluppo del territorio e quindi alle nuove esigenze di spostamento.

PUNTI DI ATTENZIONE

Nel processo di revisione della rete potrà essere opportuno attivare processi di partecipazione attraverso *focus group* mirati per municipio per raccogliere le esigenze di spostamento ed i principali luoghi di destinazione locali. Partecipazione condivisa al disegno della rete di carattere locale/municipale.

Organizzazione di una nuova **campagna di indagine Origine/Destinazione** mirata all'individuazione delle esigenze di spostamento a scala urbana attraverso questionari on-line.

COMPLETAMENTO
RISTRUTTURAZIONE
RETE TPL

REVISIONE
FREQUENZA
LINEE TPL

ADEGUAMENTO
FERMATE

REVISIONE RETI
NOTTURNA E
FESTIVA



MODIFICA DELLA RETE DI SUPERFICIE

ALTA

In relazione alla necessità di coinvolgere numerosi attori istituzionali e non, tenendo anche conto della capacità produttiva dei gestori, che attualmente - almeno per Atac - è molto condizionata dalla forte indisponibilità di materiale rotabile.

ALTA

Il potenziamento e la razionalizzazione della rete del trasporto pubblico è la principale leva di immediata attuazione per condizionare gli stili di mobilità della cittadinanza.

ALTA

Il Trasporto pubblico è certamente uno dei settori più esposti alla visibilità mediatica e ai giudizi dei cittadini.



142 LINEE BUS MODIFICATE (2015)

250 INTERVENTI DI ADEGUAMENTO FERMATE BUS (2015)



PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE TPL TRASPORTO DISABILI



STATO DELL'ARTE

RSM supporta Roma Capitale nella gestione del servizio di trasporto per la mobilità delle persone con disabilità motoria grave o cecità totale e persone ipovedenti.

Il servizio, di cui attualmente fruiscono **in totale 1.023 persone**, è destinato a coloro che si spostano per lavoro, studio, terapia ed attività sociali. Fra questi **753 utenti** utilizzano il servizio di trasporto individuale attraverso le centrali operative delle Radio Taxi, **266 cittadini** fruiscono del servizio di trasporto collettivo e **4 utenti** utilizzano il servizio di trasporto autogestito.

Esiste una lista di attesa costituita da circa 1.260 nominativi con domanda presentata tra il 2004 ed il 2013, di cui 350 hanno dato conferma di richiesta del servizio nel 2013. Si aggiungono a questi ulteriori 120 nominativi che hanno risposto all'avviso pubblico Bus Sharing del 2013.

Nel 2015 l'Amministrazione capitolina ha speso circa 5.060.000 euro di cui 2.205.000 euro nei primi 5 mesi. Nei primi 5 mesi del 2016 sono stati spesi, a parità di utenti trasportati, circa 1.660.000 euro.

SVILUPPO

Dal 2015 sono state attuate misure di ottimizzazione che hanno permesso di conseguire un notevole **risparmio economico** per l'Amministrazione che potrebbe essere reinvestito per allargare il numero degli utenti serviti. Inoltre con le stesse risorse, attraverso l'incontro con i Municipi, le ASL e le Associazioni, potrebbero essere offerti servizi aggiuntivi a chiamata anche per chi ha bisogno di un trasporto saltuario.

PUNTI DI ATTENZIONE

La normativa vigente fino alla fine del 2015 è decaduta ed è tornato in vigore il regolamento del 2004.

È necessaria una nuova regolamentazione che renda più chiara la gestione degli elenchi degli utenti aventi diritto, che consenta un miglior accesso ai servizi, che sia più efficace nel controllo dei gestori e che sia finalizzata anche all'estensione dei servizi ad una platea più ampia.

È urgente la definizione di nuovi indirizzi politici su questa tematica, considerata anche la necessità di dover procedere entro la fine del 2016 con una gara europea per l'affidamento dei servizi di trasporto collettivi.

INDIVIDUALE

COLLETTIVO

AUTOGESTITO



TRASPORTO DISABILI



ALTA

La complessità è alta in relazione alla necessità di ridefinire l'intera normativa per l'accesso ai servizi, tenuto conto dell'estrema articolazione delle caratteristiche e delle necessità dell'utenza.



ALTA

La ridefinizione della normativa è una priorità considerato che il regime sperimentale vigente fino al 2015 non è stato prorogato e non sono stati definiti i nuovi criteri per l'accesso e per l'erogazione dei servizi.



ALTA

La tipologia dell'utenza richiede la massima attenzione anche in termini di gestione della comunicazione e dell'informazione.

COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

1.023 UTENTI
CHE FRUISCONO
DEL SERVIZIO

5 COSTI
MLN DEL SERVIZIO (2015)



PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE TPL TRASPORTO SCOLASTICO



STATO DELL'ARTE

RSM supporta il Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici nell'attuazione di interventi per la mobilità e nell'analisi dei servizi di trasporto scolastico riservato in favore degli alunni normodotati, rom e disabili attraverso lo svolgimento di diverse attività quali:

- **pianificazione**, definizione dei **programmi di esercizio**, **progettazione** delle reti;
- **monitoraggio**, verifica del servizio erogato e certificazione mensile dello stesso coordinamento, verifica e vigilanza dei gestori del servizio di trasporto scolastico riservato;
- **controllo e misurazione** dei parametri di qualità erogata su tutti i veicoli ogni due mesi, complessivamente 230 rilievi/mese;
- **verifica dei veicoli**, delle strutture logistiche destinate al rimessaggio dei veicoli ogni 4 mesi e del personale impiegato; segnalazione delle penali nei confronti dei soggetti gestori del servizio;
- **supporto per l'organizzazione** dei servizi di trasporto integrativi scolastici.

Il servizio di trasporto riservato scolastico è attualmente suddiviso in **4 lotti**, definiti lotto A, lotto B, lotto C, lotto D, affidato con gara europea.

I tre lotti A-B-C comprendono il servizio di trasporto scolastico per gli **alunni normodotati e delle comunità rom** delle scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado, insistenti nel territorio di Roma Capitale. Il lotto D invece comprende il servizio di trasporto scolastico per gli **alunni diversamente abili** delle scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° e 2° grado.

Il numero delle **linee complessivo** per l'anno scolastico 2015/2016 è **445**, di cui 194 per alunni normodotati, 30 per rom e 221 per utenti persone con disabilità.

Gli alunni serviti sono circa diecimila.

SVILUPPO

Nell'ottica di miglioramento delle comunicazioni tra le diverse parti coinvolte (Agenzia, Dipartimento, Municipi che raccolgono le domande dell'utenza, gestori del servizio e del gestore del servizio di assistenza a bordo,) relative alle modifiche delle domande di trasporto, e conseguentemente del programma di esercizio, è in corso l'implementazione della piattaforma di Agenzia (scuolabus.muovi.roma.it).

Per il prossimo anno scolastico sarebbe auspicabile promuovere il servizio anche alle scuole che oggi non sono incluse nell'elenco di quelle attualmente servite, affinché tutta la cittadinanza sia informata della possibilità offerta dall'Amministrazione.

PUNTI DI ATTENZIONE

Miglioramento e sviluppo dei canali per l'accesso ai servizi attraverso il portale dedicato.

**4 LOTTI DEL
SERVIZIO
TRASPORTO
SCOLASTICO**

**PIATTAFORMA
SCUOLABUS DI
RSM**



TRASPORTO SCOLASTICO

ALTA

Ogni anno vengono riprogrammate e pianificate tutte le linee in relazione alla modificazione dell'utenza da servire, sia in termini di tipologia che di origine destinazione.

Un numero elevato di modifiche viene richiesto anche nel corso dell'anno. Il controllo dei gestori del servizio è complesso e genera la consuntivazione e certificazione ai fini dei pagamenti.

MEDIA

Necessità di acquisire tutte le informazioni sugli spostamenti degli studenti per completare la programmazione delle linee entro il mese di agosto 2016 tenuto conto dell'avvio a settembre del nuovo anno scolastico.

ALTA

La tipologia dell'utenza (ragazzi disabili, rom, normodotati) e la conseguente giovane età richiede la massima attenzione anche in termini di gestione della comunicazione e dell'informazione.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

445 LINEE
(ANNO SCOLASTICO
2015/2016)

10 mila ALUNNI
ISCRITTI



PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE TPL CERTIFICAZIONE E MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI



STATO DELL'ARTE

RSM **certifica mensilmente** la produzione effettuata dai gestori del trasporto pubblico (Atac e Roma TPL) ai fini del riconoscimento dei corrispettivi previsti dai contratti di servizio vigenti.

In particolare i gestori forniscono regolarmente **i dati rilevati dai sistemi automatici (AVM)** attraverso i quali RSM ricostruisce il servizio effettuato, verificando e risolvendo ogni eventuale difformità, altresì integrando tali verifiche con rilievi sul campo e/o Audit sui processi di consuntivazione effettuati dai gestori.

Inoltre RSM effettua il **controllo della qualità erogata e di quella percepita** sui servizi di linea, sui parcheggi di scambio e sulla sosta tariffata, attraverso rilievi diretti, indagini di *customer satisfaction* e analisi documentali.

Il dettaglio di tali attività è trasmesso periodicamente a Roma Capitale come “Programma di monitoraggio” e le risultanze delle verifiche periodiche comportano la quantificazione delle penali da applicare ai gestori.

SVILUPPO

Per Atac sono in corso di definizione e formalizzazione nuovi processi di consuntivazione e monitoraggio secondo quanto previsto dal nuovo Contratto di Servizio (Disciplinari Tecnici AVM di cui agli Art. 27 e 28 del Contratto di Servizio) e tenuto conto degli sviluppi tecnologici relativi al livello di copertura del parco veicolare con il sistema AVM e all'implementazione della nuova piattaforma di Business Intelligence per l'acquisizione dei dati di produzione.

PUNTI DI ATTENZIONE

È urgente l'approvazione definitiva dei processi di consuntivazione della produzione e regolarità dei servizi, nonché di quelli di misura della Qualità Erogata di Atac.

A tal fine è necessario che venga convocato il **Comitato di Vigilanza** previsto dal Contratto di Servizio.

Va riavviato il **tavolo permanente** di consultazione con le associazioni di utenti e consumatori previsto nel protocollo di intesa (approvato dall'Amministrazione con delibera GC 67/2015) finalizzato alla compartecipazione nelle attività di monitoraggio della qualità erogata e percepita dei servizi erogati dai gestori del trasporto pubblico.

CERTIFICAZIONE
MENSILE DEL
SERVIZIO DI TPL

CONTROLLO
QUALITÀ
EROGATA

CONTROLLO
QUALITÀ
PERCEPITA

CUSTOMER
SATISFACTION



CERTIFICAZIONE E MONITORAGGIO DELLA QUALITÀ DEI SERVIZI

COMPLESSITÀ



ALTA

Le attività di certificazione e monitoraggio dei servizi rientrano in un processo articolato e complesso di attività di consuntivazione rese dai gestori del TPL e di correlate attività di certificazione da parte di RSM.

PRIORITÀ



MEDIA

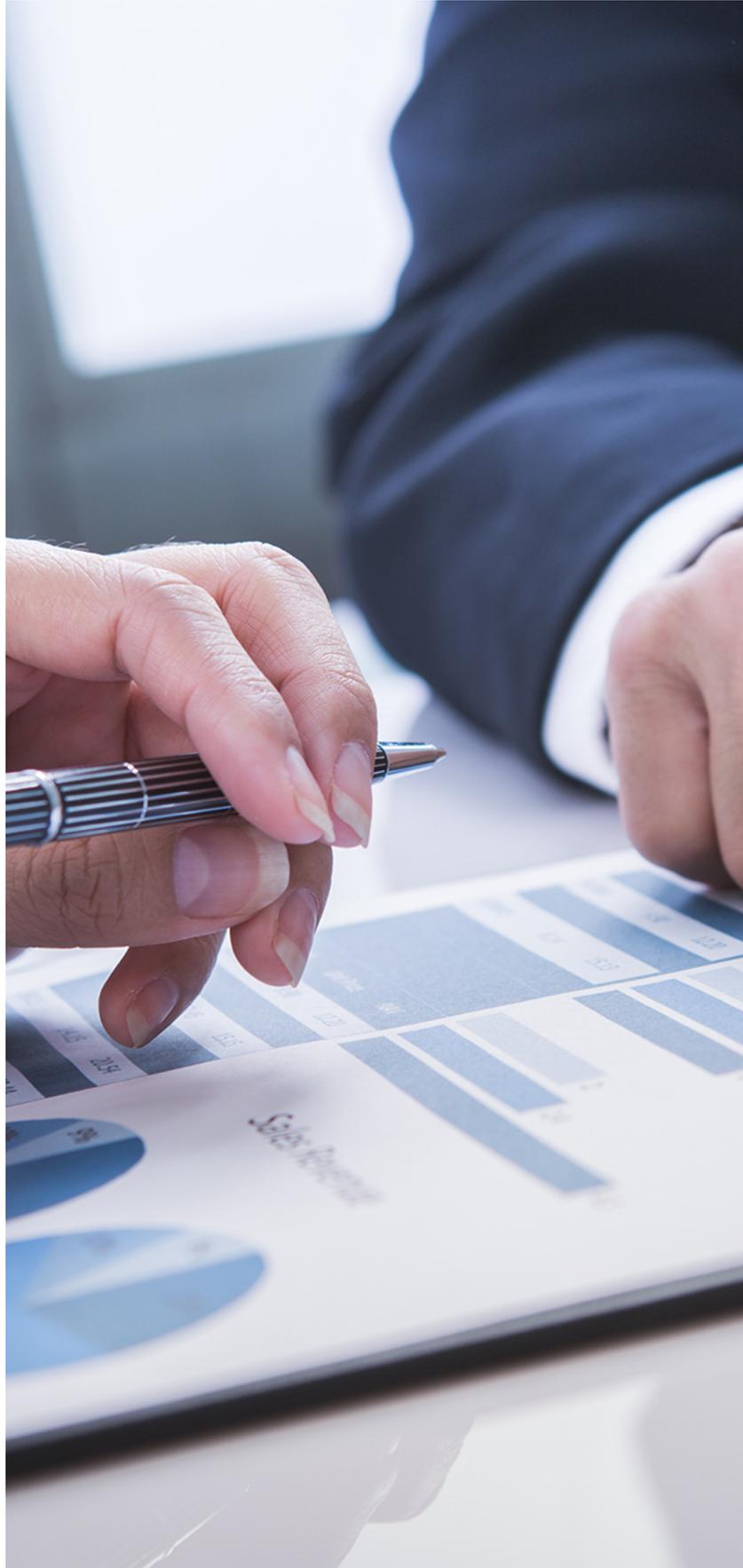
La certificazione resa da RSM costituisce verifica di conformità o attestazione di regolare esecuzione del servizio di TPL. Da tale responsabilità, nel caso di Atac, deriva l'urgenza di definire e formalizzare i "Disciplinari Tecnici AVM" e le relative procedure previste dal contratto di servizio.

VISIBILITÀ



ALTA

Le attività di monitoraggio della qualità percepita (indagini di *Customer Satisfaction*) vengono inviate agli uffici tecnici del Dipartimento Mobilità, mentre la certificazione presenta profili di visibilità più bassi.



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA PGTU E PUMS



STATO DELL'ARTE

Il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, approvato dall'Assemblea Capitolina nel 2015, è l'atto di riferimento per la pianificazione e la programmazione di breve periodo nel settore della mobilità ed è finalizzato alla **razionalizzazione dei sistemi e dei servizi di mobilità esistenti**, nonché alla regolazione della domanda di spostamento.

Il PGTU è la premessa strategica al **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, che **definisce e programma le nuove infrastrutture** al servizio della mobilità ad un orizzonte di medio periodo (10 anni).

A dicembre 2015 RSM ha consegnato uno studio trasportistico preliminare del PUMS, redatto secondo gli indirizzi dichiarati nel PGTU, ed utile alla definizione degli obiettivi di carattere generale.

**OBIETTIVI
E AZIONI
DEL PGTU**

**OBIETTIVI
E AZIONI
DEL PUMS**

SVILUPPO

Il PGTU si pone **obiettivi sfidanti** nei prossimi 2-3 anni: **+6% degli spostamenti sul TPL** rispetto alla situazione attuale, **+4% in bicicletta** nei prossimi 5 anni, **+20% la velocità commerciale** del TPL sugli assi portanti, **+40% di corsie preferenziali**, **-50% delle vittime** per incidenti stradali entro il 2020, sviluppo della **pedonalità** e dei sistemi di **sharing** che potranno essere raggiunti attraverso i piani di settore e gli altri strumenti attuativi previsti.

In particolare, le principali azioni, alcune delle quali in corso o già compiute, riguardano: il nuovo **Piano della Sosta Tariffata**, l'introduzione di sistemi di **pricing** a salvaguardia della ZTL Anello Ferroviario, la **riorganizzazione dei servizi di TPL**, realizzazione e attrezzaggio di **isole ambientali** (non solo nelle aree centrali), nuovo **Piano di Distribuzione delle Merci**, nuovo **Piano Parcheggi**.

Per il **PUMS** è stata proposta una strategia basata sulle seguenti 6 leve: **estensione rete metropolitana** ed **ammodernamento tecnologico** rete esistente, interventi sulla **rete ferroviaria** per potenziamento servizi, estensione **rete tranviaria**, **corridoi** della mobilità, **sistemi ettometrici**; **parcheggi di scambio**. Il PUMS agisce su due piani:

- 1) azioni di breve-medio periodo per ripristinare sulle infrastrutture standard di qualità adeguati, attraverso un programma di vera e propria "manutenzione urbana straordinaria" finalizzata al completamento delle opere in corso ed efficientamento di quelle esistenti;
- 2) su un orizzonte di più ampio respiro, definizione di un nuovo modello di mobilità da realizzare entro 10 anni, basato prioritariamente sulla realizzazione di sistemi leggeri.

PUNTI DI ATTENZIONE

Le misure proposte sia sul PGTU che sul PUMS costituiscono novità sostanziali che dovranno necessariamente essere sottoposte ad una verifica di coerenza con le politiche di mobilità della nuova amministrazione.



PGTU E PUMS



ALTA

Il carattere generale e trasversale dei Piani riguarda tutto il sistema della mobilità urbana e coinvolge nella discussione tutti gli *stakeholders*, dalle rappresentanze dei cittadini, a quelle delle imprese, dei lavoratori, delle Università.



MEDIA

Attraverso il PGTU è urgente nell'immediato affrontare la riorganizzazione della mobilità attuale.

Su un livello programmatico più alto, con il PUMS, è necessario ridefinire il modello di mobilità a 10 anni individuando le relative fonti di finanziamento.



ALTA

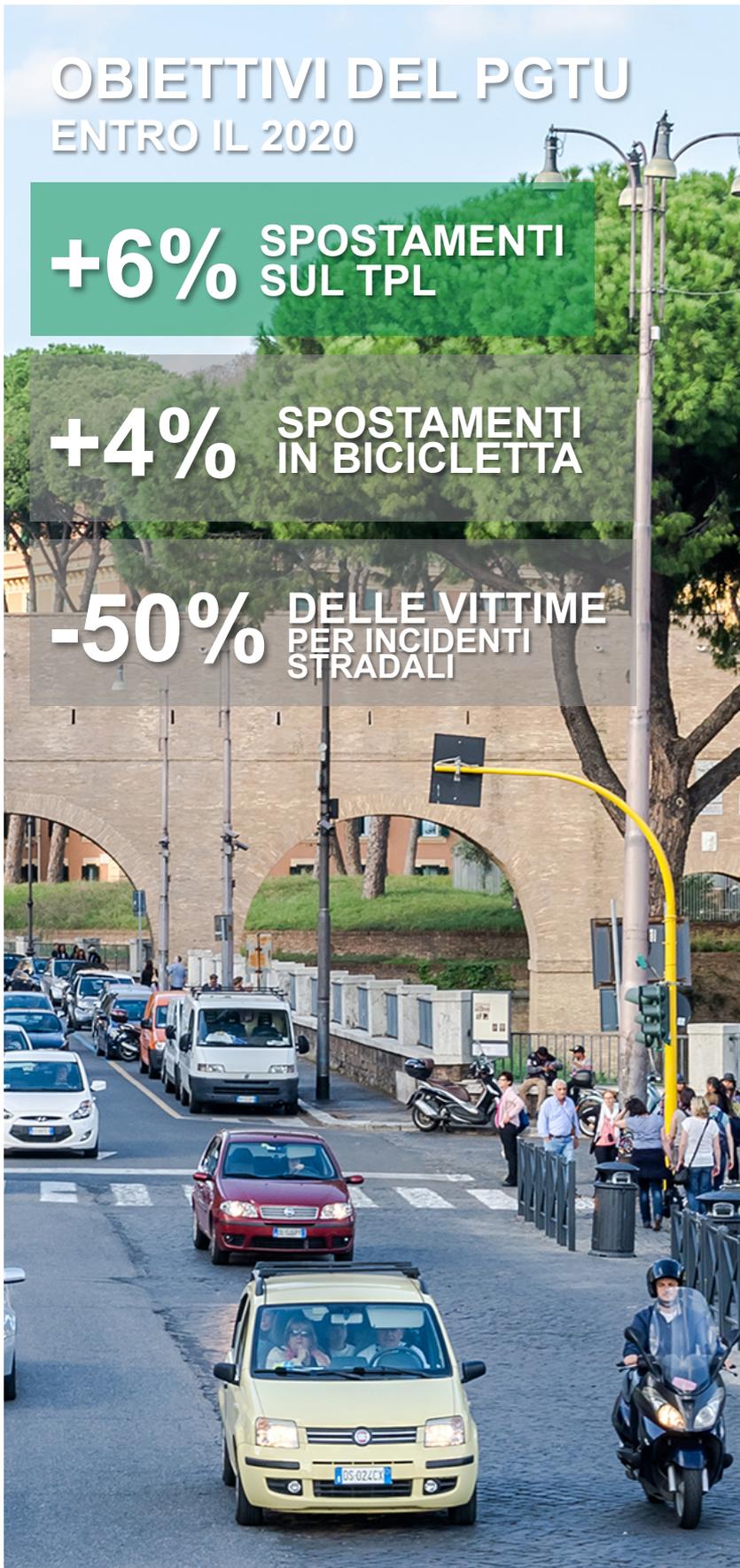
L'attuazione di PGTU e PUMS si tradurrà necessariamente in uno spostamento degli equilibri sui quali si fonda l'intero sistema di mobilità urbana, modificando sostanzialmente le abitudini dei cittadini.

OBIETTIVI DEL PGTU ENTRO IL 2020

+6% SPOSTAMENTI
SUL TPL

+4% SPOSTAMENTI
IN BICICLETTA

-50% DELLE VITTIME
PER INCIDENTI
STRADALI



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA PIANI E PROGETTI DI TRAFFICO



STATO DELL'ARTE

RSM sviluppa ordinariamente piani e progetti di traffico a tutti i livelli di dettaglio, per misure urgenti connesse con la sicurezza stradale, la pedonalità, la riorganizzazione del traffico, le fermate del trasporto pubblico.

Ogni anno vengono redatti circa **70 progetti di traffico** a livello funzionale/preliminare, oltre a circa **250 progetti di spostamento o per nuove fermate** del trasporto pubblico.

Inoltre secondo gli indirizzi del PGTU, sono stati redatti per i Municipi i Piani Particolareggiati del Traffico Municipali (PPTU), nell'ambito dei quali in quasi 13 anni sono stati progettati oltre 200 ambiti, di cui 80 attuati per un **totale di circa 200 interventi realizzati**, prevalentemente su piazze, intersezioni pericolose, percorsi pedonali e ciclabili. In termini di sicurezza stradale, sul complesso degli interventi attuati si è riscontrata una **riduzione di oltre il 50% degli incidenti e dei feriti**.

SVILUPPO

Nell'ambito dei Piani Particolareggiati del Traffico, ad oggi sono **attivi 4 cantieri** nei Municipi VI, III e XIV e sono in corso di approvazione **10 nuovi progetti** che riguardano il Piano Particolareggiato del Municipio I (territori degli ex Municipi I e XVII).

Sono stati inoltre progettati e approvati a livello definitivo **39 interventi per la fluidificazione e messa in sicurezza** di alcuni itinerari portanti (tra i quali i Lungotevere), parte dei quali saranno realizzati con un finanziamento del Ministero dei Trasporti nell'ambito del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con 3,7 milioni di euro.

Per le fermate del trasporto pubblico sono in corso di attuazione interventi per l'adeguamento e la messa in sicurezza di **46 impianti di fermata**.

Sinergie significative potranno essere attivate con il Dipartimento Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana (SIMU), in occasione degli interventi ordinari di manutenzione, progettando a cura di RSM piccoli interventi di miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, o interventi leggeri per l'inserimento di piste ciclabili in segnaletica.

PUNTI DI ATTENZIONE

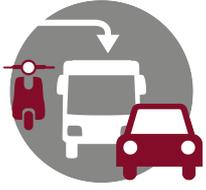
Per gli interventi finanziati dal Ministero dei Trasporti, anche tenuto conto delle eventuali esigenze di verifica da parte della nuova amministrazione, è necessario un monitoraggio della tempistica al fine del rispetto dei cronogrammi approvati.

PROGETTI
SPOSTAMENTO
NUOVE FERMATE

INTERVENTI
PER LA
FLUIDIFICAZIONE
E MESSA
IN SICUREZZA

PIANI
PARTICOLAREGGIATI
DEL TRAFFICO

NUOVI PROGETTI
IN CORSO DI
APPROVAZIONE



PIANI E PROGETTI DI TRAFFICO

MEDIA

La complessità è data dall'iter approvativo di alcuni progetti di traffico, che coinvolgono numerosi *stakeholders* e che richiedono l'approvazione di diversi Dipartimenti, dei Municipi, della Polizia Locale, degli altri Enti interessati, etc. per i quali non sempre si riesce a ricondurre i tempi di realizzazione entro limiti ragionevoli.

MEDIA

I progetti di riorganizzazione di traffico sono spesso correlati ad esigenze di tutela delle utenze più deboli e al miglioramento della sicurezza stradale.

ALTA

Gli interventi di riqualificazione, riorganizzazione funzionale e messa in sicurezza, soprattutto quando si riesce a realizzarli in tempi brevi, hanno in genere un ottimo riscontro e un'alta visibilità.



COMPLESSITÀ

PRIORITY

VISIBILITÀ



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA CORSIE PREFERENZIALI



STATO DELL'ARTE

Il nuovo PGTU di Roma Capitale ha l'obiettivo dichiarato di **incrementare** in due anni il **40% delle corsie preferenziali** presenti sul territorio di Roma Capitale, migliorando la velocità commerciale del servizio TPL.

Attualmente la velocità commerciale sulla rete nelle ore di punta varia dai 25-30 km/h nelle aree esterne ai circa 12-15 km/h all'interno dell'Anello Ferroviario.

Oltre alla realizzazione di **nuove corsie riservate**, la **velocizzazione del trasporto pubblico** sarà realizzata grazie al **coordinamento semaforico** e alla **riduzione delle fermate**. Studi già effettuati dimostrano come su assi importanti, quali viale Marconi o via Prenestina, il coordinamento degli impianti semaforici e l'eliminazione delle fermate a bassa affluenza possano aumentare le velocità commerciali del trasporto pubblico (ma anche delle autovetture private) del 15-20%.

**NUOVE CORSIE
PREFERENZIALI**

**INCREMENTO
VELOCITÀ TPL**

**RIDUZIONE
FERMATE TPL**

SVILUPPO

Sono stati già elaborati **progetti preliminari di 21 nuove corsie preferenziali** (incluso il ripristino della corsia preferenziale di Via Tiburtina), per uno sviluppo complessivo dell'ordine di 25 Km.

Gli assi stradali sono: corso Sempione, via Nomentana, via di Val Melaina, viale Jonio, via dei Monti Tiburtini, piazza della Rovere, via di Boccea, via Cristoforo Colombo (intra ed extra GRA), via Leone XIII, via Luigi Petroselli, via di Portonaccio, viale Guglielmo Marconi, via Conti, via Nola, via Emanuele Filiberto, viale dell'Oceano Atlantico e via Prenestina.

L'attuazione di tali interventi si coordina da un lato con il piano di riduzione del numero delle fermate sulle sole linee portanti su gomma e sui tram all'interno dell'anello ferroviario, e dall'altro con il piano di presidio e sanzionamento (ausiliari del traffico o sistemi automatici).

**PIANO DI
CONTROLLO E
SANZIONAMENTO**

PUNTI DI ATTENZIONE

Gli interventi progettati ad oggi non hanno copertura finanziaria. I progetti contengono numerosi elementi innovativi come la possibilità di utilizzare una corsia come preferenziale per le ore di punta del traffico e per la restante parte della giornata utilizzare la stessa corsia per altri scopi: sosta, carico/scarico o transito veicolare, che dovranno essere sperimentati al fine di valutarne la reale efficacia.



CORSIE PREFERENZIALI

MEDIA

Si dovranno attuare progetti con modalità di gestione innovative, con corsie preferenziali che potranno essere monodirezionali e/o attive solo nelle fasce orarie di punta del traffico, destinandole ad altre funzioni nelle restanti ore del giorno (sosta, carico e scarico merci, transito).

ALTA

La priorità di intervento sul territorio è subordinata alla ristrutturazione del servizio TPL e all'ottimizzazione delle risorse disponibili, nel rispetto delle scelte strategiche adottate per lo sviluppo della città.

ALTA

Le corsie preferenziali sono essenziali per recuperare l'efficienza del servizio TPL riducendo il numero di mezzi necessari.

L'incremento della velocità commerciale del TPL ha impatti positivi sia sugli operatori economici che sugli utenti del trasporto pubblico, che ne trarranno vantaggi, diretti ed indiretti.

+40% DI CORSIE PREFERENZIALI (ENTRO IL 2018)

+20% VELOCITÀ COMMERCIALE DEL TPL (ENTRO IL 2018)

21 NUOVE CORSIE PROGETTATE



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA NUOVE TRAMVIE



STATO DELL'ARTE

Nel luglio 2010 è stato completato il **progetto per il tram 2** di via Flaminia, con la rilettura formale e funzionale della stessa via Flaminia, di via E. Gianturco e piazzale Flaminio e, nel giugno 2013, il progetto per il **prolungamento del tram 8** a piazza Venezia, con realizzazione di un ampio spazio pedonale antistante il teatro Argentina e un nuovo capolinea in prossimità di via San Marco.

RSM ha prodotto vari **studi di fattibilità e progetti** inseriti anche all'interno dello studio preliminare del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che riguardano, tra l'altro, le tranvie su viale Marconi, Corviale, via Tiburtina, il tram della Musica, via Cavour, la trasformazione della ferrovia Roma-Giardinetti, via Togliatti

**PROLUNGAMENTO
TRAM 8**

**STUDI DI
FATTIBILITÀ E
PROGETTUALI**

SVILUPPO

Tramvia Cavour: progetto di nuovo tracciato tranviario da piazza Vittorio a largo Corrado Ricci, attraverso via Lanza e via Cavour, (lunghezza 1.500 metri) con interventi di riqualificazione urbana di piazza S. Martino ai Monti e largo C. Ricci. L'intervento è potenzialmente parte di un più generale disegno di riconnessione est-ovest della rete su ferro, con l'eventuale inserimento di una linea tranviaria lungo via dei Fori Imperiali.

Tramvia Togliatti: progetto tranviario di collegamento tra la fermata "Subaugusta" della metro A e la fermata "Ponte Mammolo" della metro B, lungo via Orazio Pulvillo, Quinto Sublicio e viale Palmiro Togliatti (*square* centrale). Lunghezza circa 8 km.

Tramvia Corviale: collegamento tranviario tra la linea 8 lungo via Gianicolense (altezza via Ramazzini) e l'insediamento di Corviale. Capolinea in via Mazzacurati, lunghezza circa 10 km, in sede protetta al centro della carreggiata lungo via Portuense, in promiscuo lungo il resto del tracciato ad eccezione di via del Trullo con eliminazione *square* centrale.

Tramvia Roma-Centocelle: nuova sede tranviaria su via Casilina, tra viale Togliatti e via Prenestina, con passaggio lungo circonvallazione Casilina e previsione di estensione verso Torre Spaccata e Tor Vergata.

**NUOVE
TECNOLOGIE
E MATERIALI**

PUNTI DI ATTENZIONE

Gli interventi degli ultimi anni sulle linee tranviarie, ed i progetti in corso di redazione, contribuiscono alla ridefinizione degli spazi pubblici, caratterizzandosi in tal modo non solo come progetti infrastrutturali ma anche come occasione per operazioni di riqualificazione urbana.

Le **nuove tecnologie adottate**, in termini di mezzi e materiali, garantiscono inoltre minori tempi di realizzazione, con relativa diminuzione dei disagi per la collettività, nonché velocità e semplicità della posa in opera della piattaforma tranviaria.

L'utilizzo di tappetino in gomma antivibrazioni, sia per gli interventi di manutenzione straordinaria che per le nuove realizzazioni, abbatte notevolmente l'impatto acustico dell'intervento.



NUOVE TRAMVIE



ALTA

Tempi di progettazione e realizzazione «sostenibili» a fronte di altri importanti interventi infrastrutturali (vedi linee metropolitane) che pagano alti prezzi in termini di costi, impatto dei cantieri ed orizzonti temporali.



MEDIA

L'implementazione della rete su ferro si caratterizza per essere una scelta ecocompatibile, contribuisce infatti alla riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera dei mezzi su gomma.



ALTA

Crescente interesse della collettività verso la tipologia di trasporto pubblico, alternativo alle linee di metropolitana, incerte per tempi di realizzazione e costi, più efficiente del trasporto su gomma e in grado di affiancare alla realizzazione dell'infrastruttura interventi di riqualificazione urbana.



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA PIANO MERCI



STATO DELL'ARTE

Il sistema distributivo e della logistica urbana è supportato da un sistema di regole ed incentivi attuate dall'Amministrazione che riguardano sia la **regolamentazione degli accessi**, attraverso l'istituzione della **ZTL merci** e **le restrizioni di peso e dimensioni** dei veicoli in ingresso sia le misure fiscali attraverso la **tariffazione** e gli **incentivi** per l'acquisto di veicoli ecologici.

La Delibera 245/11 di Giunta Capitolina fissa infatti differenti importi dei permessi per l'accesso, la circolazione e la sosta nella ZTL Centro Storico e Trastevere dei veicoli adibiti al trasporto merci, in relazione alla categoria emissiva, applicando maggiori oneri per le categorie più inquinanti.

I progetti a carattere nazionale come il **Van Sharing elettrico** per la distribuzione urbana delle merci, unitamente a quelli a carattere europeo tutt'ora in corso (NOVELOG e CITYLAB) o appena conclusi (SMARTSET), concorrono ad approfondire il tema della distribuzione urbana, individuando misure ed azioni da attuare per ottimizzare il sistema distributivo delle merci. Lo scorso mese di maggio è stata inaugurata e promossa da RSM, la prima postazione di Van Sharing elettrico per il trasporto delle merci nel centro storico.

SVILUPPO

Il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano fornisce gli indirizzi per l'elaborazione o l'aggiornamento dei Piani di settore, tra cui il Piano delle Merci e della Logistica Urbana. L'obiettivo è il contenimento dell'impatto dei veicoli commerciali circolanti attraverso l'adozione di misure riguardanti l'aggregazione dei soggetti che distribuiscono merci, l'aumento del coefficiente di riempimento dei veicoli, il cambio di alimentazione dei mezzi e la razionalizzazione delle aree di carico/scarico merci.

Analizzando le caratteristiche dell'attuale sistema distributivo, si realizzerà la Progettazione del Piano di Settore, che porterà all'adozione e approvazione del **Piano Merci e Logistica Urbana**.

PUNTI DI ATTENZIONE

Attivare la progettazione partecipata con gli *stakeholder* (Roma Capitale, operatori della logistica, commercianti, residenti, associazioni di categoria, ecc.), attraverso l'istituzione o la riattivazione di Tavoli Tecnici per affrontare e condividere le tematiche riguardanti il sistema distributivo romano e ricevere un supporto per la redazione del nuovo Piano delle Merci e della Logistica Urbana.

**SISTEMA DELLE
REGOLE PER
LA LOGISTICA
URBANA**

**VAN SHARING
ELETTRICO**



PIANO MERCI



COMPLESSITÀ

ALTA

Il sistema distributivo delle merci deve garantire in maniera sostenibile le consegne in ogni punto della città, dalle zone più centrali a quelle periferiche. Il tutto deve essere supportato da un sistema logistico che permetta la distribuzione cosiddetta di ultimo miglio con veicoli ecologici che si avvalgono di Centri di Distribuzione Urbana per il trasferimento delle merci.



PRIORITÀ

MEDIA

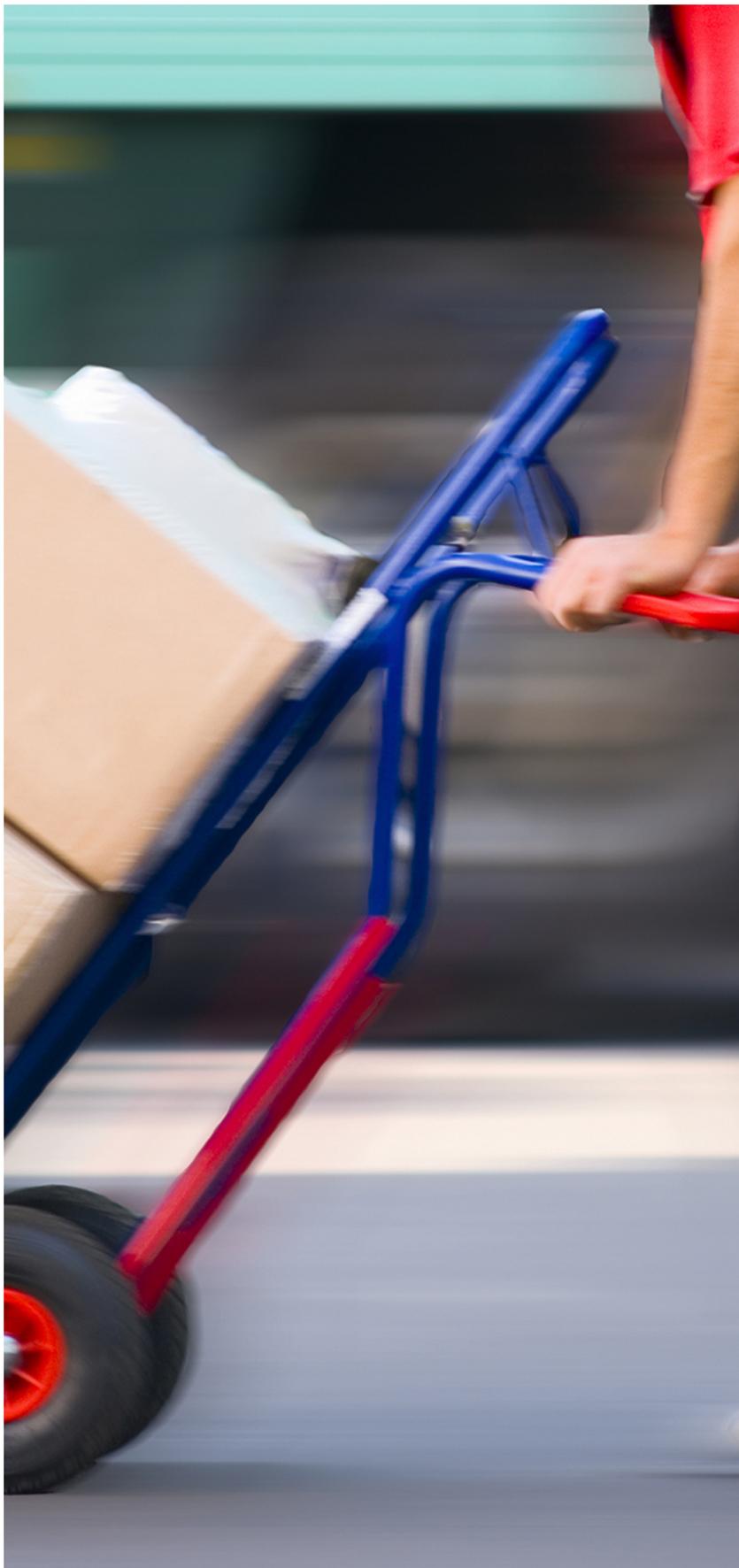
La riduzione dell'impatto dei veicoli merci, sia in termini di percorrenze e soprattutto in termini di emissioni, unitamente all'esigenza di migliorare le condizioni di accesso per gli operatori, rende urgente l'adozione di azioni mirate e tempestive per l'intera area urbana.



VISIBILITÀ

MEDIA

L'ottimizzazione del sistema distributivo garantirà ricadute positive in termini di salvaguardia della salute dei cittadini e del patrimonio artistico monumentale, grazie all'incremento di una mobilità ecologica e sostenibile anche nel settore merci.



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA REGOLE DELLA SOSTA TARIFFATA



STATO DELL'ARTE

Il sistema della sosta tariffata costituisce una delle principali “leve” a disposizione dell’Amministrazione per la gestione e la regolazione della domanda di sosta e, più in generale, della domanda di spostamento in ambito urbano.

La deliberazione di Roma Capitale n. 48 del 29 luglio 2014 aveva modificato il sistema della sosta tariffata (nelle more dell’approvazione di lì a pochi mesi del nuovo Piano Generale del Traffico Urbano), con l’obiettivo di ovviare alle criticità e alla ridotta efficacia che esso aveva mostrato fin dal 2008, anno della sua introduzione.

L’attività di monitoraggio svolta da RSM aveva effettivamente evidenziato che il Piano del 2008 si era tradotto in una riduzione della rotazione nell’utilizzo degli stalli offerti, anche in zone servite dal trasporto pubblico, in un aumento della quota d’uso del mezzo privato a danno del pubblico e in un aumento dei tempi di percorrenza del TPL.

Il nuovo Piano aveva così introdotto nuove tariffe (euro 1,50 l’ora) e aveva sospeso gli abbonamenti mensili e le altre forme di agevolazione tariffaria. La Delibera 48/2014 è però stata annullata di recente a seguito della sentenza del TAR Lazio n. 2434/2015.

Ad oggi dunque la tariffa ordinaria applicata è ancora di **1 euro l’ora**, su un totale di circa **75.800 stalli tariffati**.

SVILUPPO

La rimodulazione della sosta tariffata è uno strumento fondamentale del PGTU ai fini della riduzione dell’uso dell’auto privata e per favorire l’uso del trasporto pubblico. Tenendo conto della sentenza del TAR, è necessario procedere quanto prima con l’**elaborazione e attuazione di un nuovo piano**, secondo le indicazioni del PGTU, che tenda a:

- evitare che forme di agevolazioni tariffarie favoriscano gli spostamenti sistematici con veicoli privati anche verso zone servite dal trasporto pubblico “forte”;
- aumentare l’accessibilità degli assi commerciali, garantendo una forte rotazione nell’uso dei posti auto offerti;
- introdurre un sistema tariffario articolato, differenziato in relazione alla effettiva disponibilità di sosta, alla disponibilità di trasporto pubblico e all’attrattività dell’area;
- aumentare la “comprensibilità” delle discipline tendendo alla massima uniformità degli orari di tariffazione.

PUNTI DI ATTENZIONE

Per l’elaborazione e l’attuazione di un nuovo piano di sosta tariffata sarà necessaria un’attenta istruttoria dei punti contestati dalla sentenza di parziale annullamento da parte TAR della Del. G.C. 48/2014, anche alla luce di quanto previsto dal PGTU approvato successivamente nel 2015.

**CRITICITÀ DEL
SISTEMA SOSTA
(2008)**

**SUCCESSIVE
MODIFICHE AL
SISTEMA (2014)**

**ELABORAZIONE
E ATTUAZIONE
DEL NUOVO
PIANO**

10



REGOLE DELLA SOSTA TARIFFATA

MEDIA

Il nuovo Piano della Sosta Tariffata dovrà necessariamente prevedere una semplificazione di orari e regole, ma dovrà anche prevedere una differenziazione delle tariffe applicate in relazione all'offerta di trasporto pubblico, all'effettiva disponibilità di sosta e all'attrattività dell'area.

MEDIA

La sentenza del TAR Lazio 4234/2015 ha di fatto annullato le modifiche apportate dalla Del. 48/2014, ma ora è necessario procedere con urgenza alla predisposizione di un nuovo Piano, accertati alcuni effetti negativi che le vecchie discipline (abbonamenti, tariffe agevolate etc.) stanno ingenerando.

ALTA

La tariffazione della sosta su strada inevitabilmente condiziona abitudini e modalità di spostamento dei cittadini e, di conseguenza, il sistema della mobilità urbana.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA RIQUALIFICAZIONE URBANA E PEDONALITÀ



STATO DELL'ARTE

Il nuovo PGTU ha puntato l'attenzione sulla "vivibilità" urbana e sullo sviluppo della pedonalità. RSM elabora ordinariamente progetti volti alla riqualificazione di ambiti segnalati a Roma Capitale e/o concordati con essa.

In particolare, alcuni importanti **interventi di riqualificazione**, come quello che riguarda la via **Appia Antica**, sono associati a provvedimenti di pedonalizzazione o di realizzazione di zone 30, di attrezzaggio di isole ambientali, o a interventi di messa in sicurezza.

L'area di piazza Anco Marzio e via dei Misenati a Ostia, o largo Appio nel Municipio VIII sono state ad esempio completamente pedonalizzate e trasformate da parcheggi a cielo aperto a piazze completamente riqualificate.

Altri recenti interventi hanno riguardato la riqualificazione dell'**asse tranviario di via Flaminia** e l'eliminazione della sede tranviaria e recupero degli spazi pedonali antistanti il Teatro Argentina e Largo Arenula;

Progetti in corso sono la parziale pedonalizzazione e riqualificazione di **piazza Campitelli** e piazza S. Agostino, piazza Perin del Vaga, piazza Ugo La Malfa e piazza in Piscinula.

In occasione del Giubileo della Misericordia, inoltre, è stata avviata la collaborazione con l'ex Municipio XVII (Prati) per la realizzazione dell'**isola ambientale di Borgo**.

SVILUPPO

Sono in avvio importanti attività di progettazione e realizzazione di interventi di riqualificazione urbana e per lo sviluppo della ciclabilità in tutti i Municipi, nell'ambito del "Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane" (PON METRO) e dei "Programmi Operativi di Dettaglio" (POD), entrambi già finanziati dalla Commissione Europea e dal Ministero Ambiente, rispettivamente, per un totale di oltre 13 milioni di euro. Il POD, in particolare, prevede interventi come la pedonalizzazione di largo Millesimo (Torrevecchia) o la realizzazione di nuove zone 30 in via Ratto delle Sabine (zona Casal Monastero) o in via delle Terme Deciane (Aventino), misure di *traffic calming* sul lungomare di Ostia e l'estensione dell'attuale area pedonale di piazza Anco Marzio.

PUNTI DI ATTENZIONE

Dal punto di vista attuativo si deve prestare attenzione all'eccessivo allungamento dei tempi di realizzazione degli interventi. Per questo si potrà considerare (sulla scorta anche di prestigiose esperienze internazionali) anche la **realizzazione di aree pedonali in via provvisoria**, utilizzando per pavimentazione e arredi materiali leggeri e alternativi a quelli tradizionali.

INTERVENTI DI
RIQUALIFICAZIONE
VIA APPIA ANTICA
E LARGO
ARGENTINA

SVILUPPO
DELLA
CICLABILITÀ

AREE PEDONALI
IN VIA
PROVVISORIA



RIQUALIFICAZIONE URBANA E PEDONALITÀ

MEDIA

Se la difficoltà tecnica si può ricondurre all'individuazione delle soluzioni architettoniche e di traffico più efficaci, la complessità è data dalle modalità di comunicazione e accettazione degli interventi da parte dei cittadini, e quindi ai tempi necessari per il processo decisionale e di realizzazione delle opere.

MEDIA

Interventi di riqualificazione urbana sono ormai necessari sia in zone centrali e storiche, in molti casi degradate o poco valorizzate, sia in periferia dove mancano centri di aggregazione sociale o ambiti identificativi più pregiati.

ALTA

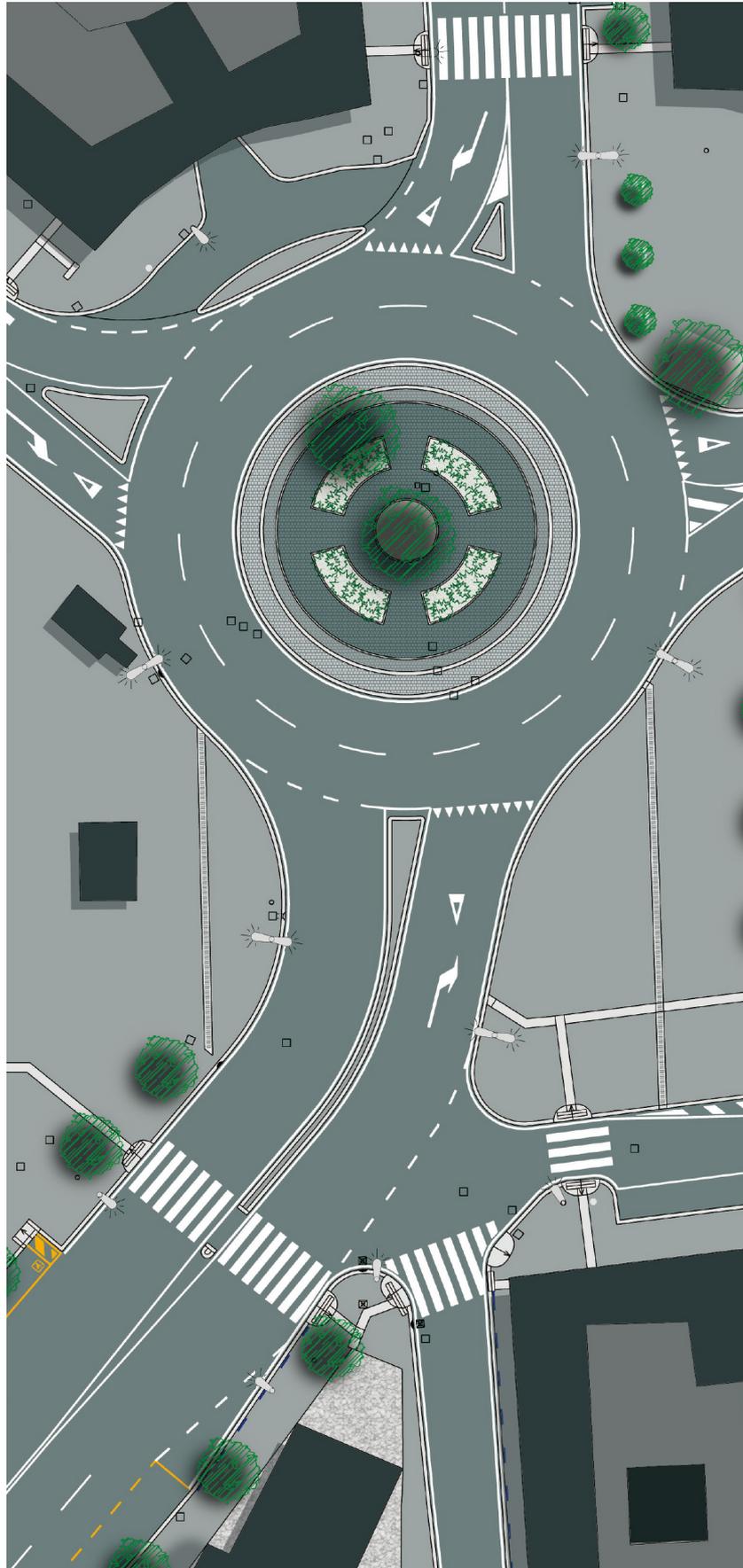
I benefici per i cittadini legati alla riqualificazione dei luoghi o alla valorizzazione di ambiti monumentali e storici sono immediatamente evidenti.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



PROGETTAZIONE DELLA MOBILITÀ CITTADINA SICUREZZA STRADALE



STATO DELL'ARTE

Nel 2013 è stato istituito presso RSM il “**Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale**” quale struttura di riferimento per le analisi di dati, verifiche di sicurezza degli interventi di traffico, progettazione di interventi e misure per la sicurezza stradale proposti dall'Amministrazione Capitolina. Il Centro gestisce l'intera **banca dati di incidentalità** rilevati e messi a disposizione dalla Polizia Locale di Roma Capitale (PLRC) e si è dotato di uno specifico **Sistema Informativo della Sicurezza Stradale (SISS)** che permette di elaborare i dati relativi agli eventi rilevati dal 2004 a oggi (circa 30.000 record/anno). Fin dalla sua costituzione, il Centro cura attività di **formazione** specialistica per i tecnici dell'Amministrazione sui temi della sicurezza stradale (“Progetto Città Sicure”) e **campagne** di sensibilizzazione presso le scuole.

Il Centro di Competenza svolge inoltre il ruolo di Segreteria Tecnica della **Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale**, formalmente costituita con Delibera di Assemblea Capitolina n. 14 del 10 aprile 2014.

È in corso l'elaborazione del “Piano Integrato di Azione delle velocità nelle ore notturne sugli itinerari cittadini a massima incidentalità”, progetto di durata triennale finanziato attraverso il terzo Programma di attuazione del **Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale (PNSS)**.

SVILUPPO

Nei primi mesi del 2017 sarà completata la realizzazione di un upgrade del Sistema Informativo in uso presso il Centro; l'obiettivo è quello di dedicare risorse che accrescano il necessario *know how* sia per l'utilizzo del SISS sia per la sua gestione e per ulteriori successivi sviluppi dal punto di vista informatico.

Il Centro si dovrà porre, inoltre, come riferimento (insieme alle Università e agli Ordini Professionali) per la formazione degli esperti che svolgeranno attività di **Road Safety Inspection (RSI)** in attuazione del Decreto 35/2011.

Fondamentale dovrà essere il ruolo di “filtro” tra Amministrazione e associazioni nel prosieguo dei lavori della Consulta Cittadina.

PUNTI DI ATTENZIONE

La costituzione del “Centro di Competenza” è stata sviluppata nell'ambito del primo Programma di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS); l'operatività della struttura dovrà essere assicurata nei prossimi anni attraverso i successivi programmi e attraverso il Contratto di Servizio garantendo continuità alle attività per non disperdere le competenze e gli strumenti sviluppati.

Dopo i primi due incontri, prima della nomina delle cariche, i lavori della Consulta Cittadina hanno subito un'interruzione: è necessario riavviare al più presto le attività.

**CENTRO DI
COMPETENZA
SICUREZZA
STRADALE**

BANCA DATI

**SISTEMA
INFORMATIVO
SICUREZZA
STRADALE**

**CONSULTA
CITTADINA
SICUREZZA
STRADALE**

**PROGRAMMI DI
ATTUAZIONE DEL
PNSS**



SICUREZZA STRADALE

MEDIA

La complessità è per lo più relativa alla struttura e consistenza delle banche dati da trattare e dei sistemi informativi da utilizzare. Inoltre, la sicurezza stradale costituisce per eccellenza il tema “trasversale” per tutte le iniziative, i progetti, le misure che riguardano il sistema della mobilità urbana.

ALTA

I dati di incidentalità più recenti suggeriscono di attribuire al tema della sicurezza stradale un’alta priorità.

ALTA

Le associazioni di cittadini, i ciclisti, utenti deboli in generale, associazioni di pedoni, vittime della strada, etc. prestano una grandissima attenzione alle azioni promosse dall’Amministrazione.



ROMA

mobilità
ROMA

ROMA SI MUOVE SICURA

CENTRO DI
COMPETENZA
SULLA SICUREZZA
STRADALE



ROMA SI MUOVE SICURA

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

COSTI STANDARD



STATO DELL'ARTE

Nell'ambito della Conferenza Unificata Stato-Regioni finalizzata alla condivisione della Bozza del Decreto del Ministero dei Trasporti sui costi standard, RSM - in rappresentanza di Roma Capitale e ANCI - e in virtù della Convenzione di collaborazione sottoscritta con l'Università "La Sapienza" e Asstra, ha contribuito alla progettazione e convalida del modello di **determinazione dei costi standard per tutte le modalità di tpl**: autobus, tram, metropolitane, ferrovie al fine della ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti tra le Regioni.

È stata inoltre elaborata una metodologia per l'**individuazione delle Aree a Domanda Debole** fissandone i criteri di classificazione e una prima mappatura relativa a quattro province campione. Le riunioni si sono svolte da ottobre 2014 fino alla definitiva convalida della Bozza di Decreto a luglio 2015.

Partendo dal metodo prodotto dall'Università "La Sapienza" e dai dati forniti da Atac, sono stati inoltre elaborati **modelli di calcolo** per tutte le modalità di trasporto finalizzati alla determinazione dei singoli costi standard mediante analisi dei principali processi industriali.

L'applicazione di tali modelli al caso di Roma Capitale ha permesso di individuare i valori di costi standard posti alla base dei corrispettivi inseriti poi nel nuovo Contratto di Servizio tra Roma Capitale ed Atac, superando definitivamente il metodo dei costi storici utilizzato in passato.

SVILUPPO

I costi standard saranno messi alla base del nuovo Contratto di Servizio tra la Regione Lazio e Atac.

PUNTI DI ATTENZIONE

Applicazione del Decreto in corso di emissione.

PROGETTAZIONE
DEL MODELLO

AREE A
DOMANDA
DEBOLE

MODELLI DI
CALCOLO



COSTI STANDARD

COMPLESSITÀ



MEDIA

Il processo si completerà con l'emanazione del Decreto da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



MEDIA

L'emanazione del Decreto dei Costi Standard consentirà una ripartizione più equa tra le Regioni dei finanziamenti contenuti nel Fondo Nazionale Trasporti. Le quote di ripartizione saranno proporzionali agli effettivi costi standard che le Regioni dovrebbero sostenere per i servizi di TPL offerti.

PRIORITÀ



ALTA

La validità del Decreto, in cui sono confluiti i modelli elaborati da Roma Servizi per la Mobilità, è Nazionale.

VISIBILITÀ



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE INTEGRAZIONE TARIFFARIA



STATO DELL'ARTE

Durante la seconda metà del 2014 è stato attivato il tavolo tecnico presso la regione Lazio con i rappresentanti di Atac, Cotral e Trenitalia (firmatari della convenzione metrebuses) per l'aggiornamento e la **revisione del Sistema di Tariffazione Integrato**, anche alla luce delle analisi sviluppate da RSM nei mesi precedenti. La prima fase di revisione del sistema ha portato alla Delibera di Giunta Regionale del Lazio n.875 del 9/12/2014 che prevede la revisione del sistema di **ripartizione introiti**, la modifica di alcuni **titoli di viaggio** e la creazione di un **nuovo titolo notturno** con validità nel territorio di Roma Capitale (quest'ultimo al di fuori della convenzione metrebuses).

A seguito della Deliberazione di Giunta, è stato elaborato un progetto di **revisione e sviluppo del sistema tariffario integrato metrebuses**.

SVILUPPO

ARCHITETTURA DELLA ZONIZZAZIONE. Aggiornamento della struttura con impostazione a zone e settori al fine di rendere coerente il rapporto tra la lunghezza dello spostamento effettuato e la tariffa corrisposta. La revisione della zonizzazione, alla base del nuovo sistema tariffario, contemplerà le seguenti tipologie di spostamento (vedi figura allegata):

- **tangenziali:** spostamenti di media/lunga percorrenza effettuati all'interno della stessa zona, ma comprendendo più settori (freccia rossa);
- **direzionali:** spostamenti radiali di media/lunga percorrenza effettuati all'interno dello stesso settore. La logica di questa casistica di spostamenti è quella di calibrare la tariffa per gli itinerari radiali in progressione verso Roma, permettendo all'utente di pagare un importo corrispondente alla porzione di rete/servizi effettivamente utilizzati e non a tutta la rete di tutte le zone (relative al tipo di titolo acquistato) come avviene con il sistema attuale (freccia blu);
- **trasversali:** spostamenti a percorrenza variabile in cui la tariffa si modula in funzione del numero di settori e delle zone attraversati (freccia nera).

CRITERI DI RIPARTIZIONE. Istituzione di un sistema misto in cui gli introiti vengano ripartiti sia in funzione del servizio offerto (posti *km), sia in funzione del riempimento dei mezzi. Una sistema così strutturato responsabilizza gli operatori sia sul fronte dei controlli all'evasione e sia sul fronte dell'efficienza produttiva. La soluzione a lungo termine dovrà contemplare il dato del solo trasportato.

ISTITUZIONE NUOVI TITOLI. Approccio commerciale più dinamico e *user friendly* per il cliente/utente con l'istituzione di nuovi titoli/abbonamenti anche facendo ricorso alle nuove tecnologie in ambito di bigliettazione elettronica. Si propone l'istituzione dei titoli: direzionali, piccoli gruppi, notturno, differenziati in due zone su Roma con confine anello ferroviario. Lo sviluppo del sistema deve considerare e differenziare i residenti e i *city users*.

PUNTI DI ATTENZIONE

Il percorso di revisione e sviluppo del sistema richiede il coinvolgimento della Regione.

REVISIONE
SISTEMA
TARIFFAZIONE
INTEGRATO

REVISIONE
DELLA
ZONIZZAZIONE

CRITERI
DI RIPARTIZIONE

NUOVI TITOLI E
ABBONAMENTI



INTEGRAZIONE TARIFFARIA

ALTA

La difficoltà nel trovare punti di incontro sui temi amministrativi, finanziari e tecnologici tra gli aderenti è stata la principale ragione delle difficoltà nello sviluppo del Sistema Metrebus, pertanto un'azione incisiva, ma necessaria, riveste carattere di complessità alta.

ALTA

L'assenza di un quadro regolatorio chiaro nell'attuazione della convenzione e di tematiche irrisolte (ad es. la bigliettazione elettronica) ha generato nel tempo spinte centrifughe tra gli aderenti, manifestate con espliciti atti amministrativi negli anni.

ALTA

Il compimento di un nuovo sistema in linea con le migliori esperienze europee ed italiane genererebbe: per i gestori maggiore equità nella distribuzione delle risorse finanziarie; per gli utenti maggiore facilità di utilizzo che produrrebbe una fidelizzazione nell'utilizzo del trasporto pubblico.

COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE VERBALE D'INTESA METROPOLITANE E FERROVIE



STATO DELL'ARTE

Il 1 dicembre 2014 è stato stipulato un **Verbale d'intesa** tra Roma Capitale e RFI (Rete Ferroviaria Italiana), nel quale sono illustrati gli investimenti necessari per il miglioramento e lo **sviluppo delle infrastrutture ferroviarie** nella Città metropolitana in uno scenario di breve/medio termine, come prima fase attuativa di ulteriori investimenti da inquadrare in un orizzonte di medio/lungo periodo e come base per riprogrammare un nuovo modello di offerta.

Nell'ambito del miglioramento delle performance del servizio ferroviario e metropolitano RSM ha predisposto, in collaborazione con il Gruppo FS da un lato e di Atac dall'altro, un **nuovo modello di esercizio** per le ferrovie regionali e un nuovo modello d'esercizio della linea metropolitana B-B1 a «tempo giro variabile».

Su richiesta di Atac è stata inoltre elaborata una simulazione del modello di esercizio dell'intera linea per l'apertura della tratta della metro C Centocelle - Lodi, avvenuta il 29 giugno 2015. Tutte le simulazioni dei modelli di esercizio sono state possibili grazie all'utilizzo di un apposito software di pianificazione ferroviaria denominato "Viriato".

SVILUPPO

VERBALE D'INTESA - INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PREVISTI:

1. valorizzazione della **stazione Tiburtina**;
2. *upgrade* dei sistemi di distanziamento e tecnologie del **Nodo di Roma** (finalizzato all'incremento di capacità sulle tratte a maggiore domanda di traffico del Nodo);
3. **Nodo Pigneto** (realizzazione della fermata e dell'interscambio tra FL1-3 e Metro C);
4. eliminazione delle interferenze tra i **flussi merci** dai **flussi passeggeri** da Ciampino a Roma Casilina;
5. prima fase funzionale del completamento dell'**Anello Ferroviario Nord** (attivazione del nuovo tratto di linea tra le stazioni di Valle Aurelia e Vigna Clara ed istituzione di un nuovo servizio ferroviario Vigna Clara-Ostiense);
6. **stazione di Magliana** - modifica del Piano del Ferro.

MODELLI DI ESERCIZIO. È in fase di prosecuzione l'aggiornamento della banca dati riguardante i dati di esercizio delle metropolitane A, B-B1, C, delle ferrovie concesse Roma-Lido e Roma-Viterbo e di tutte le ferrovie locali «FL» gestite da Trenitalia, finalizzato alla programmazione di nuovi modelli di esercizio per l'integrazione, il potenziamento e lo sviluppo delle reti su ferro metropolitane e regionali.

PUNTI DI ATTENZIONE

Per evitare reazioni di dissenso va posta particolare attenzione alla condivisione dei progetti con i cittadini coinvolti (come nel caso del ricorso al TAR che ha interrotto i lavori di completamento Vigna Clara-Valle Aurelia).

VERBALE
D'INTESA

SVILUPPO
INFRASTRUTTURE
FERROVIARIE

NUOVO
MODELLO DI
ESERCIZIO



VERBALE D'INTESA E METROPOLITANE E FERROVIE



COMPLESSITÀ

BASSA

L'elaborazione di nuovi modelli di esercizio viene effettuata a partire da dati costantemente e continuamente rilevati in fase di monitoraggio delle linee, ed è quindi a disposizione.



PRIORITÀ

ALTA

La realizzazione degli interventi individuati e l'implementazione dei nuovi modelli di esercizio contribuiranno ad incidere notevolmente sullo split modale a favore del trasporto pubblico.



VISIBILITÀ

ALTA

Il completamento delle opere determinerà un decisivo e tangibile miglioramento delle performances del TPL, in termini di frequenze (*upgrade* tecnologico e nuovi modelli di esercizio), nuovi servizi su ferro (Anello Nord) e sviluppo dell'intermodalità (Nodi Pigneto e Tiburtina).



MOBILITÀ SOSTENIBILE

CAR SHARING



STATO DELL'ARTE

Il servizio **Car Sharing a postazione fissa**, gestito da Roma Servizi per la Mobilità, è presente a Roma dal 2005. Ad oggi il servizio conta **160 vetture** di diversi modelli, che coprono pressoché tutte le necessità di utilizzo (**112 parcheggi** e oltre **3.200 iscritti**). Nel 2015 è partita una prima fase di espansione del servizio, esteso a 7 nuovi Municipi con 34 nuove postazioni di sosta (+32%).

A fine 2016, con la **seconda fase di espansione**, le postazioni saranno circa 200, distribuite in tutti i Municipi già serviti, e con la terza fase, nel 2017, si raggiungerà un totale di oltre 230 postazioni di sosta. Il sistema, che non gode di alcun finanziamento o contributo pubblico, non è in equilibrio economico.

Le vetture si prenotano h24 via web con l'App per iOS e Android, oppure attraverso il Call Center nazionale. Sul sito carsharing.roma.it è possibile iscriversi, informarsi, gestire le fatture e i pagamenti.

Dal 2014 gli operatori privati Enjoy e Car2Go offrono sistemi cosiddetti a **flusso libero**, con una flotta di circa **600 vetture ciascuno**, utilizzi di breve durata e costi medio-alti e a percorrenza. I due sistemi possono interagire, offrendo un'alternativa valida alla vettura di proprietà.

SVILUPPO

I sistemi Car Sharing possono incidere maggiormente sulla mobilità cittadina, ma occorre allargare l'esperienza almeno alle aree tra l'anello ferroviario ed il GRA.

Un possibile scenario prevede l'**affidamento a RSM dell'estensione del sistema a postazione fissa**, che andrebbe almeno a raddoppiare le proprie dimensioni mentre agli **operatori privati** si affiderebbe l'**espansione di quello a flusso libero**, con un nuovo bando che punti ad una maggiore integrazione, con attenzione ai nodi di scambio e all'intermodalità (RSM avrebbe il ruolo di programmazione, regolazione e controllo).

PUNTI DI ATTENZIONE

Per diffondere i modelli di Car Sharing occorre tener conto di diversi fattori. RSM ha il *know-how* per affrontare l'espansione anche per il modello a flusso libero ma:

- i tempi di ottenimento delle autorizzazioni per gli stalli del sistema a postazione fissa sono lunghi e non sempre prevedibili, rendendo difficile la gestione del servizio;
- per aumentare la richiesta del sistema a postazione fissa occorre contrastare l'occupazione abusiva degli stalli di sosta riservati potenziando le attività di rimozione;
- è necessaria una comunicazione capillare e di lunga durata per diffondere adeguatamente il nuovo servizio nelle aree periferiche, con impiego di ingenti risorse;
- potrebbe essere necessario aumentare le tariffe al pubblico (dal 15% al 40%) del sistema a flusso libero, rispetto alle attuali, con il rischio di perdita di buona parte della domanda sia attuale che futura.

**CAR SHARING
VETTURE
A POSTAZIONE
FISSA**

**PIANO DI
ESPANSIONE
PARCHeggi
FINO AL 2017**

**ENJOY E
CAR2GO:
VETTURE A
FLUSSO LIBERO**

**INTEGRAZIONE
DEI SISTEMI**



CAR SHARING

COMPLESSITÀ



MEDIA

Le attività di espansione del servizio, qualunque sia il modello scelto, richiedono un notevole impegno sia in termini di risorse che di progettazione delle attività.

PRIORITÀ



BASSA

Lo sviluppo del sistema Car Sharing non è vincolato ad altre attività, anche se è importante fornire ai cittadini soluzioni di mobilità alternativa in tempi ragionevoli.

VISIBILITÀ



ALTA

Attenzione elevata sia dell'opinione pubblica che dei media.

150 VETTURE A POSTAZIONE FISSA

112 PARCHEGGI

3.200 ISCRITTI

1.200 VETTURE A FLUSSO LIBERO ENJOY E CAR2GO

MOBILITÀ SOSTENIBILE BIKE E SCOOTER SHARING



STATO DELL'ARTE

Il **Bike Sharing** a Roma fu avviato e realizzato grazie al Progetto Europeo SPICYCLES e gestito dalla società CEMUSA dal giugno 2008 al maggio 2009, con 19 ciclostazioni e 263 colonnine nell'ex Municipio I. A giugno 2009 la gestione passa ad Atac con l'estensione agli ex Municipi II e X, e dal gennaio 2010 all'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM) che portò a **29 ciclostazioni nel 2011**. Nel luglio 2013 il servizio è stato sospeso per mancanza di adeguate fonti di finanziamento. Nel 2015 è stato approvato dalla Giunta Capitolina il nuovo Piano Regolatore degli Impianti Pubblicitari (PRIP) suddiviso in lotti territoriali uno dei quali prevede, quale corrispettivo per l'affidamento della concessione pubblicitaria, la realizzazione e gestione di un sistema Bike Sharing con 250 postazioni. Ad oggi i piani di localizzazione degli impianti PRIP non sono stati ancora approvati da tutti i Municipi. RSM ha già concluso la Conferenza dei Servizi per le prime **80 postazioni** e sono in corso le attività di **progettazione delle rimanenti 170**.

Lo **Scooter Sharing** a Roma è stato avviato lo scorso 10 giugno dall'operatore EnJoy e sta per essere attivato il servizio di un secondo operatore, ZigZag. La Delibera di Giunta comunale n°239/2015, ha consentito l'avvio di servizi di mobilità condivisa con vetture elettriche o con moto/quadricicli con procedure rapide e adempimenti ridotti. RSM ha fornito a tutti gli operatori il supporto per le attività tecniche.

SVILUPPO

Il servizio del **Bike Sharing** arriverà alle aree paracentrali, integrandole con la rete delle piste ciclabili, nonché con la rete principale di trasporto (stazioni metro, capolinea, etc.). Le politiche tariffarie saranno simili a quelle di altre grandi città: **gratuità della prima mezz'ora di utilizzo** e disincentivazione degli utilizzi di medio e lungo periodo.

Per lo Scooter Sharing RSM seguirà le attività di monitoraggio dei servizi attivi, in modo da poter fornire a Roma capitale tutte le informazioni necessarie allo sviluppo.

PUNTI DI ATTENZIONE

Lo sfruttamento degli impianti pubblicitari se da un lato garantisce un flusso economico stabile, dall'altro vincola il servizio a tutte le fasi approvative del PRIP. Inoltre l'affidamento del lotto relativo al Bike Sharing non può essere stralciato da quello degli altri lotti, legandolo a esigenze diverse da quelle specifiche del Bike Sharing.

È pertanto necessario che Roma Capitale indichi la fonte delle risorse economiche per la gestione e lo sviluppo del Bike Sharing, anche con sponsorizzazioni o forme di finanziamento indiretto.

Lo scooter sharing è un sistema di mobilità condivisa del tutto nuovo e saranno pertanto necessarie approfondite analisi per poter valutare il posizionamento all'interno dell'offerta complessiva di mobilità e l'impatto reale sulla domanda.

FASE 2008/2011
29 CICLOSTAZIONI

(2013)
SERVIZIO
SOSPESO

(2016)
PROGETTAZIONE
DEL NUOVO
BIKE SHARING

(2016)
AVVIO SCOOTER
SHARING
(ENJOY)



BIKE E SCOOTER SHARING

MEDIA

Per il Bike Sharing occorre una maggiore sinergia delle strutture amministrative coinvolte sia per le fasi approvative che per quelle realizzative.

ALTA

Sul Bike Sharing è necessario agire in tempi relativamente brevi per definire il ruolo che questo servizio deve avere nel quadro della mobilità cittadina mentre per lo Scooter Sharing è necessario un congruo periodo di monitoraggio.

ALTA

Attenzione elevata sia dell'opinione pubblica che dei mezzi di comunicazione per le iniziative rivolte a una maggiore vivibilità delle aree urbane.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



MOBILITÀ SOSTENIBILE CICLABILITÀ



STATO DELL'ARTE

Allo stato attuale Roma è dotata di circa **240 km** (110 km in aree verdi) di piste ciclabili. La pianificazione degli interventi per lo sviluppo della ciclabilità è stata definita da atti già approvati dal Consiglio Comunale, in particolare dal **Piano Quadro Ciclabilità (PQC)** e dal Piano Generale Traffico Urbano. Tali atti prevedono un ampio ricorso ad infrastrutture leggere realizzate prevalentemente in segnaletica (*bike lanes*).

SVILUPPO

Sono disponibili finanziamenti per l'estensione di piste ciclabili e parcheggi per biciclette. Il Ministero dell'Ambiente, con Decreto Direttoriale n. 98/CLE del 20/04/2016 ha finanziato per Roma Capitale il **Programma Operativo di Dettaglio (POD)**.

L'importo dei lavori per la realizzazione delle piste ciclabili è pari a 3.700.000 euro.

È stato previsto un primo lotto per la progettazione e realizzazione delle ciclabili di via Prenestina tra porta Maggiore e viale P. Togliatti e di via Nomentana tra piazza di Porta Pia e via Valdarno. Con il residuo economico sarà possibile definire ulteriori percorsi ciclabili.

Il Programma Operativo Nazionale Città Metropolitane (PON) - Azione integrata Roma in movimento (Decisione CE C 4998 del 14/07/15) mette a disposizione 3.600.000 euro per la realizzazione di ciclabili ed 3.400.000 euro per i parcheggi.

Nel PON sono previsti 15 percorsi ciclabili per un'estensione complessiva di 18 km, la realizzazione di parcheggi per biciclette (1600 posti) e di *hub* multimodali presso i principali nodi di scambio.

Il **progetto GRAB**, proposto da un gruppo di associazioni, è un anello cicloturistico di circa 44 km per il quale RSM ha già consegnato al Dipartimento Mobilità un primo studio di fattibilità. Il Ministero dei Trasporti metterà a disposizione fondi specificamente stanziati nell'ambito della Legge di Stabilità 2015 attraverso una Convenzione già formalmente trasmessa a Roma Capitale/Dipartimento Mobilità.

Le azioni previste nel **PQC** che richiedono l'individuazione di ulteriori finanziamenti sono: 240 Km di ciclabili protette, 560 Km di corsie ciclabili in segnaletica (*bike lane*), 2.700 parcheggi nei nodi di scambio, 9.000 parcheggi per scuole e atenei, espansione del bike sharing in due fasi di sviluppo, campagne di comunicazione e sensibilizzazione, repressione comportamenti illeciti e pericolosi degli automobilisti.

PUNTI DI ATTENZIONE

Gli interventi previsti nel POD e nel PON sono stati definiti sulla base di priorità a suo tempo condivise anche con i Municipi. Eventuali modifiche all'elenco degli interventi dovranno essere oggetto di rimodulazione dei programmi operativi approvati, tenendo conto delle scadenze già previste dai cronoprogrammi.

Per il GRAB non è stata ancora sottoscritta la Convenzione con il Ministero dei Trasporti che è l'atto propedeutico all'avvio formale della progettazione.

**240 KM DI PISTE
CICLABILI
DI CUI
110 KM IN AREE
VERDI**

**PIANO QUADRO
CICLABILITÀ
(PQC)**

**PROGRAMMA
OPERATIVO DI
DETTAGLIO
(POD)**

**PROGRAMMA
OPERATIVO
NAZIONALE
(PON)**

GRAB



CICLABILITÀ

ALTA

Il tema è molto complesso in relazione sia alle problematiche di inserimento urbano che alla volontà tecnica e politica di applicare progettazioni innovative anche con riferimento all'interpretazione delle normative di settore.

ALTA

La ciclabilità costituisce una delle linee di intervento prioritarie nelle politiche di mobilità sostenibile.

ALTA

La realizzazione diffusa di interventi sulla ciclabilità impatta fortemente sulla città sia in termini di abitudini dei cittadini che di riconsiderazione dell'uso dello spazio urbano.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

240KM DI PISTE
CICLABILI
DI CUI 110KM
IN AREE VERDI



MOBILITÀ SOSTENIBILE

MOBILITY MANAGEMENT



STATO DELL'ARTE

RSM coordina, per conto di Roma Capitale, le attività di Mobility Management e lo sviluppo di progetti di mobilità sostenibile. Ad oggi sono circa **140 i mobility manager aziendali** (che rappresentano oltre 250.000 dipendenti).

Dal 2016 esiste anche il sostegno al **mobility management scolastico**, con iniziative per scuole medie inferiori e superiori: gli Istituti che hanno intrapreso il percorso sono 12, con oltre 9.000 studenti e 960 unità di personale.

RSM supporta i mobility manager nella redazione ed attuazione dei **piani di mobilità aziendale** (anche con corsi tecnici di formazione), gestisce i fondi per incentivare all'acquisto di titoli metrebuses (775mila euro erogati da febbraio 2015), supporta il Dipartimento Mobilità nell'istruttoria dei progetti cofinanziati, esegue il monitoraggio dei servizi e l'analisi delle rendicontazioni tecnico-economiche (dal 2002 sono stati cofinanziati progetti per oltre 2,5 milioni di euro), organizza convegni tematici, workshop, tavoli di quadrante con i mobility manager e sviluppa iniziative per la diffusione di car sharing, car pooling, smart working.

SVILUPPO

FONDI PROGRAMMA STRALCIO TUTELA AMBIENTALE (1999)

Il Ministero dell'Ambiente ha trasferito a Roma Capitale circa 3 milioni di euro per progetti di mobility management:

- **azione mobility manager:** RSM propone la creazione di una cabina di regia per la comunicazione, progettazione e gestione di servizi navetta interaziendali attivati in cofinanziamento;
- **azione taxi collettivo e progetti speciali:** fondo di 774.685 euro per la nuova campagna di incentivazione dei titoli metrebuses per aziende (e scuole) con Mobility Manager. È anche disponibile un fondo per lo sviluppo del sistema ChiamaTaxi di Roma;
- **azione veicoli elettrici:** sono disponibili 243.534 euro per sistemi di monitoraggio che potrebbero essere allocati per il controllo carico/scarico merci.

FONDI DECRETO MINISTERO AMBIENTE GAB/DEC/131/07

Si tratta di 750mila euro (punto 7) disponibili per azioni di mobilità sostenibile da finalizzare (incentivi metrebuses, cofinanziamento di piani di mobilità aziendale etc.).

FONDI LEGGE 221/15

Lo schema di decreto ministeriale per l'assegnazione dei fondi prevede un cofinanziamento (tra il 60 e l'80% dell'importo) per un importo elevabile fino a 3 milioni di euro per progetti presentati da enti locali o aggregazione di enti locali con popolazione fino a 3 milioni di abitanti. RSM ha predisposto un primo disegno progettuale per azioni specifiche a sostegno della mobilità casa-lavoro e casa-scuola.

PUNTI DI ATTENZIONE

La disponibilità delle risorse stanziata apre la possibilità di predisporre un **piano di azioni per la mobilità casa-scuola e casa-lavoro** sul territorio urbano e RSM ha esperienza e competenza per supportare l'amministrazione nel percorso progettuale e attuativo.

**140 MOBILITY
MANAGER
AZIENDALI**

**ATTIVITÀ DI
SUPPORTO DI
RSM**

**FONDI
DEL MINISTERO
AMBIENTE**



MOBILITY MANAGEMENT

BASSA

Una volta accertata la disponibilità di fondi è necessario emettere le relative determinazioni di incarico per l'affidamento.

ALTA

Sono risorse disponibili da diverso tempo che è opportuno utilizzare in modo efficace.

MEDIA

Si tratta di azioni di significativo interesse in quanto di supporto alla mobilità sostenibile.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



140 MOBILITY MANAGER AZIENDALI PER 250MILA DIPENDENTI

12 MOBILITY MANAGER SCOLASTICI PER 960 DIPENDENTI E 9 MILA STUDENTI

MOBILITÀ SOSTENIBILE COLONNINE DI RICARICA ELETTRICA



STATO DELL'ARTE

Ad oggi sono attive a Roma **106 colonnine di ricarica** a media potenza (22 kW) realizzate da ENEL. È in corso un **programma di sviluppo** che porterà in pochi mesi la dotazione romana a **300 unità**, con 100 colonnine realizzate da ACEA ed altrettante da ENEL.

Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM) ha redatto e trasmesso al Dipartimento Mobilità una prima stesura del «Piano Capitolino per la ricarica pubblica», che definisce azioni specifiche per il sostegno allo sviluppo dei sistemi di ricarica per autotrazione.

Il Piano definisce puntualmente la localizzazione degli impianti al fine di ottenere una copertura adeguata per le 6 fasce del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano)

Si stima che **per il 2020** il fabbisogno complessivo sia di **700 colonnine di ricarica** integrato con impianti ad alta potenza (*fast recharge*) lungo il GRA (distributori di carburante) e lungo il perimetro dell'anello ferroviario. Con questo sistema si integra la rete degli impianti su aree private.

Unitamente al Piano, RSM ha redatto una proposta di regolamento per l'installazione e la gestione degli impianti adibiti alla ricarica pubblica.

SVILUPPO

Una attenta programmazione dello sviluppo del sistema di ricarica pubblica, affiancata da un sostegno normativo ed incentivante allo sviluppo degli impianti di ricarica privata, è condizione necessaria per sostenere l'auspicabile diffusione della mobilità elettrica.

Il tema riveste carattere di opportunità sociale e di **sviluppo economico rilevante**, pur non essendo su un percorso critico.

PUNTI DI ATTENZIONE

Il piano recepisce e rafforza le indicazioni normative del PNIRE e contiene anche azioni innovative finalizzate ad incentivare l'installazione di impianti di ricarica presso stazioni di distribuzione carburante, parcheggi privati ad uso pubblico e presso aree private.

È necessario che l'Amministrazione approvi rapidamente il Piano tramite la conferenza dei servizi, dopodiché sarà possibile attivare una manifestazione pubblica di interesse per la realizzazione degli impianti.

Operando in tal senso si potrebbe gestire in modo organico la materia e semplificare l'iter approvativo per la realizzazione degli impianti.

Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica che definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale)

**NUOVE
COLONNINE
NEL 2016**

**PIANO DI
SVILUPPO
SISTEMA
RICARICA
PUBBLICA**

20



COLONNINE DI RICARICA ELETTRICA



MEDIA

Le uniche complessità si rilevano nell'iter di approvazione.



MEDIA

È necessario definire rapidamente le linee di indirizzo per il sostegno allo sviluppo della mobilità elettrica



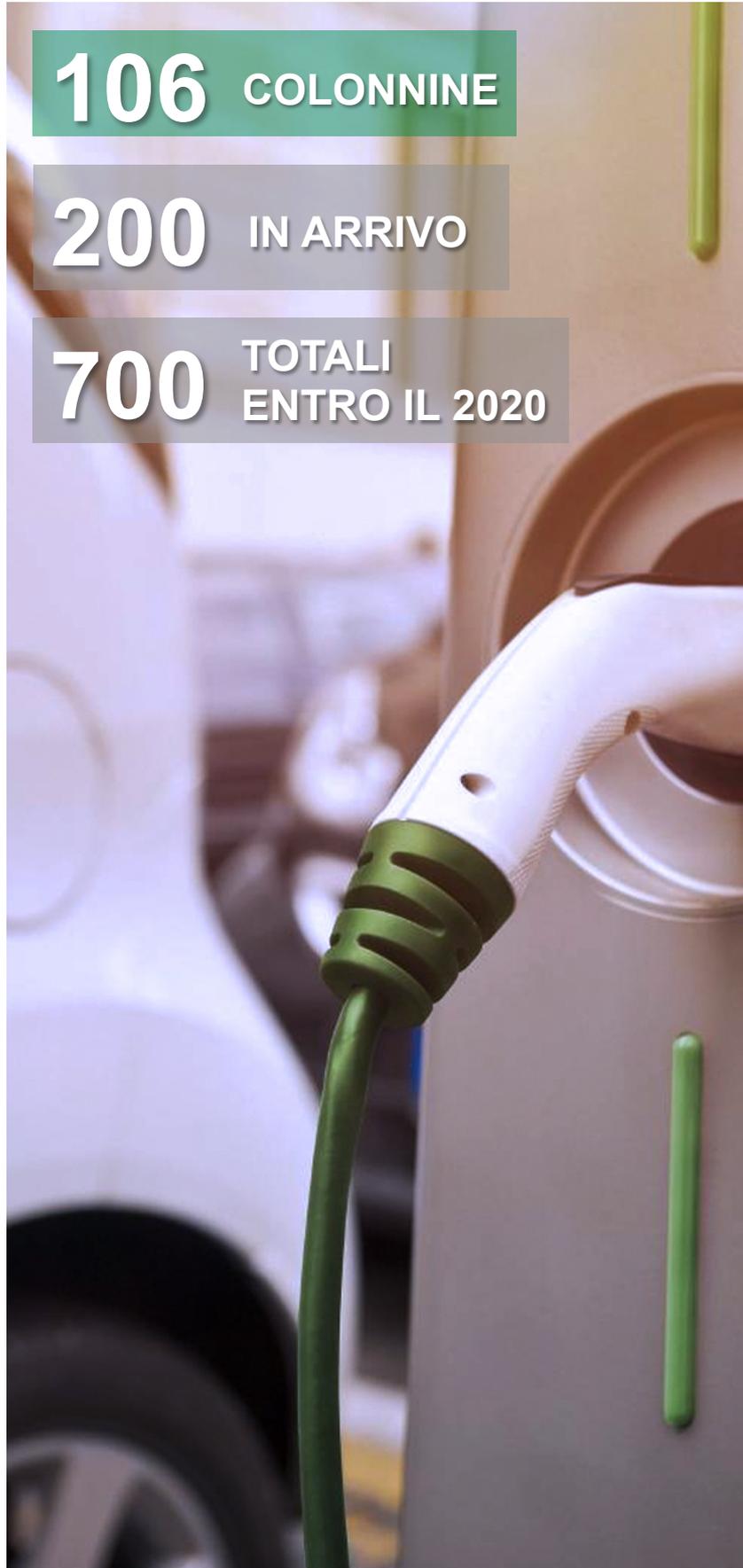
MEDIA

È importante che Roma recepisca gli indirizzi del PNIRE e sia proattiva nel sostegno alla mobilità sostenibile

106 COLONNINE

200 IN ARRIVO

700 TOTALI
ENTRO IL 2020



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

SERVIZI

RILASCIO PERMESSI ZTL, SOSTA E SEMPLIFICAZIONE PROCEDURE



STATO DELL'ARTE

Le attuali regole per la circolazione in ZTL e la sosta nelle aree tariffate prevedono, a dimostrazione del possesso del titolo autorizzativo, l'esposizione di un contrassegno cartaceo sul proprio veicolo. Per la ZTL tale contrassegno è costituito da un tagliando cartaceo di formato A5, mentre per la sosta tariffata da una vetrofanteria adesiva.

Al 31 maggio 2016 risultano **attivi circa 29.000 permessi ZTL** e oltre **217.000 permessi per la sosta gratuita**. Ogni anno vengono rilasciati mediamente circa 20.000 contrassegni ZTL e 24.000 contrassegni sosta.

L'esigenza di fornire all'utente un contrassegno fisico da esporre sul veicolo comporta ovviamente un costo in termini di impiego risorse quantificabile in tempi di lavorazione e consegna (se la presentazione della pratica viene fatta allo sportello) o di lavorazione e spedizione del titolo autorizzativo nei casi di invio della domanda via posta, fax o web.

L'attuale processo non favorisce lo spostamento della domanda verso canali differenti dallo sportello, poiché gli utenti preferiscono affrontare lo spostamento verso l'ufficio e l'eventuale coda pur di ottenere immediatamente il proprio contrassegno.

Nel 2015 lo **sportello al pubblico** ha gestito 65.481 contatti, con un tempo medio di attesa di 18 minuti e con un tempo medio di svolgimento operazione di 12 minuti.

Per ridurre i tempi di attesa, da circa 2 anni l'Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM) ha sottoscritto un **accordo con la start-up Qurami** che consente agli utenti, attraverso un'app disponibile per Android e IOS, di prenotare a distanza un numero elimina-code.

SVILUPPO

Nell'ottica dell'efficientamento dei processi e della semplificazione delle procedure volte a garantire un sicuro beneficio all'utenza, RSM propone l'adozione, sia per la ZTL sia per la sosta, di una **nuova tipologia di contrassegno**, in formato cartaceo, che riporti un QRCode contenente le informazioni identificative dell'autorizzazione, che consenta al personale di verifica su strada l'effettuazione di controlli in tempo reale migliorandone i livelli qualitativi. Questa nuova tipologia di contrassegno potrà essere stampata direttamente dal soggetto richiedente a seguito dell'accoglimento della sua richiesta di autorizzazione (trasmessa via Web) favorendo pertanto l'utilizzo di canali di interazione più comodi dello sportello al pubblico.

Per coloro che invece volessero continuare ad usufruire dello sportello al pubblico, RSM sta testando un nuovo servizio dell'**app Qurami** che consente di fissare un appuntamento, in orari definiti dal nostro Ufficio, per la presentazione delle pratiche.

PUNTI DI ATTENZIONE

La modifica al processo così come sopra descritta, assicura un miglioramento dei livelli di controllo nel pieno rispetto delle attuali discipline. Roma Capitale dovrà procedere ad aggiornare le norme di riferimento.

PERMESSI ZTL E SOSTA

SPORTELLLO AL PUBBLICO

APP QURAMI ELIMINA CODE

NUOVA TIPOLOGIA DI CONTRASSEGNO

21



RILASCIO PERMESSI ZTL, SOSTA E SEMPLIFICAZIONE PROCEDURE

BASSA

L'adozione di tale nuova tipologia di permesso, basandosi su una procedura di richiesta e lavorazione delle istanze già in essere, necessita unicamente dell'implementazione software e della condivisione con gli altri attori coinvolti nel processo (Atac e Polizia Locale).

MEDIA

Il nuovo processo assicurerà l'incremento della percentuale di utenza che attualmente ricorre alla procedura di richiesta via Web (pari al 40%).

MEDIA

L'implementazione avrebbe un sensibile accoglimento.



COMPLESSITÀ

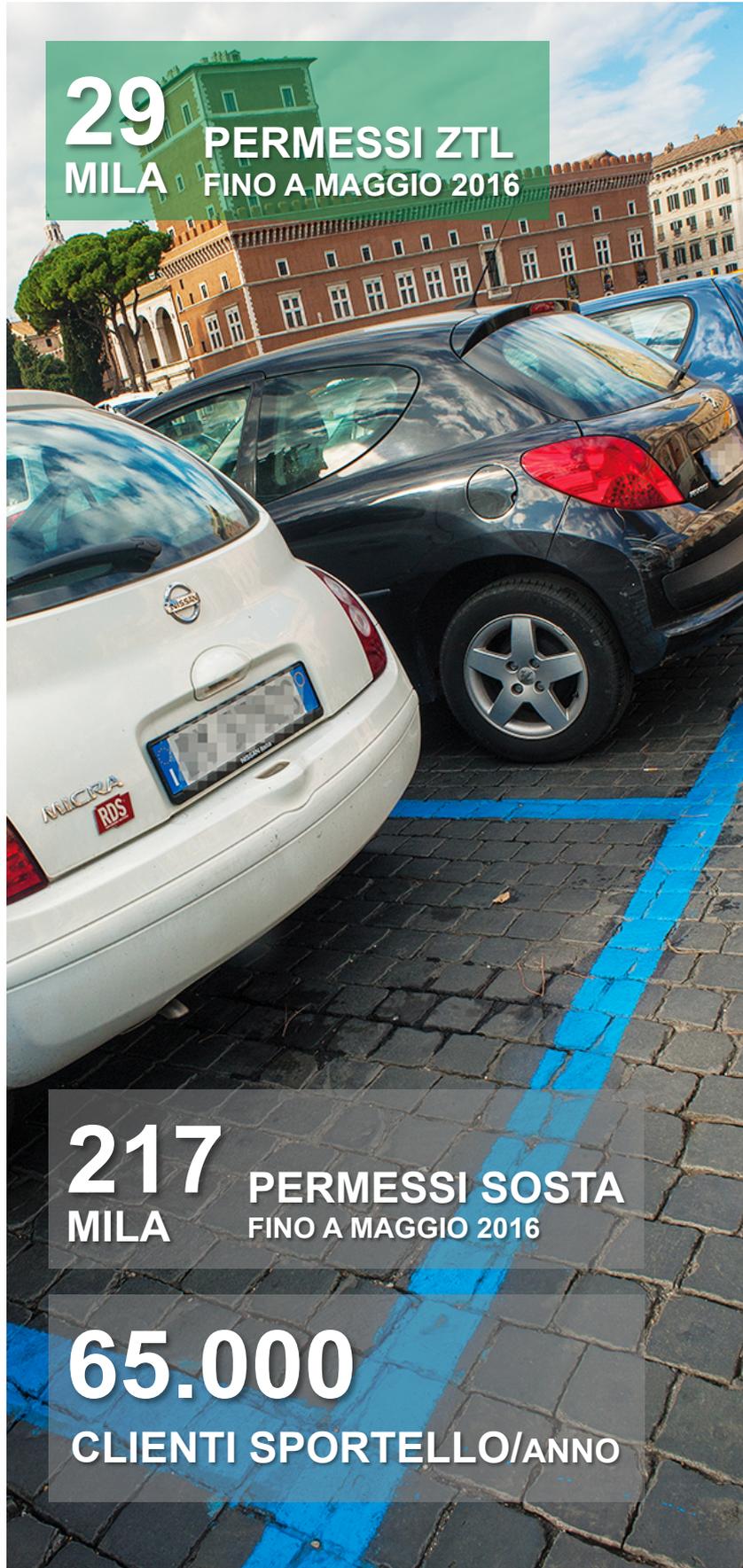
PRIORITÀ

VISIBILITÀ

29 MILA PERMESSI ZTL FINO A MAGGIO 2016

217 MILA PERMESSI SOSTA FINO A MAGGIO 2016

65.000 CLIENTI SPORTELLLO/ANNO



SERVIZI CHIAMATA TAXI, SERVIZI WEB TAXI E NCC



STATO DELL'ARTE

Dal 2008, Roma Capitale ha assegnato ad Atac, oggi Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM), lo svolgimento dei compiti amministrativi di Taxi e NCC, mantenendo comunque l'esclusiva competenza nel **rilascio delle nuove licenze** e nell'approvazione/**gestione dei turni** di servizio. In tale senso i miglioramenti sono stati: l'apertura di uno **sportello al pubblico** con postazioni dedicate, l'ultimazione immediata della pratica, la verifica dei requisiti del richiedente nei casi di trasferimento, rinnovo e sostituzione alla guida e la condivisione della propria banca dati con il Dipartimento Mobilità, Polizia Locale e Polizia di Stato. Nonostante tali ottimizzazioni, è rimasta invariata la necessità per l'utenza di interagire personalmente con RSM. L'Agenzia si occupa anche delle **autorizzazioni per la circolazione degli NCC** di altri Comuni.

Per l'esercizio dell'attività sul territorio, è stato istituito da Roma Capitale il numero unico **ChiamaTaxi 060609** gestito da RSM. La chiamata al numero 060609, attraverso un articolato sistema, viene indirizzata al taxi più vicino iscritto al servizio. Il servizio può essere utilizzato dal cliente su APP Android o IOS.

Sono circa 400 i tassisti iscritti al sistema che pagano un canone di 18 euro al mese iva compresa (circa 600 chiamate al giorno).

SVILUPPO

L'obiettivo è ridurre l'aggravio burocratico a carico degli operatori del settore con strumenti innovativi, efficienti e con minori costi. RSM, in questa ottica, sta sviluppando uno sportello web per Taxi e NCC. Per gli NCC di altri Comuni, invece, entro il mese di luglio, sarà pubblicato un nuovo applicativo web per la comunicazione dell'ingresso a Roma secondo i requisiti stabiliti con D.G.C. 553/2001.

Per il servizio ChiamaTaxi si ritiene opportuno implementarne le funzioni al fine di allinearle ai maggiori *competitor* sul mercato (es. MyTaxi): versione App in lingua inglese, selezione del taxi in base a specifici requisiti (n° posti, dotazioni speciali, etc.), visualizzazione su mappa del taxi, possibilità di ricontattare taxi o cliente ed altro.

PUNTI DI ATTENZIONE

Per i servizi amministrativi si propone che la **gestione dei turni base** e dell'autorizzazione al cambio turno, diversamente da quanto accade oggi, venga integralmente demandata a RSM in modo che la Lista Autorizzati sia allineata per la sola fascia oraria del servizio e che venga garantito il pieno rispetto dei principi di sicurezza e di regole di mercato. Per il sistema ChiamaTaxi si segnala che, attualmente, i costi del servizio per RSM sono superiori ai ricavi derivanti dall'iscrizione dei tassisti senza possibilità di implementazioni in autofinanziamento.

Sono però disponibili fondi (733.640 euro) dal Ministero dell'Ambiente con cui sarà possibile gestire il servizio (4 anni) e alimentare la comunicazione per raggiungere l'equilibrio economico, senza impegno di risorse pubbliche.

Roma Capitale dovrebbe pertanto accertarli e destinarli allo scopo.

CHIAMATA TAXI
060609

SPORTELLO AL
PUBBLICO

SVILUPPO DEL
SISTEMA
CHIAMATA TAXI

AUTORIZZAZIONI
NCC



CHIAMATA TAXI, SERVIZI WEB TAXI E NCC



MEDIA

Lo sviluppo di un sistema web, efficiente ed efficace, che consenta la puntuale gestione dei servizi Taxi-NCC, deve essere condiviso con i titolari delle licenze e delle autorizzazioni mentre sul sistema ChiamaTaxi le specifiche di sviluppo sono già definite.



ALTA

Gli attuali processi e tecnologie non consentono il raggiungimento di *performance* consoni ad un servizio di rilevanza strategica - sul ChiamaTaxi è in calo il numero di iscritti.



MEDIA

Le politiche di mobilità disciplinate in favore del settore Taxi-NCC hanno, da sempre, avuto significativo risalto.

400 TASSISTI
ISCRITTI CHIAMATA
FINO AL 2016

600 CHIAMATE
EFFETTUATE AL SERVIZIO/
GIORNO



SERVIZI BUS TURISTICI, SANZIONAMENTO E TARIFFAZIONE



STATO DELL'ARTE

Il Piano Bus Turistici (Del. Assemblea Capitolina n. 66/2014) dispone l'**aumento delle sanzioni** applicabili dalla Polizia Municipale fino a 500 euro. Gli ausiliari del traffico di RSM, nominati appositamente per il piano bus, dal 2 marzo 2016 hanno controllato 5.831 bus, sanzionandone 124, così come i 1.805 veicoli che sostavano abusivamente sugli stalli destinati ai bus turistici. Con tale attività si è contribuito alla **diminuzione fino al 5% del tasso di evasione**, arrivato nel passato fino al 12%.

L'attività di RSM su questo tema si completa con due nuovi importanti progetti, realizzati con fondi giubilari: **21 nuovi varchi elettronici** di nuova generazione che riconoscono e sanzionano i mezzi di lunghezza superiore a 7,50 metri (quindi i bus turistici) privi di autorizzazione; **5 parcheggi di scambio automatizzati** con un sistema di controllo accessi senza operatore.

L'attuale Piano impone, inoltre, che su ogni mezzo abbinato ad un permesso in abbonamento sia installata una **O.B.U. (On Board Unit)** per il monitoraggio e il controllo. RSM, in collaborazione con Autostrade Tech, ha implementato il **sistema satellitare I-Bus** che consente di monitorare gran parte dei 1.300 mezzi con abbonamento presenti in ambito urbano, i loro spostamenti e la loro permanenza sul territorio.

Ogni giorno a Roma circolano circa **1.000 pullman**, numero che non è critico in valore assoluto, se si pensa che in città circolano complessivamente circa 2 milioni di veicoli: la criticità sta invece nelle concentrazioni di molti bus presso le zone di maggior pregio.

Infatti l'attuale normativa consente un utilizzo indeterminato del suolo pubblico, senza distinzione tra aree urbane con una diversa valenza turistica, complice un piano tariffario con importi fissi, i più bassi in Italia, non differenziati per tempo, luogo di utilizzo e stagionalità.

SVILUPPO

La proposta di RSM è di sfruttare i dati di monitoraggio forniti dal sistema I-Bus per **ripensare il sistema tariffario** in funzione del reale utilizzo del territorio: con un calcolo di spazi utilizzati e tempi trascorsi, il pagamento potrebbe avvenire a seconda dell'effettivo utilizzo del suolo pubblico (in funzione di tempo, luogo e stagionalità) e tale progetto potrebbe trovare declinazione anche in altri ambiti, come le ZTL veicolari e merci. Per quanto concerne le attività di controllo, RSM ha già proposto all'Amministrazione due soluzioni specifiche per rafforzare l'attuale impianto sanzionatorio ovvero: l'**emissione delle sanzioni** da 500 euro anche da varchi elettronici (in attesa di riscontro da parte del Dipartimento Risorse Economiche) e l'attivazione di una procedura di **recupero del credito** (progetto da condividere con il Dipartimento Mobilità, titolare dei ricavi bus turistici).

PUNTI DI ATTENZIONE

È evidente la necessità del coinvolgimento dell'Amministrazione in merito all'introduzione di una politica di controllo e pagamento degli accessi in base all'utilizzo effettivo del territorio, che cambierebbe in modo radicale la gestione della mobilità urbana. Inoltre ad oggi, dal Dipartimento Risorse Economiche non si ha contezza di alcun verbale redatto dagli ausiliari di RSM che sia stato effettivamente notificato al trasgressore, rendendo così vana l'attività, con evidente danno per l'Amministrazione.

PIANO BUS
TURISTICI 2014

AUMENTO DELLE
SANZIONI
E DIMINUIZIONE
DELL'EVASIONE

NUOVI VARCHI
ELETTRONICI

O.B.U.
E SISTEMA
SATELLITARE
I-BUS

NUOVO SISTEMA
TARIFFARIO



BUS TURISTICI, SANZIONAMENTO E TARIFFAZIONE

ALTA

La complessità delle azioni proposte si manifesta soprattutto nella modifica del sistema tariffario viste la rilevanza delle implementazioni tecnologiche e la complessità del confronto con le Associazioni di categoria.

ALTA

Il mondo del turismo necessita di lunghi tempi programmazione - è urgente quindi ricevere indicazioni sulle linee di indirizzo per poter avviare la progettazione del nuovo modello di gestione. Inoltre il processo di sanzionamento, ove parziale, vanifica l'efficacia delle azioni di controllo.

ALTA

Il progetto di gestione della mobilità turistica, così come descritto, comporta un cambiamento strategico nella gestione della mobilità cittadina - inoltre esso diventerebbe un modello da seguire per altri servizi di Roma Capitale (ZTL, Merci).



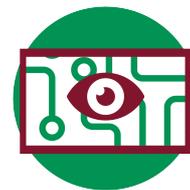
COMPLESSITÀ

PRIORITY

VISIBILITÀ



AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ CENTRALE DELLA MOBILITÀ



STATO DELL'ARTE

La Centrale della Mobilità di RSM è il cuore dell'installazione dei sistemi ITS (Intelligent Transportation Systems) della Capitale. Svolge un ruolo di presidio dei processi di **acquisizione dati, manutenzione e sanzionamento automatico**. Monitora in tempo reale, coordinandosi con diversi soggetti, istituzionali e non, lo stato della mobilità nel suo complesso e provvede alla diffusione delle informazioni agli utenti attraverso i canali diretti e indiretti a disposizione. Il presidio è garantito dalle 6:30 alle 22:00 di tutti i giorni dell'anno.

La Centrale cura **infomobilità**, pubblica i messaggi sui **pannelli a messaggio variabile** e sulle **paline elettroniche**, provvede ad alimentare la sezione delle news sulla app e sul sito **muoversiararoma.it** mobile, inserisce direttamente gli **alert su eventi** e chiusure stradali all'interno della piattaforma Waze. Presidia infine il flusso dati proveniente dagli operatori del trasporto pubblico (Atac e Roma Tpl) finalizzato al continuo aggiornamento delle previsioni di arrivo degli autobus alle fermate. Tali azioni di diffusione delle informazioni si basano sul continuo **monitoraggio del sistema**, attraverso la **rete di sensori** installata sul territorio e la collaborazione con gli altri soggetti istituzionalmente preposti a svolgere attività con impatti diretti sulla mobilità: il sistema di **videosorveglianza**, le **stazioni di misura**, il sistema di **monitoraggio dei tempi di percorrenza (UTT)** sono alcuni esempi della suddetta rete di sensori tradizionali.

Tra i sistemi tecnologici facenti direttamente capo alla Centrale, una nota di rilievo meritano i circa **1.500 impianti semaforici**. Il presidio svolge attività di segnalazione guasti e relativo monitoraggio della attività di manutenzione, anche attraverso una linea telefonica dedicata, principalmente utilizzata dagli agenti della Polizia Locale. Completano le attività del Presidio della Centrale i processi di gestione dei sistemi di **sanzionamento automatico** quali: varchi delle varie ZTL, varchi a protezione delle corsie preferenziali, autovelox, sistemi di sanzionamento del passaggio con il rosso, etc.

SVILUPPO

- completamento dei protocolli di collaborazione con le altre Centrali operative sul territorio comunale, con particolare riferimento a quelle degli operatori del TPL;
- ampliamento della dotazione tecnologica del centro di controllo con sviluppo di strumenti per la previsione temporale a breve e medio termine degli eventi di traffico. Particolare attenzione in questo senso viene posta sulla cosiddetta Rete Portante del sistema di trasporti urbano;
- ottimizzazione del processo di sanzionamento automatico collegato alla ZTL AF1 VAM e all'applicazione della tariffazione *pay to use*.

Si sta inoltre valutando, grazie ad accordi già attivati con vari soggetti leader nel settore, l'opportunità dell'impiego dei cosiddetti Floating Car Data per monitorare direttamente un grande numero di veicoli attraverso sistemi GPS.

PUNTI DI ATTENZIONE

Estensione dell'orario di presidio ad una modalità h24, per consentire una corretta gestione anche degli eventi notturni spesso molto rilevanti e concentrati in zone specifiche della città e ad alto volume di afflusso di utenti.

Per consentire lo **sviluppo della dotazione tecnologica** è necessario completare l'iter amministrativo per rendere disponibili e/o esecutivi i finanziamenti: fra questi si evidenziano gli interventi MP3 ed MP2 (acronimi di progetti collegati al Master Plan delle tecnologie) e Piano Operativo Nazionale Metro.

PRESIDIO
GIORNALIERO

GESTIONE
SISTEMI ITS

MONITORAGGIO
DEL SISTEMA

INFOMOBILITÀ

SANZIONAMENTO
AUTOMATICO



CENTRALE DELLA MOBILITÀ

COMPLESSITÀ



ALTA

La complessità dell'attività è principalmente di natura organizzativa: il coordinamento con numerosi soggetti esterni e l'armonizzazione di grandi quantità di dati eterogenei richiedono una attenta e mirata progettazione dei processi sottostanti.

PRIORITÀ



ALTA

Le politiche di infomobilità sono in grado di incrementare sensibilmente la qualità percepita del funzionamento del sistema: ciò, specialmente in un periodo complesso come quello attuale, rende opportuno ed urgente incrementare la messa a sistema dei dati e servizi descritti nella presente scheda

VISIBILITÀ



ALTA

I servizi erogati dalla Centrale della Mobilità hanno un forte impatto nella vita quotidiana dei cittadini. Il costante coinvolgimento dell'utenza, portato avanti negli anni, ha ulteriormente esaltato la visibilità di quanto offerto. Eventuali azioni condotte in questo ambito risultano immediatamente visibili.



AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ TECNOLOGIE ITS



STATO DELL'ARTE

Le tecnologie ITS per la mobilità sono composte da tecnologie residenti presso la Centrale della Mobilità. Nell'ambito della **prima realizzazione della Centrale della Mobilità** sono stati realizzati una serie di sistemi, composti - oltre che dalla Centrale di Controllo - da 45 **telecamere** brandeggiabili a colori (CCTV) su un'infrastruttura di rete in fibra ottica, 53 **pannelli a messaggio variabile** (PMV), 93 **stazioni di misura del traffico** (STZ) in grado di monitorare il traffico e la mobilità in tempo reale sui principali itinerari urbani.

Con interventi successivi, che vanno sotto il nome di **Master Plan delle Tecnologie (MP)**, sono stati inoltre realizzati:

- il **sistema UTT** (Urban Travel Time) per la stima dei tempi di percorrenza in ambito urbano (attualmente in esercizio su una rete di circa 130 Km);
- l'estensione del sistema dei PMV con **ulteriori 11 pannelli** a copertura degli itinerari tangenziali e radiali di Roma;
- l'aggiornamento del sistema delle telecamere (CCTV) con **31 nuove installazioni** e l'**ammodernamento** delle telecamere esistenti, nonché l'estensione dell'infrastruttura a fibra ottica.

I tempi di percorrenza vengono misurati nel **sistema UTT** per ogni tratta, e successivamente la misura di ogni tratta viene elaborata per comporre la misura del tempo di percorrenza degli itinerari. Il sistema attuale adotta una tecnologia di sensori costituiti da telecamere con modulo OCR (*smart sensor*). Le stazioni di misura forniscono misure e dati della velocità, dell'occupazione dei flussi e classificazione veicolare. I dati vengono acquisiti e memorizzati su una base temporale di 5' e di 15'. Attualmente si sono aggiunte, alle **93 stazioni di misura** basate su spire elettromagnetiche, **17 sensori** basati su analisi delle immagini.

A queste si aggiungono le informazioni sui flussi veicolari e classificazione provenienti dalle postazioni dei diversi sistemi di controllo per il sanzionamento automatico delle infrazioni.

Il **sistema PMV** è integrato con il sistema della Centrale e fornisce diverse tipologie di **informazioni** per migliorare le scelte dell'utente quali: tempi di percorrenza, incidenti o chiusure in tempo reale con indicazioni della *localization*, eventi programmati, limitazioni al traffico attuate per il miglioramento ambientale, stato di sicurezza dell'itinerario.

SVILUPPO

Nell'ambito del Progetto PON Metro è prevista la copertura economica per l'**estensione del sistema UTT e del sistema CCTV all'intera rete portante** al fine di incrementare il livello di informazioni disponibili. Nell'intervento MP3 è prevista la copertura economica per l'estensione dei pannelli AVM e della rete delle stazioni di misura, in modo da attuare un controllo in tempo reale e di tipo strategico della mobilità e del traffico. Negli interventi si adotteranno sensori non invasivi avanzati e si integreranno le tecnologie di trasmissione dati con collegamenti Wireless di tipo WiFi, 4G/LTE e Bluetooth.

PUNTI DI ATTENZIONE

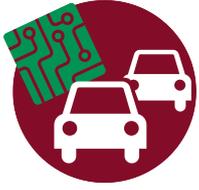
Lo sviluppo degli ITS è importante non solo per superare l'obsolescenza dei sistemi, ma soprattutto per la pianificazione della mobilità: è il caso dell'evoluzione del sistema UTT per ricostruire in tempo reale la matrice origine/destinazione degli spostamenti.

**MASTER PLAN
DELLE
TECNOLOGIE
(MP)**

**SISTEMA UTT
PER I TEMPI DI
PERCORRENZA**

**ESTENSIONE
SISTEMA PMV
PER LE
INFORMAZIONI
ALL'UTENZA**

**AMMODERNAMENTO
TELECAMERE**



TECNOLOGIE ITS

MEDIA

La complessità dei sistemi ITS nelle sue diverse componenti risiede sia nel seguire un adeguato sviluppo tecnologico degli impianti, sia nell'integrazione e ammodernamento dei diversi processi nell'ambito di Roma Capitale.

ALTA

L'urgenza è misurata dalla necessità di completare l'infrastruttura tecnologica di Roma e di essere pronti nel più breve tempo possibile a integrare i contenuti informativi e gestionali con le altre Centrali che presidiano le strade extraurbane e autostradali.

ALTA

Le tecnologie ITS per la mobilità sono lo strumento di controllo del traffico tra i più visibili per il cittadino. I diversi sistemi possono fornire un servizio di assistenza allo spostamento, puntuale ed efficace, per i diversi utenti. Inoltre, insieme ai processi tecnologici e alla cooperazione con le altre Centrali, sono di ausilio anche agli altri enti interni di Roma Capitale.



64 PANNELLI A MESSAGGIO VARIABILE (PMV)

76 TELECAMERE (CCTV) CONTROLLO DEL TRAFFICO

AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ SISTEMI ITS PER LA RETE PORTANTE



STATO DELL'ARTE

La rete portante è costituita dagli **assi stradali intra GRA** sui quali transita, nell'ora di punta della mattina, circa il **50% dei flussi veicolari** e la sua estensione è di circa **400 km**. Definita nel Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), costituisce l'ossatura della mobilità pubblica e privata ed è, pertanto, quella parte di rete sulla quale è necessario ridurre le perturbazioni mantenendo il più possibile 'fluida' il traffico veicolare.

Quindi è sulla rete portante che occorre focalizzare sforzi ed uso delle tecnologie per il controllo, il monitoraggio e la gestione del traffico.

Allo stato attuale sono **attivi diversi sistemi ITS** quali: telecamere di videosorveglianza, pannelli a messaggio variabile, postazioni UTT per il rilievo dei tempi di percorrenza, stazioni di misura, varchi TPL, sistemi di sanzionamento (PhotoRed, Autovelox, Tutor) impianti semaforici centralizzati.

**ESTENSIONE
RETE STRADALE**

**SISTEMI ITS PER
IL CONTROLLO
DELLA RETE**

SVILUPPO

Risulta prioritario sviluppare i sistemi ITS, in primis sulla rete portante e sui nodi maggiormente critici della viabilità del territorio di Roma Capitale, per aumentare la capacità di monitoraggio, controllo e gestione della mobilità da parte della Centrale.

Inoltre, dovendo necessariamente tenere in considerazione le relazioni con la città metropolitana, è importante anche individuare e definire la porzione di rete portante extra GRA. Nell'ambito dei fondi messi a disposizione dagli strumenti di finanziamento ai quali ha aderito Roma Capitale, è previsto lo studio dell'estensione su tutta la rete portante, o sui punti maggiormente critici, dei sistemi esistenti o di installazione di nuovi sistemi, quali:

- **stazioni di misura** per il monitoraggio dei flussi di traffico;
- **telecamere di videosorveglianza** per l'individuazione di eventuali criticità;
- **pannelli a messaggio variabile** per l'infomobilità;
- **sistemi di misurazione** dei tempi di percorrenza su itinerari;
- **impianti semaforici centralizzati** per la fluidificazione del traffico.

PUNTI DI ATTENZIONE

- **definizione della rete portante extra GRA** in base alle relazioni della parte centrale della città con il resto del territorio comunale, ma soprattutto con il resto del territorio della città metropolitana.
- valutazione dell'**aumento del carico di manutenzione** da effettuare a valle della implementazione e diffusione di nuovi sistemi ITS.



SISTEMI ITS PER LA RETE PORTANTE

ALTA

Individuazione delle localizzazioni idonee alla copertura ottimale (maggior parte di rete portante ‘coperta’ dal minor numero possibile di sistemi) oltre che dei sistemi più adeguati allo scopo.



COMPLESSITÀ

MEDIA

Necessità di ‘governare’ in modo più diretto la mobilità a Roma.



PRIORITÀ

ALTA

L'estensione dei sistemi ITS e, di conseguenza, anche dell'infomobilità, permette all'utenza di compiere scelte più consapevoli ed informate sui propri spostamenti.



VISIBILITÀ



400 km **RETE PORTANTE**
50% FLUSSO VEICOLARE

82 **TELECAMERE (UTT)**
CALCOLO
DEI TEMPI DI PERCORRENZA
SU 150KM DI STRADE

93 **STAZIONI**
DI MISURA
DEL TRAFFICO (STZ)

16 **SISTEMI**
SANZIONAMENTO
PASSAGGIO CON IL ROSSO,
DISSUASORI DI VELOCITÀ,
TUTOR

AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ MANUTENZIONE ITS



STATO DELL'ARTE

RSM garantisce la manutenzione operativa e funzionale di tutti gli impianti di controllo luminoso e dei sistemi per la disciplina del traffico sull'intero territorio urbano direttamente attraverso la gestione di contratti pluriennali di manutenzione.

L'attività consiste in:

- **manutenzione ordinaria:** intesa come pronto intervento rivolto all'eliminazione rapida dei guasti agli impianti. Comprende, inoltre, attività di verniciatura, sorveglianza e manutenzione programmata necessarie a mantenere in ottimo stato di conservazione le componenti dei singoli impianti;
- **manutenzione straordinaria:** attività di adeguamento degli impianti alle norme di legge, forniture ed opere per ripristini dovuti a danni e/o incidenti, trasformazioni impianti da incandescenza a LED, revisione ed ottimizzazione delle regolazioni semaforiche;
- **nuove realizzazioni:** in accordo con il Dipartimento Mobilità, e a valle dell'individuazione dei finanziamenti necessari, vengono realizzati interventi quali la modifica e la ristrutturazione sostanziale di impianti esistenti o la realizzazione di nuovi impianti/sistemi tecnologici (HW e SW).

MANUTENZIONE
ORDINARIA E
STRAORDINARIA

NUOVE
REALIZZAZIONI

INNOVAZIONE
PROCESSI
MANUTENTIVI

SVILUPPO (2016-2019)

- completamento della **sostituzione di lanterne semaforiche** a incandescenza con quelle a LED su tutto il territorio di Roma Capitale, installazione di 9.631 nuove lanterne a LED su 486 impianti rimanenti.
- **ristrutturazione** di 56 impianti semaforici esistenti, con l'installazione di dispositivi per non vedenti sugli attraversamenti pedonali e incremento della sicurezza degli impianti sotto tensione, più l'introduzione del basso voltaggio.
- **aggiornamento e riconfigurazione** del sistema ZTL Centro Storico (Programma Operativo Regionale Lazio Fondi Europei (POR FESR).
- implementazione di una **nuova gestione dei processi manutentivi** al fine di elevare lo standard e la qualità della manutenzione, attraverso lo sviluppo di una piattaforma unica che integri le diverse funzionalità dei vari sottosistemi (diagnostica e comandi) e l'introduzione di un sistema per il controllo della gestione operativa della manutenzione con la geo-localizzazione delle squadre e la gestione del *trouble ticketing* ovvero di una richiesta di assistenza tracciata dal sistema informatico.

PUNTI DI ATTENZIONE

Alcuni impianti, in particolare i pannelli a messaggio variabile e i varchi della tangenziale est, hanno esaurito la loro vita utile e la loro vetustà ed obsolescenza rende difficile il mantenimento di livelli di servizio adeguati. Gli interventi di manutenzione sono diventati estremamente onerosi ed inefficaci, anche per la difficoltà di reperimento di pezzi di ricambio. Per tali impianti sarebbe opportuno prevedere la sostituzione con materiali più recenti.



MANUTENZIONE ITS



MEDIA

Le attività di manutenzione, per loro caratteristica e per l'esperienza consolidata del personale afferente alla struttura organizzativa che se ne occupa, presentano una complessità media sia per gli aspetti di carattere organizzativo che esecutivo.

Le difficoltà si registrano nella gestione degli impianti obsoleti per i quali sarebbe necessaria la completa sostituzione.



MEDIA

Alcuni impianti rappresentano un livello di obsolescenza tale da non poter mantenere un livello di servizio adeguato, la puntuale manutenzione non garantisce i livelli di sicurezza necessari.



ALTA

Gli interventi sugli impianti semaforici e sugli ITS hanno un alto impatto sulle condizioni di circolazione stradale e pedonale in tutto il territorio comunale.

Nel 2015

1.825 INTERVENTI
MANUTENZIONE ORDINARIA

2.655 LANTERNE A LED
INSTALLATE SU 173 IMPIANTI

24 NUOVI IMPIANTI
PER NON VEDENTI

18 MILA RICHIESTE
D'INTERVENTO

AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ CENTRALIZZAZIONE E PRIORITÀ SEMAFORICA



STATO DELL'ARTE

Dei **1387 impianti semaforici** presenti a Roma, **528 sono centralizzati (UTC)** e **859 non centralizzati**. In particolare, quelli centralizzati sono suddivisi in 269 Omnia-Utopia (Swarco-Mizar), 131 TMacS (La Semaforica), 92 Sigma-Sigma Plus (Selex), 36 Road Manager (Project Automation) e si trovano quasi tutti sulla rete portante del trasporto privato ed interessano, per la maggior parte, gli **assi radiali di entrata/uscita dal centro città** (Colombo, Laurentina, Appia, Tuscolana, Casilina, Prenestina, etc.).

Nell'ambito del progetto europeo ICT-Emissions sono stati effettuati una serie di rilievi su strada, e quelli condotti sugli effetti del coordinamento semaforico di un asse stradale a Roma hanno prodotto risultati significativi: **+8,5% della velocità di percorrenza**, **-7,7%** del numero totale di fermate dei veicoli, **-9,8%** del numero medio di fermate di ciascun veicolo e **-11,8%** del tempo perso medio per veicolo, che si traduce in un **-4,8%** di emissioni di CO₂ (in g/km).

RSM ha effettuato uno studio preliminare per l'implementazione della **priorità semaforica** al trasporto pubblico sugli itinerari in sede riservata: il Dipartimento Mobilità ha dato incarico a RSM e ad Atac di avviare la fase di sperimentazione sull'itinerario Casaleto-Venezia (linea Tram 8).

SVILUPPO

L'estensione dei sistemi UTC al resto della rete portante, che permetterà di realizzare il coordinamento semaforico degli itinerari, consentirà di **ridurre i tempi di percorrenza e fluidificare il traffico**, con conseguente **riduzione delle emissioni inquinanti** e aumento della capacità degli assi stradali.

La gestione centralizzata degli impianti semaforici consente inoltre di adottare regolazioni diverse in funzione degli obiettivi che si vogliono perseguire nei diversi periodi della giornata, e consente l'implementazione di sistemi di priorità semaforica per il TPL.

Il progetto prevede l'introduzione della priorità sugli itinerari portanti del TPL, con una prima fase nella quale verranno privilegiati gli itinerari che sono già in sede riservata per poi estendere il sistema agli itinerari sui quali il TPL viaggia in promiscuo e/o sui nodi che risultano particolarmente critici. La realizzazione di sistemi di priorità semaforica al TPL sugli impianti semaforici centralizzati produrrà benefici diretti a livello di minimizzazione dei tempi di percorrenza (**incremento della velocità del 10-15%**) e **all'aumento della regolarità del servizio** per i mezzi del TPL, determinando un potenziamento del trasporto pubblico locale sulle linee interessate dagli interventi.

PUNTI DI ATTENZIONE

L'aumento dei sensori sugli impianti semaforici implica un aumento del carico e dei costi manutentivi.

IMPIANTI
SEMAFORICI
CENTRALIZZATI
E NON

INCREMENTO
VELOCITÀ
VEICOLI

FLUIDIFICAZIONE
DEL TRAFFICO

PRIORITÀ
SEMAFORICA AL
TPL

INCREMENTO
VELOCITÀ TPL



CENTRALIZZAZIONE E PRIORITÀ SEMAFORICA

ALTA

L'installazione della sensoristica adeguata a rendere dinamica la regolazione semaforica presenta complessità elevate.

Necessità di personale specializzato nella gestione 'operativa' dei sistemi UTC.

Coordinamento tra sistema AVM di Atac e sistemi UTC, affinché le informazioni scambiate dai sistemi siano puntuali e precise e permettano previsione accurate di arrivo dei mezzi TPL.

MEDIA

La centralizzazione degli impianti semaforici sulla rete portante è necessaria per la fluidificazione del traffico e per l'introduzione della priorità semaforica al TPL, che, oltre a perseguire gli indirizzi del PGTU, riduce tempi di viaggio e costi del TPL, consentendo l'aumento delle frequenze di servizio a parità di costi.

MEDIA

La riduzione dei tempi di percorrenza e delle fermate su un itinerario, sia del trasporto privato che del TPL, sono effetti quotidianamente visibili dagli utenti.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

1.387 IMPIANTI SEMAFORICI

528 IMPIANTI CENTRALIZZATI

859 IMPIANTI NON CENTRALIZZATI

AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ INFOMOBILITÀ E OPEN DATA



STATO DELL'ARTE

RSM ha realizzato negli ultimi anni una piattaforma di infomobilità denominata **Muoversi a Roma**, composta da un sito internet e da un'app.

I principali servizi implementati sono le **informazioni in tempo reale** delle posizioni dei veicoli del TPL (Atac e Roma TPL) e le relative **previsioni di arrivo alle fermate**.

Tutte le attività di alimentazione dei dati, sia del trasporto pubblico che di quello privato, oltre alla pubblicazione delle *news*, vengono effettuate dalla Centrale della Mobilità e le informazioni vengono acquisite da più soggetti istituzionali esterni quali la Polizia Municipale, Anas, Autostrade, etc.

Inoltre, da fine 2014, RSM ha pubblicato sul proprio sito istituzionale una sezione dedicata agli **Open Data** dove la parte più rilevante dei dati pubblicati è costituita dalle informazioni in tempo reale sui tempi di arrivo degli autobus alle fermate, dal **cerca linea** e dal **cerca percorso**. Tali informazioni vengono riprese da tutte le applicazioni di terze parti, che a loro volta le diffondono ai propri utenti.

Completano la sezione una serie di *dataset* relativi a ZTL, impianti semaforici, etc.

È da sottolineare che il rilascio dell'intero codice sorgente della piattaforma avviene sotto licenza *open source*.

SVILUPPO

- implementare una sezione Open Data basandosi su un vero e proprio prodotto dedicato a questo scopo, che segua tutte le *best practices* e gli orientamenti legislativi in materia per rendere massimamente fruibili le informazioni;
- ristrutturare completamente i processi di generazione dei dati del TPL, adottando formati industriali standard, a partire dal GTFS (General Transit Feed Specification). Ciò implica il coinvolgimento diretto e attivo degli operatori del trasporto pubblico (Atac e Roma Tpl) anche attraverso la formalizzazione all'interno dei rispettivi contratti di servizio;
- sviluppare una *dashboard* della mobilità, in grado di monitorare e rappresentare tutto quello che avviene sul sistema nel suo complesso (*input* ed *output*) e facilitare le azioni di controllo e gestione in tempo reale da parte del Presidio della Centrale della Mobilità

PUNTI DI ATTENZIONE

Dal punto di vista della generazione dei dati, la principale criticità è relativa all'accettazione, da parte degli operatori del TPL, dell'adozione del formato GTFS. Ciò implica peraltro la loro capacità di gestire i vari eventi in tempo reale attraverso le loro Centrali Operative.

In secondo luogo vi è l'assoluta necessità di procedere ad una completa ristrutturazione della piattaforma di gestione e pubblicazione di questi dati da parte di RSM.

Inoltre, poiché non esistono prodotti *software* standard da adottare per la *dashboard* di controllo, occorre uno sviluppo *ad hoc* che necessita - in generale - di risorse economiche e *skill* tecnici di rilievo.

Il mercato esistente non sembra ad oggi essere all'altezza della sfida e stenta a promuovere soluzioni realmente innovative.

PIATTAFORMA
MUOVERSI
A ROMA

OPEN DATA:
GESTIONE E
SVILUPPO



INFOMOBILITÀ E OPEN DATA

ALTA

Al fine di rendere pienamente operativa la Centrale, serve un aggregatore dei numerosi dati eterogenei che aiuti gli operatori a prendere decisioni efficaci in tempi rapidi. Gli Open Data presentano una complessità alta sia per il carattere organizzativo che per quello esecutivo. Soprattutto a causa di reticenza da parte degli operatori del TPL all'adozione del formato GTFS.

MEDIA

Ad oggi l'acquisizione di ulteriori dati grezzi è prioritaria rispetto alla loro integrazione. Per quanto riguarda gli Open Data l'aumento della richiesta da un lato e una piattaforma non particolarmente strutturata e performante dall'altro, potrebbero causare un rallentamento nella pubblicazione dei dati, creando così gravi disagi a tutti gli utenti.

ALTA

La pubblicazione corretta, costante e in *real time* delle informazioni del TPL, e non solo, ha un alto impatto sulle scelte quotidiane dell'utente, e si ripercuote anche su tutto il sistema di mobilità cittadino.



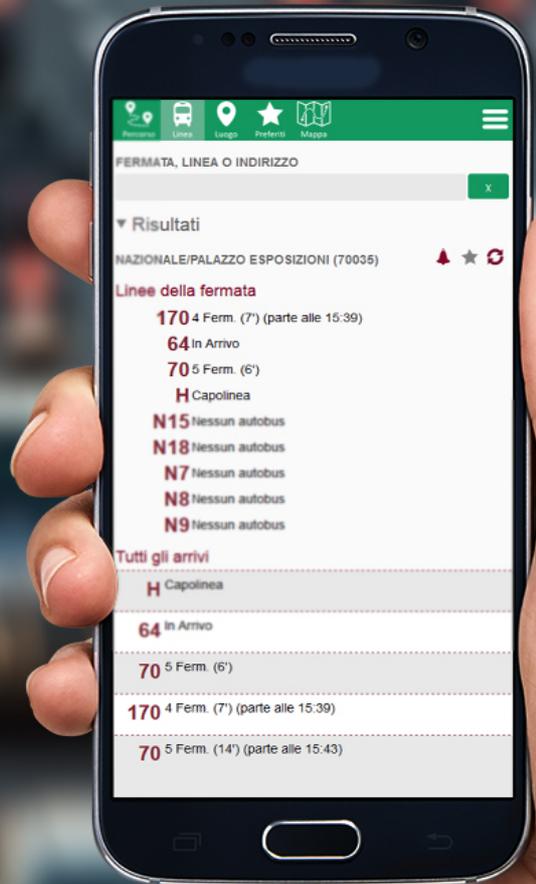
COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

4
MLNUTENTI/ANNO
MUOVERSIAROMA.IT18
MLNVISITE/ANNO
MUOVERSIAROMA.IT

10

APPLICATIVI
BASATI SU OPEN DATA RSM

AGENDA DIGITALE E TECNOLOGIE DELLA MOBILITÀ

ZTL AF1 VAM



STATO DELL'ARTE

La ZTL AF1 VAM (Anello Ferroviario 1 - Veicoli A Motore) è stata istituita con DCG n. 329 del 21.10.2015, con l'obiettivo di **limitare l'accesso dei veicoli più inquinanti** e più ingombranti alle aree più centrali del territorio di Roma Capitale, al fine di ridurre la congestione e di migliorare la qualità dell'aria, con riduzione progressiva delle emissioni.

La delibera istituisce il **divieto di accesso e circolazione**, nella ZTL AF1 VAM, ai **veicoli con lunghezza superiore ai 7,5 metri** (ad esclusione dei veicoli dotati di adeguato permesso), ossia con volumetria tale da impattare sulla congestione e sulle emissioni inquinanti, ed è indirizzata in particolare al monitoraggio e controllo dei bus turistici.

La delibera infatti uniforma perimetro, orario di vigenza e lunghezza dei veicoli della ZTL Bus 1 con la nuova ZTL AF1 VAM.

Con i fondi giubilari, RSM ha progettato ed installato **21 varchi elettronici** sugli accessi principali della ZTL AF1 VAM, che ha in **totale 74 accessi**.

SVILUPPO

Il processo di progettazione e sviluppo dei sistemi ZTL, oltre a prevedere l'individuazione dei confini di eventuali nuove zone a traffico limitato e la progettazione dei relativi varchi di accesso (con controllo elettronico e non) con relativa segnaletica, include anche la definizione di **politiche di regolamentazione degli accessi**, in linea con gli obiettivi indicati nel PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano) e da Roma Capitale.

In tale ottica si pone l'**aggiornamento della ZTL Centro Storico**, che ha come fine anche quello di poter introdurre politiche di regolazione della domanda che siano più flessibili e tengano conto del reale utilizzo delle aree ZTL e delle caratteristiche emissive dei veicoli, e per il quale sono previsti finanziamenti nell'ambito del progetto Programma Operativo Regione Lazio su Fondi Europei (POR FESR).

Sempre nel progetto POR FESR sono previsti finanziamenti anche per il completamento dei sistemi di controllo della ZTL AF1 VAM sulla viabilità rimanente. Il sistema è anche in grado di attuare un modello di *Congestion Charge* secondo quanto indicato nel PGTU.

L'attività dovrà essere successivamente corredata da una revisione dei criteri di accesso alle diverse zone di traffico limitato oggi esistenti, con l'attuazione di regimi di rafforzamento crescente delle misure di regolamentazione per i veicoli più inquinanti e più ingombranti, per semplificare le regole di accesso a beneficio sia degli utenti che della gestione dei sistemi ITS per il controllo.

PUNTI DI ATTENZIONE

Si è in attesa dell'approvazione della Delibera per la definizione delle regole dei permessi di accesso alla ZTL AF1 VAM e della definizione della data di avvio della disciplina ZTL AF1 VAM (fase sperimentale).

ACCESSO
LIMITATO AI
VEICOLI
INGOMBRANTI

INSTALLATI
VARCHI
ELETTRONICI
ZTL AF1 VAM

NUOVE
POLITICHE
ZTL CENTRO
STORICO

30



ZTL AF1 VAM

COMPLESSITÀ



MEDIA

Sia l'installazione dei varchi elettronici sui rimanenti accessi, che l'individuazione delle politiche di accesso e di regolamentazione della domanda risultano di una complessità media.

PRIORITÀ



MEDIA

Perseguire gli obiettivi del PGU di riduzione dell'inquinamento e della congestione, favorendo il trasporto pubblico nell'area centrale, attraverso la limitazione degli accessi al traffico privato ed in particolare ai veicoli maggiormente inquinanti.

VISIBILITÀ



ALTA

Le politiche di limitazione del traffico hanno un grande impatto sia sull'utente che sugli enti preposti al controllo ed alla gestione delle ZTL.



62 VARCHI ELETTRONICI ZTL
CENTRO STORICO, TRASTEVERE,
TRIDENTE, VILLA BORGHESE,
S. LORENZO E TESTACCIO

21 VARCHI ELETTRONICI
ZTL AF1 VAM

COMUNICAZIONE PIATTAFORMA EDITORIALE



STATO DELL'ARTE

La Piattaforma editoriale e l'Ufficio Stampa svolgono servizi di informazione e comunicazione sui temi del trasporto pubblico, mobilità privata, mobilità sostenibile, sicurezza stradale e su tutti i temi di rilevanza cittadina, in coordinamento con Roma Capitale, le aziende partecipate e i Gestori del Tpl.

Sul circuito Tv, oltre 1.700 monitor presenti nelle principali stazioni metro, a bordo dei bus e dei treni CAF della Metro A, B, e B1 e della ferrovia Roma-Lido, trasmettono quotidianamente **Tg e flash news** realizzati da RSM e diffusi, in modalità alternata, ogni 30 minuti.

Nelle stazioni dove non sono presenti i monitor, RomaRadio - l'emittente digitale di RSM - trasmette **notiziari** (25 Gr/giorno) e **infoflash** (32/giorno), prodotti dalla redazione giornalistica di RSM, diffonde i notiziari di Radio Roma Capitale (circa 20/giorno), gli **spot istituzionali** di Roma Capitale, Atac, Ama, Protezione Civile e le **campagne di solidarietà**, alternati a notizie meteo e intrattenimento musicale.

In occasione di eventi straordinari per la città la Piattaforma realizza servizi giornalistici in diretta. L'emittente è *on air* 16 ore al giorno negli atri, corridoi e nelle banchine delle stazioni metro A, B e B1 ed è diffusa in *streaming* su muoversiaroma.it e sul portale radio TuneIn.com.

Trasporti&Mobilità (T&M) è la testata giornalistica di due pagine curate dalla redazione di RSM e distribuite all'interno dei quotidiani *free press* Leggo e Metro, dal lunedì al venerdì nella metro A, B, B1, sul territorio e, in versione digitale, su muoversiaroma.it.

I servizi di informazione sono diffusi anche tramite **collegamenti quotidiani** con Rai Buongiorno Regione, Gr Rai, Radio Vaticana e, per eventi straordinari, tramite dirette audio con alcune emittenti FM. A supporto di Roma Capitale e delle aziende partecipate la Piattaforma offre servizi per la realizzazione di prodotti audio/video e spazi per la diffusione delle campagne di comunicazione.

L'**ufficio stampa** ha il ruolo esclusivo, previsto dal Contratto di Servizio, di comunicare ai media le informazioni sul trasporto pubblico locale. Agisce di concerto con Roma Capitale, Atac e Roma Tpl. È operativo tutti i giorni, feriali e festivi, 24 ore su 24.

SVILUPPO

RomaRadio avrà a breve un **nuovo palinsesto**, pensato *ad hoc* per lo streaming, ed è in corso di avvio la diffusione anche nelle 21 stazioni della metro C.

Sui monitor in metro e sui bus il palinsesto crescerà fino a 24 minuti/ora, sia per gli spazi di informazione sia per la promozione delle campagne di comunicazione di RSM, Roma Capitale e aziende partecipate.

PUNTI DI ATTENZIONE

La diffusione di RomaRadio, la distribuzione dei quotidiani *free press* in metro C e l'attuazione completa per l'ampliamento del palinsesto dei monitor è subordinata alla collaborazione di Atac.

TESTATA
GIORNALISTICA

ROMARADIO

TV IN METRO E
IN BUS

INFOMOBILITÀ
IN TEMPO REALE

UFFICIO STAMPA



PIATTAFORMA EDITORIALE

MEDIA

La gestione tecnica degli apparati della Piattaforma prevede il presidio di una struttura di due persone che a turno ne assicurano il funzionamento. Inoltre, gli operatori (amministrativi o giornalisti) sono stati adeguatamente formati per il suo utilizzo.

ALTA

La messa in linea dei contenuti sulla piattaforma avviene in tempo reale, ma è possibile anche la programmazione temporizzata delle campagne di comunicazione.

ALTA

Il target della piattaforma è costituito sia dai city-users che dagli utenti del trasporto di cui ne deriva un'alta visibilità.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

1.700 MONITOR IN METRO E BUS

Notizie in tempo reale sulla mobilità pubblica e privata

Agenzia Roma Servizi per la Mobilità

260
MILA

COPIE T&M
FREEPRESS/GIORNO

25

GR RADIO/GIORNO

32

INFOFLASH RADIO/GIORNO

20

NOTIZIARI RADIO ROMA
CAPITALE/GIORNO

COMUNICAZIONE DIGITAL MEDIA



STATO DELL'ARTE

RSM offre ai cittadini informazioni sulle attività e i progetti in materia di trasporto pubblico e mobilità tramite il sito istituzionale **agenziamobilita.roma.it**, e dialoga tramite un canale **Twitter**, una pagina su **LinkedIn** e una pagina **Facebook**.

Il sito offre servizi *on line* per il rilascio dei permessi ZTL, strisce blu, bus turistici.

Nel 2015 è stato visitato da oltre 2,3 milioni di utenti.

Aggiornamenti e novità sui servizi di RSM vengono inviati anche via **e-mail** a circa 10 mila utenti profilati.

L'Agenzia garantisce l'**informazione in tempo reale** sulla mobilità pubblica e privata e fornisce approfondimenti tramite il sito **muoversiaroma.it**, che dal 2012, oltre all'infomobilità offre i servizi di "cerca percorso" e "cerca linea" con i tempi di attesa alla fermata dell'autobus, disponibili anche sull'**app Muoversiaroma**.

Nel 2015 il sito è stato visitato da circa 4,8 milioni di utenti.

Su **Facebook** sono diffuse e aggiornate le informazioni su come muoversi durante grandi eventi, scioperi o situazioni di emergenza e approfonditi temi e articoli pubblicati sulla testata giornalistica Trasporti&Mobilità.

Carsharing.roma.it è il sito che fornisce informazioni dettagliate sul servizio e consente l'iscrizione, la gestione dei pagamenti e la prenotazione dell'auto direttamente online.

La pagina **Facebook** rilancia i contenuti del sito e aggiorna costantemente gli iscritti sulle promozioni in corso e le novità sul servizio.

SVILUPPO

È in fase di progettazione la semplificazione e l'**accorpamento dei siti** per un'informazione più chiara e immediata al cittadino.

I siti di servizio **sicurezzastradale.roma.it** e **carsharing.roma.it** verranno accorpati all'interno del sito istituzionale, mentre **muoversiaroma.it** avrà il compito di informare l'utenza sia tramite il sito sia tramite una nuova versione dell'**app**.

La creazione di un nuovo sistema di *login* unificato permetterà la creazione di un **CRM**, presupposto fondamentale per un'informazione all'utenza ancora più personalizzata ed efficace.

**INFORMAZIONI E
SERVIZI SUL
SITO WEB
ISTITUZIONALE**

**INFOMOBILITÀ
SUL SITO WEB
MUOVERSI A
ROMA**

**ACCORPAMENTO
SITI DI SERVIZIO**

**CREAZIONE DEL
CRM**



DIGITAL MEDIA



MEDIA

La gestione dei *digital media* prevede l'utilizzo di software specialistici per la pianificazione, il monitoraggio e l'analisi dei dati e delle conversazioni sui canali social, web e email. È in corso la riduzione degli strumenti utilizzati che partirà con la semplificazione dei siti.



ALTA

La messa in linea dei contenuti sui *digital media* è in tempo reale ed è possibile anche programmare campagne di comunicazione e informazioni di routine (orari varchi ZTL, inizio/fine sciopero, etc).



ALTA

La messa in linea dei contenuti sui *digital media* è in tempo reale ed è possibile anche programmare campagne di comunicazione e informazioni di routine (orari varchi ZTL, inizio/fine sciopero, etc). L'interazione con i cittadini è alta.

COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ

2,3 SITO AGENZIA
MILIONI UTENTI/2015



4,8 MUOVERSIAROMA.IT
MILIONI UTENTI/2015

COMUNICAZIONE CAMPAGNE E INFORMAZIONE TERRITORIALE



STATO DELL'ARTE

In coerenza con la propria *mission*, RSM cura l'**ideazione, la progettazione e la diffusione di campagne di comunicazione** sulla mobilità pubblica e privata e, nel ruolo di Agenzia, presta supporto alla comunicazione di Roma Capitale e delle aziende partecipate.

Per la più ampia informazione sulle nuove infrastrutture di trasporto della città, RSM ha in questi anni realizzato campagne ad alta copertura territoriale per l'**apertura della metro B1** e il successivo prolungamento alla stazione Jonio, per l'apertura della 1^ e della 2^ tratta della **metro C** e per il **riordino della rete di bus**, funzionale allo scambio gomma-ferro nei quadranti interessati.

Oltre ai prodotti audio e video della Piattaforma multimediale e i canali *digital*, sono state realizzate azioni puntuali e mirate: disseminazione di materiale promozionale, corner informativi in strada e nelle stazioni metro, pannelli illustrativi per eventi *open day* per la metro C e una speciale segnaletica di indirizzamento dei percorsi pedonali tra la metro C e la metro A.

In tema di **sicurezza stradale** RSM si è rivolta prevalentemente al target giovanile: *corner* informativi negli atenei, appuntamenti informativi e formativi negli istituti superiori e il lancio della campagna-concorso "**Keep Calm and Slow Down**" per la produzione di un cortometraggio sui comportamenti di guida a rischio nelle ore notturne. Per la comunicazione dell'espansione del servizio **Car Sharing Roma**, l'auto 'in condivisione', RSM ha progettato una campagna a forte connotazione territoriale che ha impegnato la Piattaforma multimediale e i social media e previsto azioni di *advertising online* geo-localizzate, eventi di inaugurazione con gazebo per le iscrizioni, promozione del servizio in occasione di eventi, fiere manifestazioni di rilievo.

Per rispondere alla sfida europea **European Cycling Challenge 2016**, è stata progettata e realizzata per conto di Roma Capitale una campagna di comunicazione virale, coinvolgendo le principali associazioni cicloamatoriali per la diffusione dei materiali di comunicazione e contenuti *digital*. Per il **Giubileo della Misericordia**, su indicazione di Roma Capitale, RSM ha realizzato il sito **romaperilgiubileo.gov.it**, curandone i contenuti, l'attivazione dei canali *social*, le campagne di *advertising online*, la mappa interattiva dei servizi di Roma e, in occasione dei vari eventi giubilari, i materiali informativi da distribuire ai pellegrini o agli operatori dei bus turistici.

SVILUPPO

Nel 2016 prosegue la pianificazione di campagne per i servizi di RSM (nuovi parcheggi **Car Sharing Roma**, rilancio delle attività dei **Mobility Manager** in aziende e scuole, partecipazione a **Social Media Week** e **European Mobility Week**) e partiranno le campagne di comunicazione a supporto di Roma Capitale e delle aziende partecipate.

METRO C

METRO B1

RIORDINO
RETE BUS

SICUREZZA
STRADALE

CARSHARING

EUROPEAN
CYCLING
CHALLENGE

GIUBILEO
DELLA
MISERICORDIA



CAMPAGNE E PRODOTTI EDITORIALI



MEDIA

Le attività di ideazione, progettazione e pianificazione delle campagne comporta una costante sinergia con Roma Capitale e aziende partecipate.



ALTA

Alcuni eventi spesso impongono di essere comunicati in tempi molto stretti e senza pianificazione.



ALTA

Le campagne di comunicazione di RSM hanno un'ampia penetrazione territoriale e istituzionale.

COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



COMUNICAZIONE ORGANIZZAZIONE EVENTI



STATO DELL'ARTE

RSM cura e progetta la propria presenza e partecipazione esterna quale fattore determinante per presentare ad un pubblico più ampio le attività, i servizi ed i progetti di mobilità in occasioni di eventi di settore e manifestazioni sul territorio.

Nel ruolo di Agenzia, RSM cura inoltre l'**ideazione, la progettazione e l'organizzazione di eventi sul territorio** a supporto delle iniziative e campagne di comunicazione per Roma Capitale e le aziende del Gruppo.

Per la promozione e l'orientamento a scelte di mobilità sostenibili, RSM gestisce per conto di Roma Capitale la **Settimana Europea della Mobilità**, che si svolge ogni anno dal 16 al 22 settembre, quale occasione rilevante di confronto con le altre città europee aderenti. Da diversi anni RSM, oltre a progettare la propria presenza istituzionale, organizza *workshop* tematici su servizi e progetti di mobilità sostenibile, ed è il punto di riferimento di Roma Capitale per la raccolta, il coordinamento e la promozione sulla propria Piattaforma multimediale di tutte le iniziative a carattere istituzionale e del mondo associativo nei vari municipi.

Sempre sul tema della sostenibilità, RSM è presente in manifestazioni prevalentemente istituzionali, tra le quali **Citytech** e di recente l'**Isola della sostenibilità**, occasioni di presentazione e promozione delle novità sui servizi e i prodotti di mobilità.

In forza della *media-partnership* con Fiera di Roma, RSM ha partecipato ad eventi destinati ad un pubblico più ampio come **Supercar** e **Motodays**, in occasione dei quali, oltre alla presenza espositiva, ha previsto l'organizzazione di percorsi formativi e *workshop*, prevalentemente sui temi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.

Per promuovere l'innovazione tecnologica e sostenere lo sviluppo di soluzioni *smart*, RSM partecipa all'organizzazione di eventi come **Social Media Week**, **Maker Faire**, **Mobility Hackathon**, coinvolgendo giovani appassionati e piccole realtà imprenditoriali nella realizzazione di applicativi per migliorare la mobilità sul territorio.

SVILUPPO

Per innovare la presenza di RSM, è in fase progettuale un **nuovo format** per la **promozione della mobilità attiva** che, combinata con l'uso del trasporto pubblico, produce benefici per l'ambiente urbano e per la salute.

Il progetto prevede un'esperienza di attività fisica interattiva e integrata con la simulazione multimediale dell'uso del trasporto pubblico. Con i dati raccolti sarà così possibile tradurre l'esperienza in termini di riduzione dell'impatto ambientale e di beneficio fisico ed economico, stimolando i partecipanti ad un nuovo orientamento culturale verso soluzioni alternative di spostamento più consapevoli e sostenibili.

SETTIMANA
EUROPEA
MOBILITÀ

CITYTECH

SOCIAL MEDIA
WEEK

MAKER FAIRE

MOBILITY
HACKATHON

INIZIATIVE
TERRITORIALI



ORGANIZZAZIONE EVENTI

MEDIA

Alcuni eventi, come la Settimana Europea della Mobilità, presentano un'organizzazione più complessa a causa della presenza di numerose istituzioni e associazioni.



BASSA

L'agenda puntuale degli eventi consente una programmazione più scadenzata.



ALTA

La partecipazione di RSM agli eventi ha prodotto sempre una alta visibilità delle iniziative anche grazie alla promozione tramite tutti gli strumenti della Piattaforma.



COMPLESSITÀ

PRIORITÀ

VISIBILITÀ



FONDI MINISTERIALI E COMUNITARI



**MONITORAGGIO
E GESTIONE DEI
FINANZIAMENTI**

**NUOVI BANDI
ENTI
FINANZIATORI**

STATO DELL'ARTE

RSM, insieme al Dipartimento Mobilità, monitora le opportunità, supporta l'acquisizione e la gestione dei finanziamenti nazionali ed internazionali per progetti strutturali di mobilità sostenibile in accordo al nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di cui alla Delibera di Assemblea capitolina n. 21 del 16 aprile 2015.

PRINCIPALI ENTI FINANZIATORI

- **Commissione Europea (CE):** co-finanzia sia progetti di ricerca e sviluppo attraverso i «Programmi Quadro» (fondi diretti), sia progetti infrastrutturali attraverso i «Fondi Strutturali»;
- **Ministero dell'Ambiente, della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM):** ha previsto finanziamenti a livello nazionale finalizzati a promuovere la mobilità sostenibile nelle aree urbane per la realizzazione di interventi previsti nei programmi dell'Amministrazione Capitolina e gestiti dal Dipartimento Mobilità;
- **Ministero Infrastrutture e Trasporti (MIT):** ha attivi due finanziamenti sul capitolo aree urbane, entrambi per sistemi ITS.

SVILUPPO

RSM garantisce il **monitoraggio continuo di tali finanziamenti** per la mobilità e nella maggior parte dei casi ne cura la corretta esecuzione in conformità con quanto previsto dai contratti e dai disciplinari d'incarico.

Inoltre, l'azienda segue le attività connesse con i **nuovi bandi** degli Enti finanziatori.

Fra le più recenti opportunità individuate è importante rilevare che:

- il MATTM nell'art. 5 del Collegato Ambientale alla Legge di Stabilità ha inserito un fondo da 35 milioni di Euro per **progetti di mobilità sostenibile**;
- il MIT ha indicato, nella Legge di Stabilità 2015, **fondi per ciclovie**, fra cui il GRAB;
- la Presidenza del Consiglio ha poi pubblicato il cosiddetto "**Bando Periferie**" con fondi per 500 milioni di Euro, di cui 18 disponibili per Roma;
- la Commissione Europea con il PON Aree Metropolitane 2014-20 (PON Metro) ha individuato l'**Agenzia per la Coesione Territoriale** quale organismo attuativo e per Roma il Dipartimento Finanziamenti Comunitari;
- il Programma Operativo Regione Lazio - Fondo Europeo Sviluppo Regionale 2014-2020 (POR Lazio) è stato approvato dalla CE con Decisione C(2015)924 del 12/2/2015;
- il Fondo Coesione e Sviluppo per **interventi infrastrutturali**;
- infine l'ESIF (Fondo europeo per gli investimenti strategici) potrebbe integrare le risorse strutturali in **progetti infrastrutturali strategici**.



FONDI MINISTERIALI E COMUNITARI



ALTA

I fondi di finanziamento Ministeriali sono complessi sia nella gestione che nel rispetto delle tempistiche. Peraltro i progetti collegati a tali fondi presentano tutti un buon grado d'innovazione che in alcuni casi condiziona il loro sviluppo, richiedendo allineamenti e rimodulazioni, necessarie anche all'eventuale utilizzo di ribassi d'asta.

Malgrado RSM abbia al suo interno l'esperienza di circa **50 progetti dei Programmi Quadro della Ricerca Europea** nel settore della mobilità, occorre considerare come i fondi di finanziamento della CE prevedano il rispetto assoluto di tempistiche e di congruità con gli indicatori. Eventuali allineamenti e rimodulazioni sono di difficile attuazione.

È inoltre fondamentale collaborare con le principali associazioni internazionali del settore come POLIS, UITP, IMPACTS, ERTICO, TTS Italia per attivare tavoli diretti con l'UE e reperire finanziamenti.



ALTA

Il bilancio dell'Amministrazione Comunale risulta insufficiente all'attuazione del PGTU: il reperimento ed utilizzo dei fondi ministeriali e comunitari è prioritario.

Il monitoraggio sistematico dei progetti cofinanziati è attuato da RSM con specifico gruppo di lavoro.



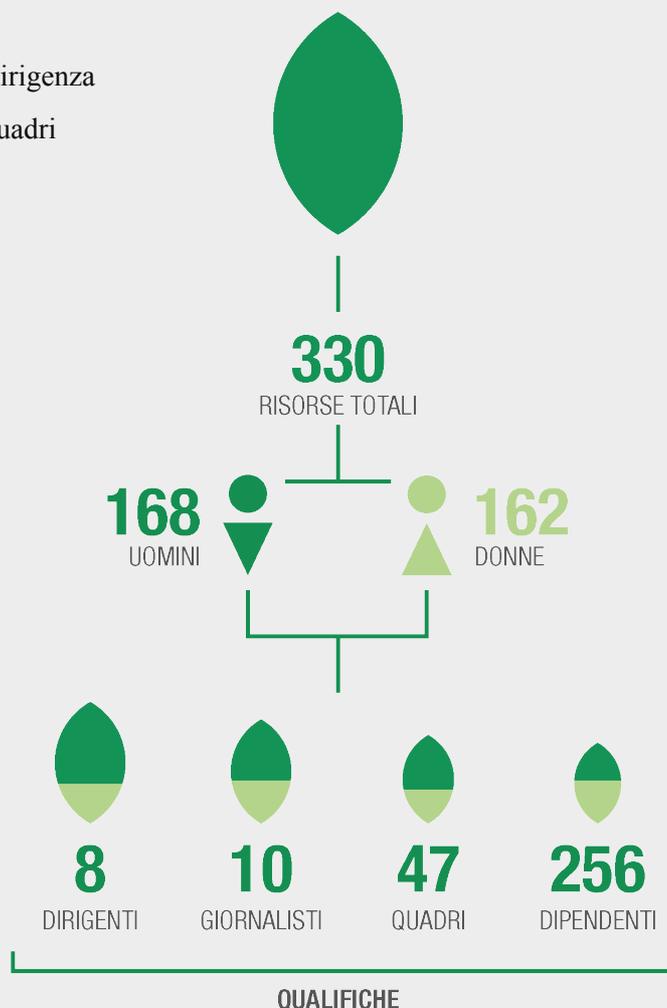
ALTA

Tutti gli Enti finanziatori prevedono che parte dei fondi siano dedicati obbligatoriamente al monitoraggio degli effetti ed alla comunicazione dei risultati di progetto.

RISORSE UMANE

Principali azioni di efficientamento:

- **rotazione** della dirigenza
- **assessment** dei quadri
- **carichi** di lavoro





LOGISTICA

In coerenza con gli indirizzi di Roma Capitale, nell'ottica del contenimento della spesa pubblica, Roma Servizi per la Mobilità ha proceduto ad una razionalizzazione dei costi di locazione della **sede legale** di via di Vigna Murata 60, con un notevole **risparmio dei costi di affitto**.

È in corso di attuazione un progetto di razionalizzazione degli spazi della **sede di piazzale degli Archivi 40**, finalizzato alla proposta di rinegoziazione del canone di locazione.

Al contempo, la Società ha proceduto alla richiesta a Roma Capitale - Dipartimento Patrimonio Sviluppo e Valorizzazione e al Dipartimento per la Razionalizzazione della spesa - di conoscere se esistano spazi utilizzabili ai fini istituzionali nell'ambito del patrimonio immobiliare di Roma Capitale.



I PRINCIPALI VALORI ECONOMICO - GESTIONALI



A fronte della flessione dei costi operativi e dei costi del lavoro, determinata da azioni mirate di efficientamento e razionalizzazione dei processi produttivi, il risultato di esercizio dal 2012 al 2016* ha subito un'inversione in senso negativo per effetto della riduzione dei corrispettivi da Contratto di Servizio.

Mln €



- Stanziamenti corrispettivi CdS
- Costi operativi al netto costo lavoro
- Costo lavoro (1)
- Risultati esercizio (2)

NOTE

- (1) i costi del lavoro 2015 e 2016 scontano l'effetto parziale dell'aumento del CCNL di categoria sottoscritto a novembre 2015;
- (2) la previsione del risultato 2016 è stimato prima delle imposte

