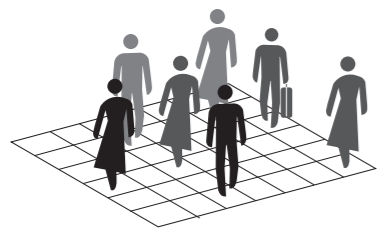


evoluzione socio-economica



2015

	PGTU	Sup. Territoriale	Sup. Area Urban	Popolazione	Densità di Pop. Pop. / Sup. Urb.	Addetti	Densità di Add. Add. / Sup. Urb.
1	14	7	131.703	18.815	197.717	28.245	
2	34	15	366.588	24.439	259.187	17.279	
3	109	40	845.602	21.140	266.347	6.659	
4	187	78	735.876	9.434	286.652	3.675	
5	851	121	570.089	4.711	186.102	1.538	
6	89	29	224.118	7.728	36.032	1.242	
ROMA	1.284	290	2.873.976	9.910	1.232.036	4.248	
PROV.	4.071	342	1.470.025	4.303	334.913	980	
TOT.	5.355	632	4.344.001	6.877	1.566.949	2.481	

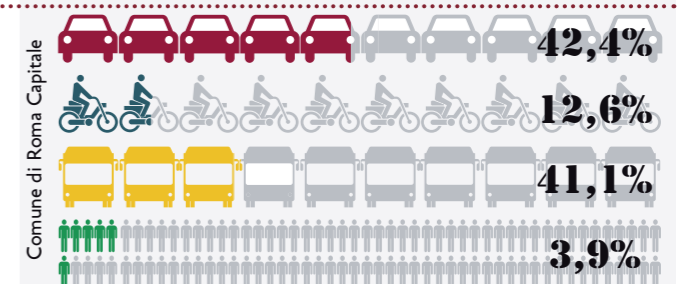
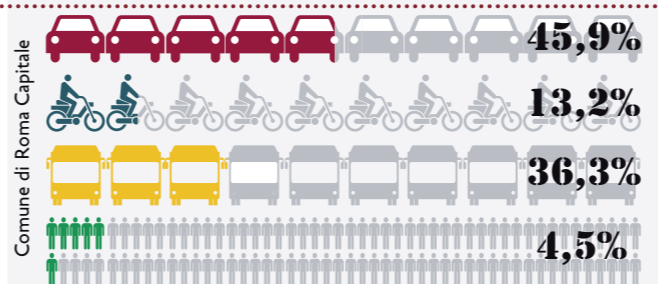
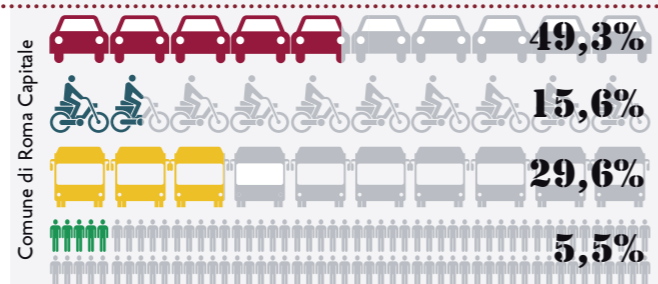
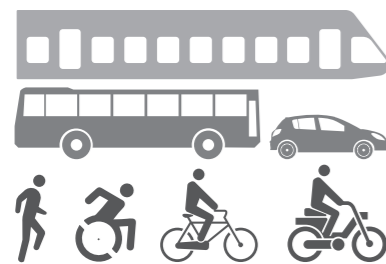
MEDIO PERIODO

	PGTU	Sup. Territoriale	Sup. Area Urban	Popolazione	Densità di Pop. Pop. / Sup. Urb.	Addetti	Densità di Add. Add. / Sup. Urb.
1	14	7	115.045	16.435	186.522	26.646	
2	34	15	360.785	24.052	247.296	16.486	
3	109	40	842.894	21.072	255.704	6.393	
4	187	78	792.846	10.165	315.328	4.043	
5	851	121	584.093	4.827	221.962	1.834	
6	89	29	255.903	8.824	46.549	1.605	
ROMA	1.284	290	2.951.566	10.178	1.273.361	4.391	
PROV.	4.071	342	1.475.311	4.318	350.206	1.025	
TOT.	5.355	632	4.426.877	7.008	1.623.567	2.570	

LUNGO PERIODO

	PGTU	Sup. Territoriale	Sup. Area Urban	Popolazione	Densità di Pop. Pop. / Sup. Urb.	Addetti	Densità di Add. Add. / Sup. Urb.
1	14	7	107.247	15.321	187.161	26.737	
2	34	15	346.215	23.081	244.721	16.315	
3	109	40	823.882	20.597	273.984	6.850	
4	187	78	805.892	10.332	324.156	4.156	
5	851	121	634.446	5.243	264.723	2.188	
6	89	29	273.879	9.444	65.563	2.261	
ROMA	1.284	290	2.991.562	10.316	1.360.307	4.691	
PROV.	4.071	342	1.505.890	4.408	380.527	1.114	
TOT.	5.355	632	4.497.452	7.120	1.740.835	2.756	

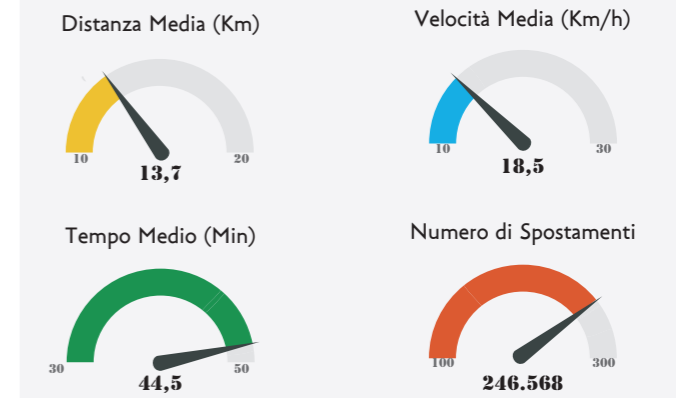
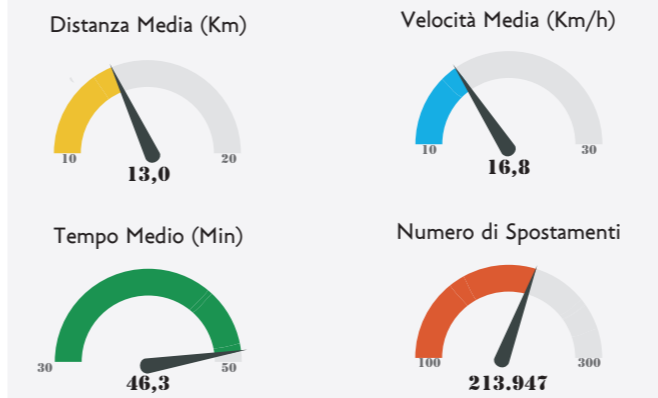
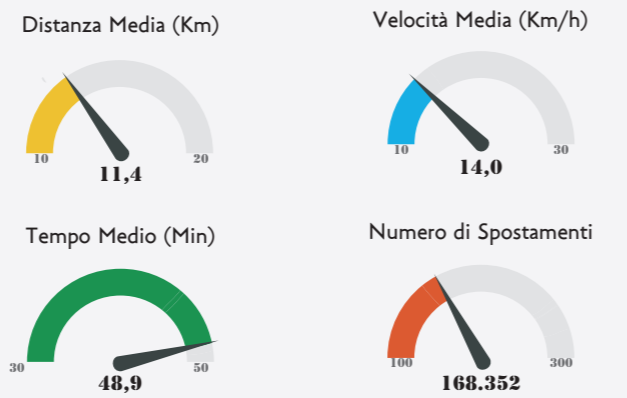
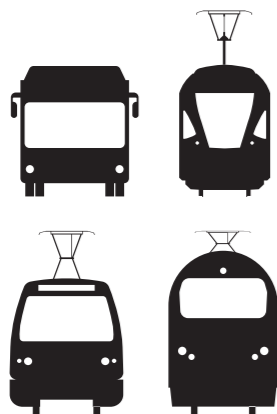
ripartizione modale



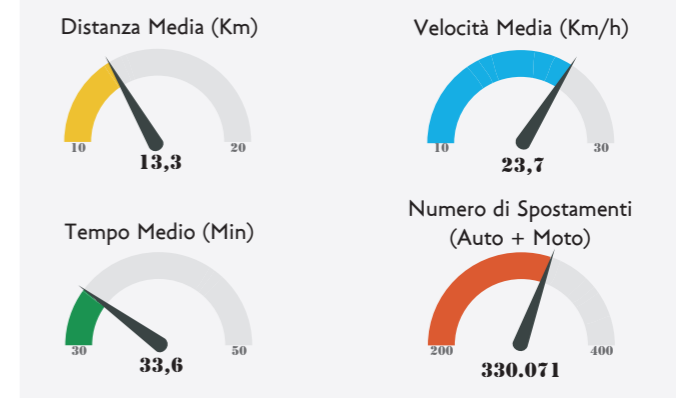
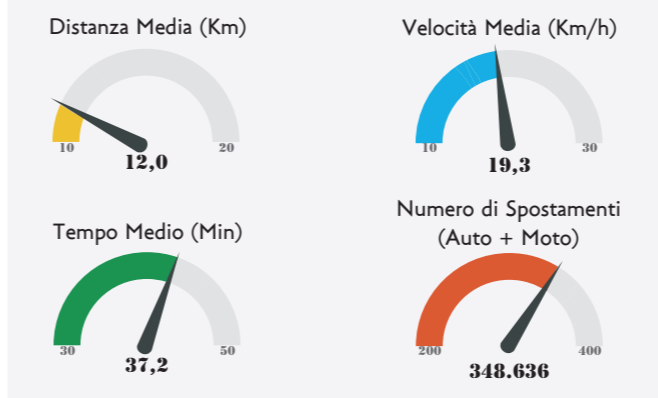
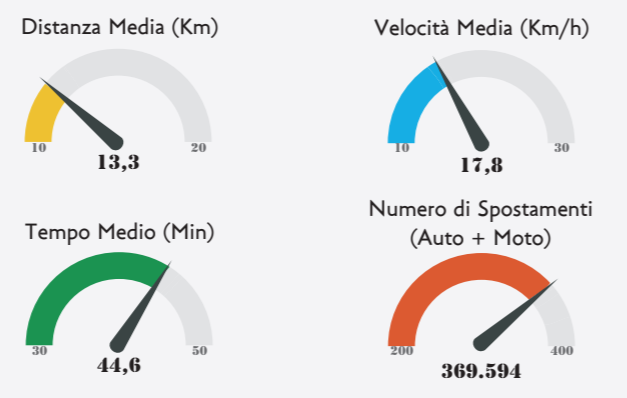
+6,7% VS 2015 Effetto dei prolungamenti delle Metro B e C (con potenziamento dei parcheggi di scambio)
Effetto dei Sistemi Leggeri ed Elettromeccanici e del potenziamento della rete tramviaria
Effetto della riorganizzazione della rete di superficie

+11,5% VS 2015 Effetto dei prolungamenti delle Metro A, B, B1 e C (con potenziamento dei parcheggi di scambio)
Effetto dell'instradamento della Roma - Lido
Effetto della nuova Metro D
Estensione dell'area sottoposta a sosta tariffata

indicatori del trasporto pubblico



indicatori della mobilità privata

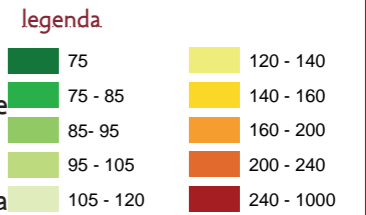


Le immagini offrono il confronto dell'accessibilità attiva (sopra) e passiva (sotto) per zona di traffico tra la situazione attuale (annualità 2015) e i due scenari di previsione rispettivamente di medio e lungo periodo.

Tutte le immagini hanno la stessa scala di rappresentazione al fine di confrontare non solo tra loro gli scenari ma anche l'accessibilità attiva con la passiva.

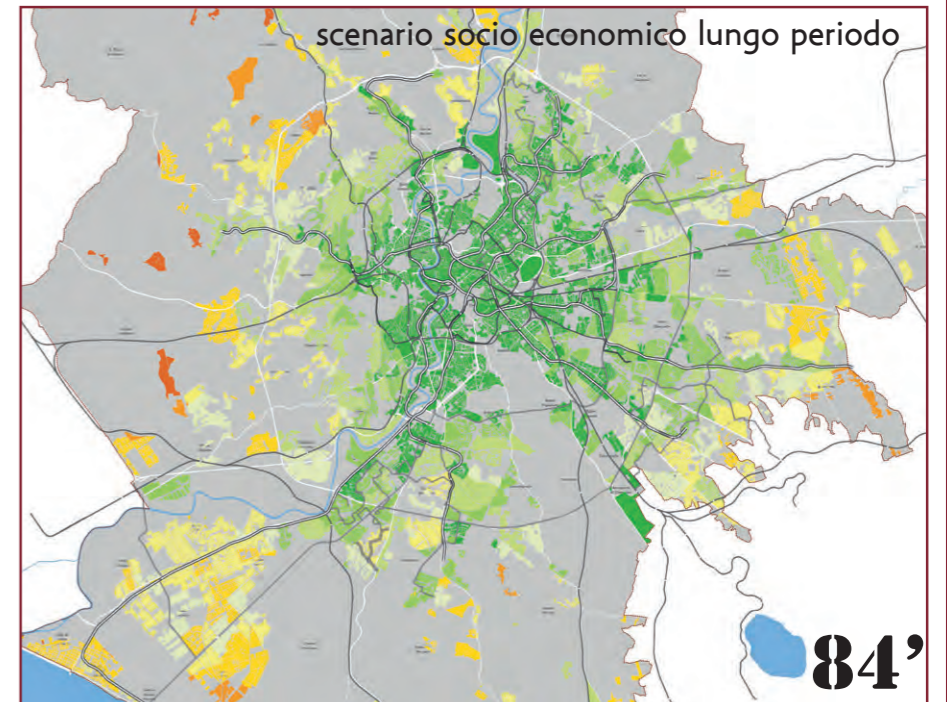
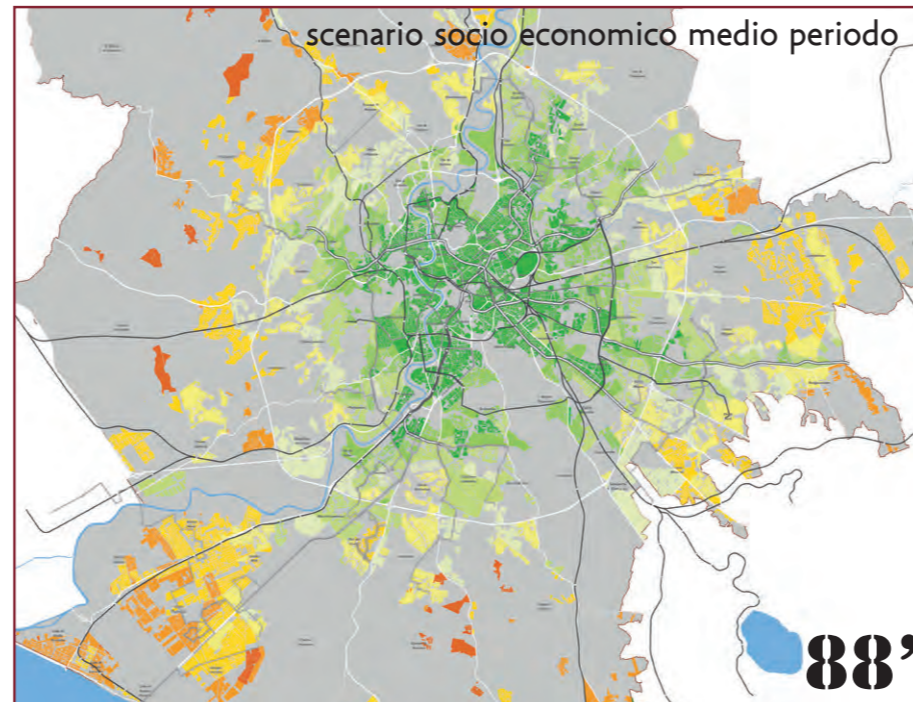
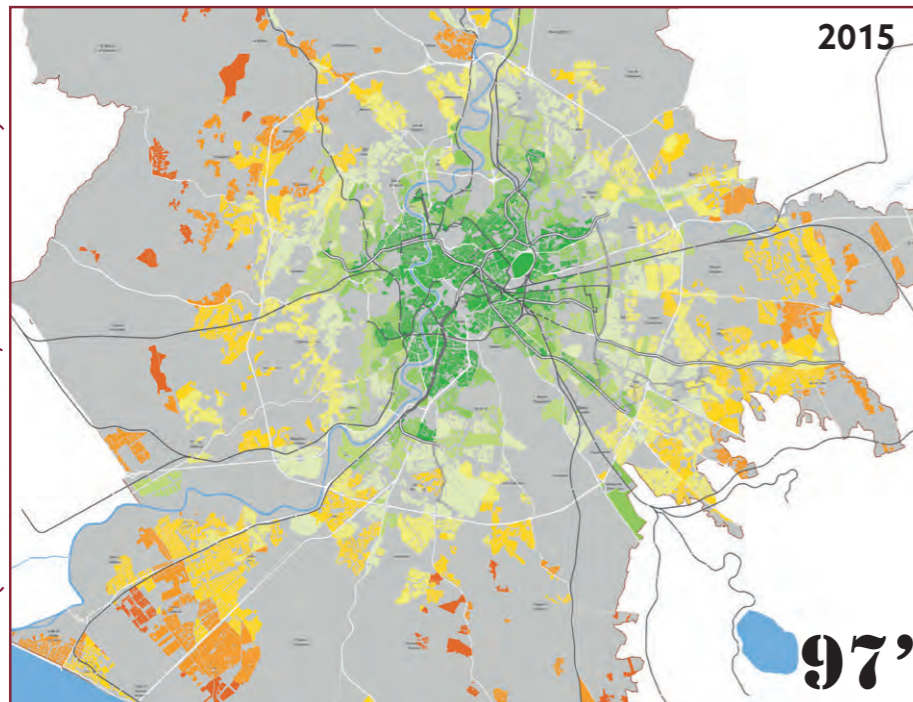
La prima considerazione deriva proprio dal confronto tra l'accessibilità attiva e passiva: la prima ha valori più bassi (migliori) della seconda: raggiungere le funzioni è più agevole rispetto a raggiungere il sistema delle residenze (maggiore concentrazione delle funzioni in aree più centrali e meglio collegate al sistema di trasporto pubblico, sprawl delle residenze).

Agli orizzonti di pianificazione si assiste ad un progressivo miglioramento dei valori di accessibilità, sia attiva che passiva. Nello specifico, l'accessibilità passiva migliora più dell'omologa grandezza passiva: come a testimoniare che la l'accessibilità del sistema delle residenze ha più ampi margini di miglioramento. Allo scenario di lungo periodo, infatti, l'accessibilità passiva migliora di 17' (10,8%), la attiva di 13' (9,4%). Analisi puntuali possono mettere in luce l'effetto di una nuova metropolitana: la nuova linea C migliora i livelli di accessibilità dei quartieri che serve con punte anche superiori ai 50'.



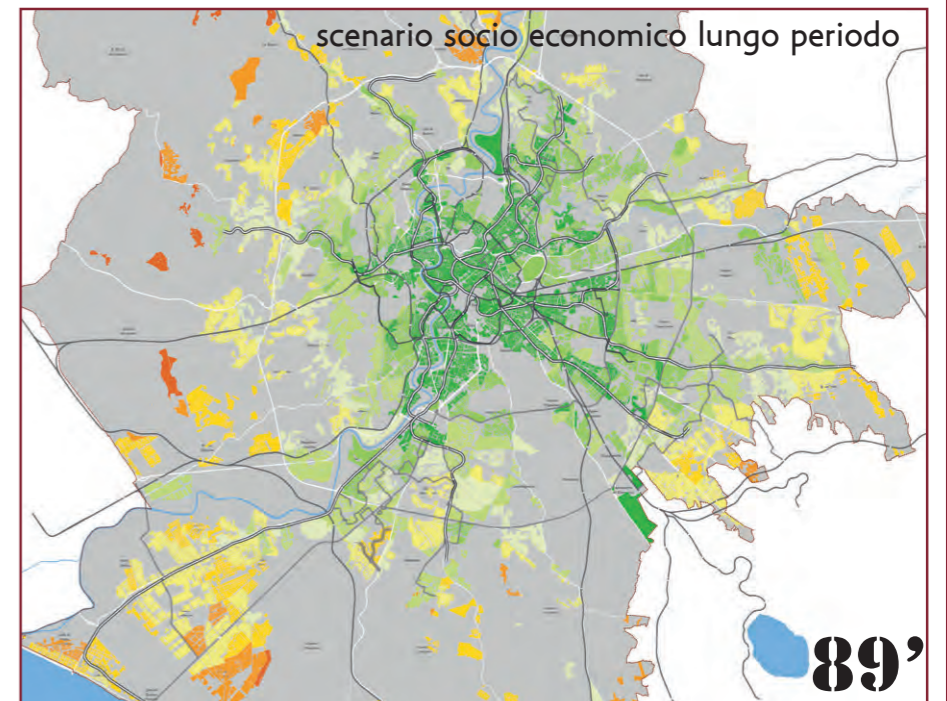
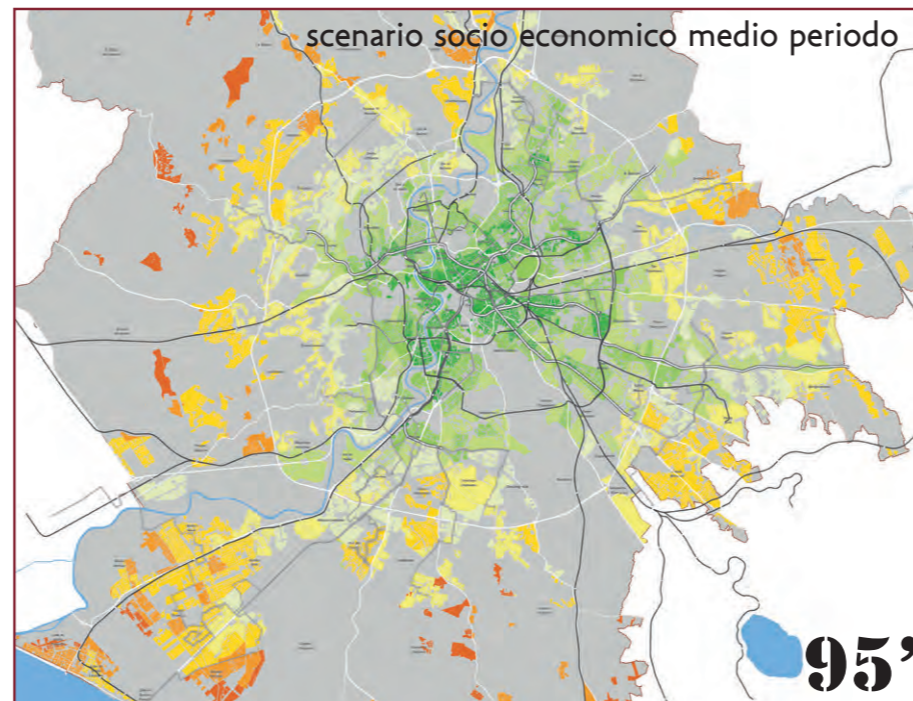
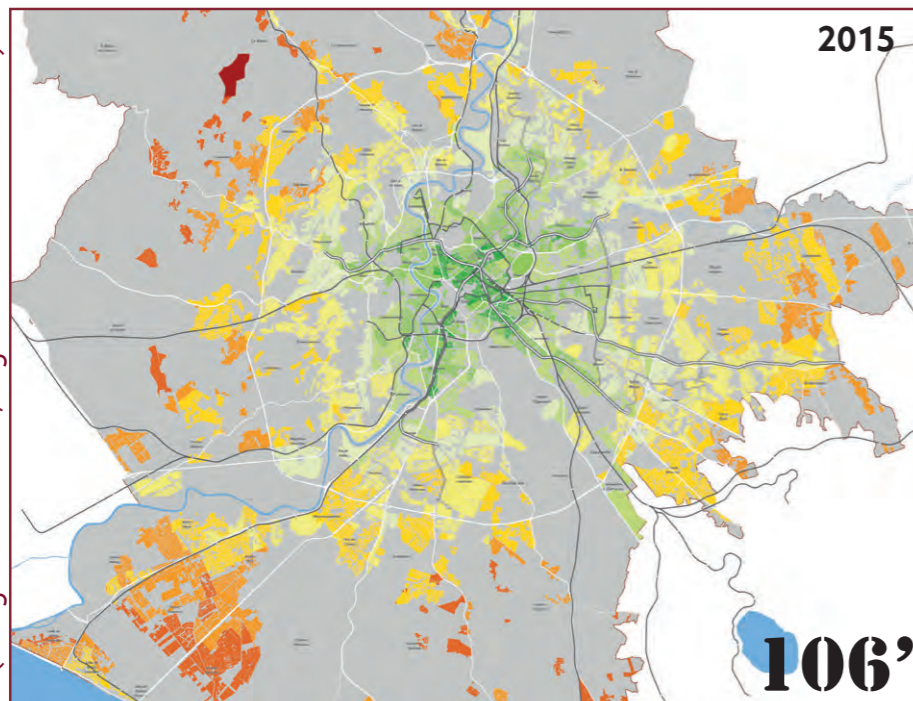
accessibilità attiva

(in uscita dalla zona, verso le funzioni)



accessibilità passiva

(in ingresso alla zona, dagli altri nuclei residenziali)



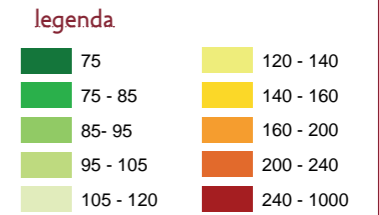
Le immagini qui mostrate permettono di fare un confronto tra le accessibilità attive (sopra) e passive (sotto) per zona di traffico tra la situazione di Breve Periodo e due scenari futuri ipotetici: nel primo si ha la stessa offerta infrastrutturale dello scenario di Breve Periodo ma lo scenario socio-economico è quello di Medio Periodo, nel secondo scenario la popolazione e gli addetti sono quelli di Lungo Periodo mentre le infrastrutture rimangono ancora come nel Breve Periodo.

Tutte le immagini hanno la stessa scala di rappresentazione al fine di confrontare non solo tra loro gli scenari ma anche l'accessibilità attiva con la passiva.

Si può notare che, se alla graduale crescita della città, non si affiancasse un adeguato aumento dell'offerta di trasporto pubblico, si avrebbe un peggioramento generale del livello di accessibilità (sia attiva che passiva).

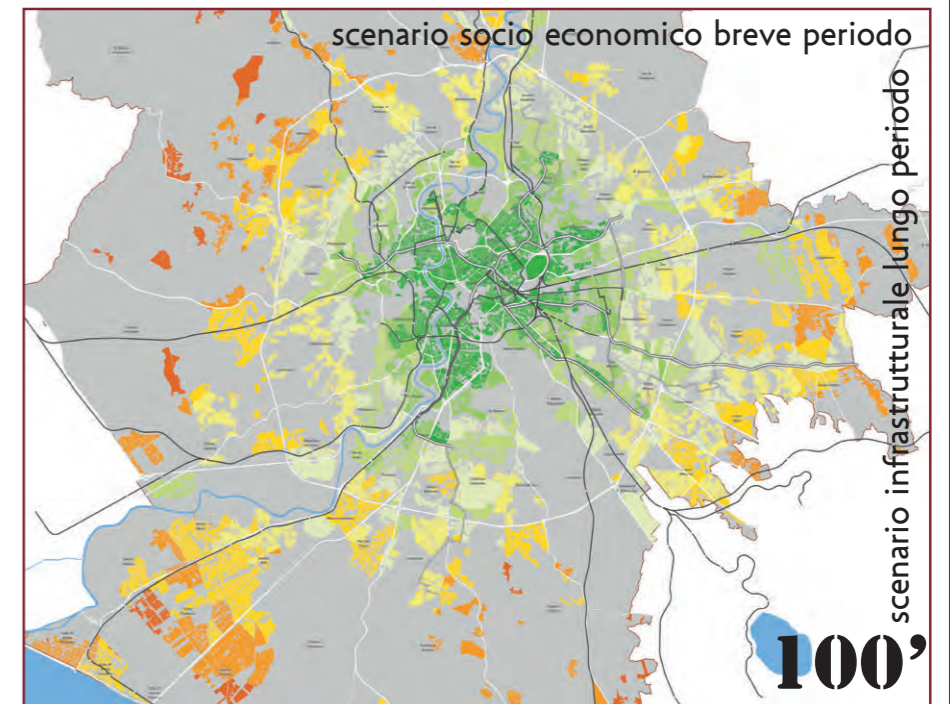
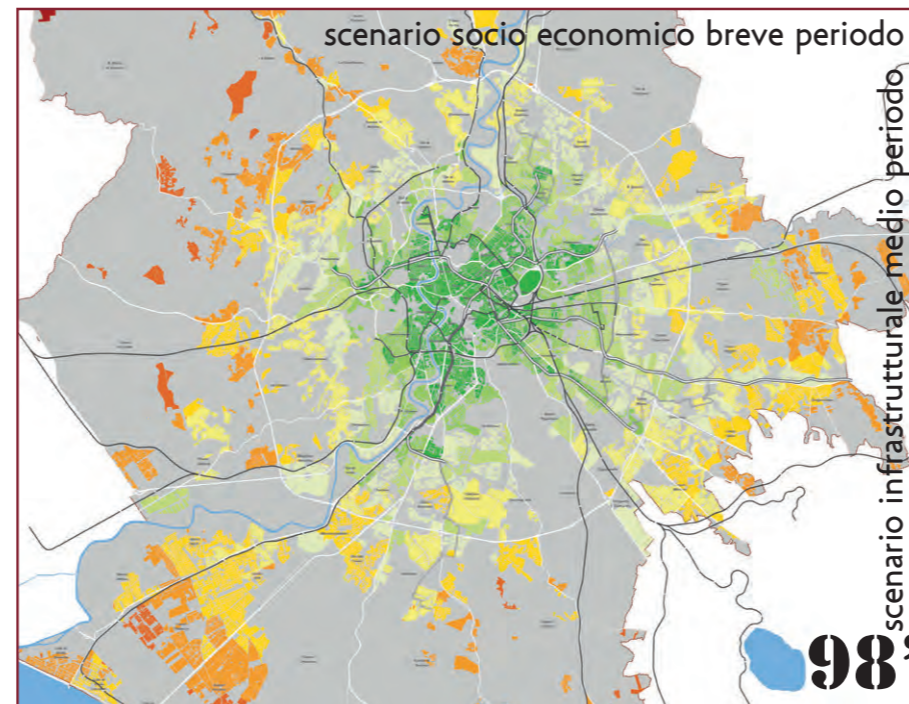
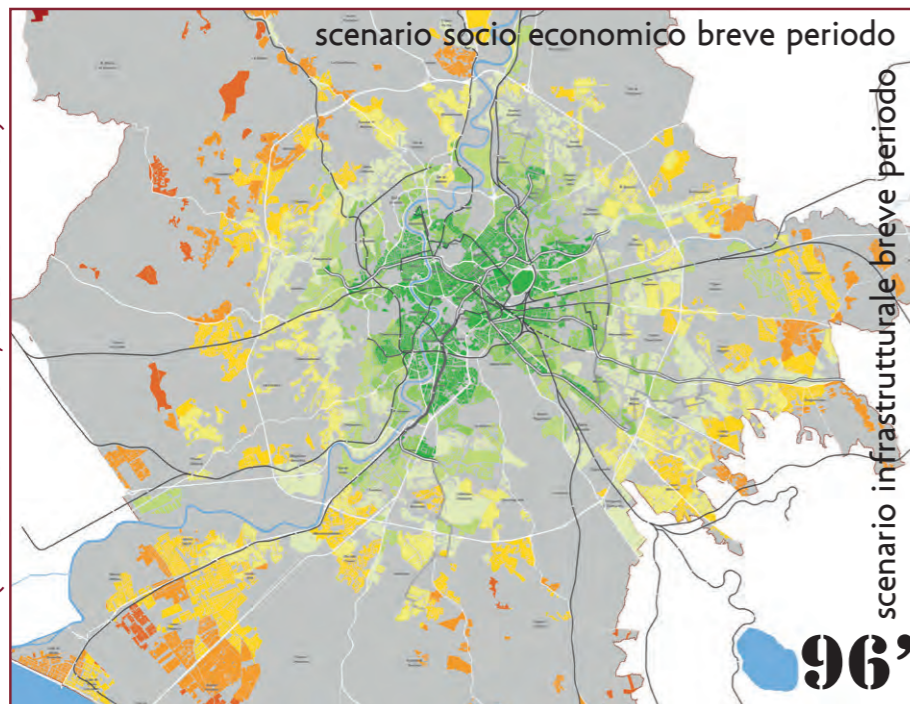
E' in particolar modo importante sottolineare la differenza di accessibilità tra lo scenario di Lungo Periodo "completo" e quello ipotetico presentato in queste immagini.

Se il sistema delle infrastrutture rimanesse fermo alla situazione di Breve Periodo si avrebbe un pesante peggioramento dei livelli di accessibilità.



accessibilità attiva

(in uscita dalla zona, verso le funzioni)



accessibilità passiva

(in ingresso alla zona, dagli altri nuclei residenziali)

