



Il progetto



ROMA

Roma Capitale sta mettendo in atto le azioni previste dal PUMS al fine di raggiungere **l'obiettivo al 2030 di avere più spostamenti effettuati con mezzi collettivi e/o sostenibili** rispetto a quelli privati motorizzati, in pratica dimezzando l'uso dell'autovettura.

Lo farà attraverso un **complesso coordinato di interventi**, a partire da quelli sulla rete del ferro: i grandi investimenti in corso per il rinnovo delle flotte e per la manutenzione delle infrastrutture tranviarie e delle metropolitane, saranno accompagnati dalla progressiva entrata in esercizio delle nuove stazioni della Metro C e delle nuove 4 tranvie TVA, Togliatti, Tiburtina e Termini-Tor Vergata.

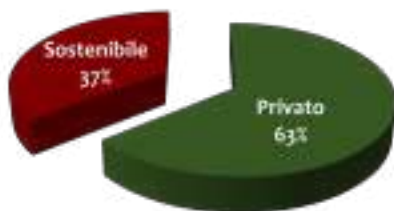


Il PUMS

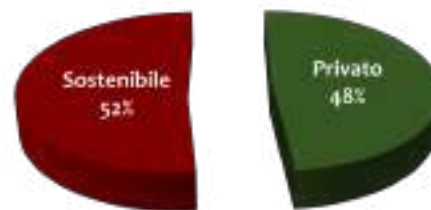
- E' stato oggetto di un **percorso partecipativo** concluso il 20 maggio 2019
- Il PUMS è stato **adottato dall'Assemblea Capitolina ad agosto 2019**
- marzo 2019 ai sensi del D.lgs 152/2016 è stato avviato il procedimento di VAS
- Dicembre 2020 – La Regione ha rilasciato il parere motivato VAS con le prescrizioni per l'approvazione definitiva del PUMS
- Il PUMS di Roma Capitale è stato approvato dall'Assemblea Capitolina con Delibera 14 del 22 febbraio 2022

INDICATORI	Situazione Attuale (SA)	Scenario di Piano (SP)
% di spostamenti in autovettura	49,4	37,4
% di spostamenti sulla rete integrata del TPL	29,6	42,1
% di spostamenti in ciclomotore/motoveicolo	14,8	10,3
% di spostamenti in bicicletta	0,6	5,1
% di spostamenti a piedi	5,6	5,1
% di spostamenti modalità sharing	0,4	2(*)

Scenario Riferimento (SR)



Scenario Piano (SP)



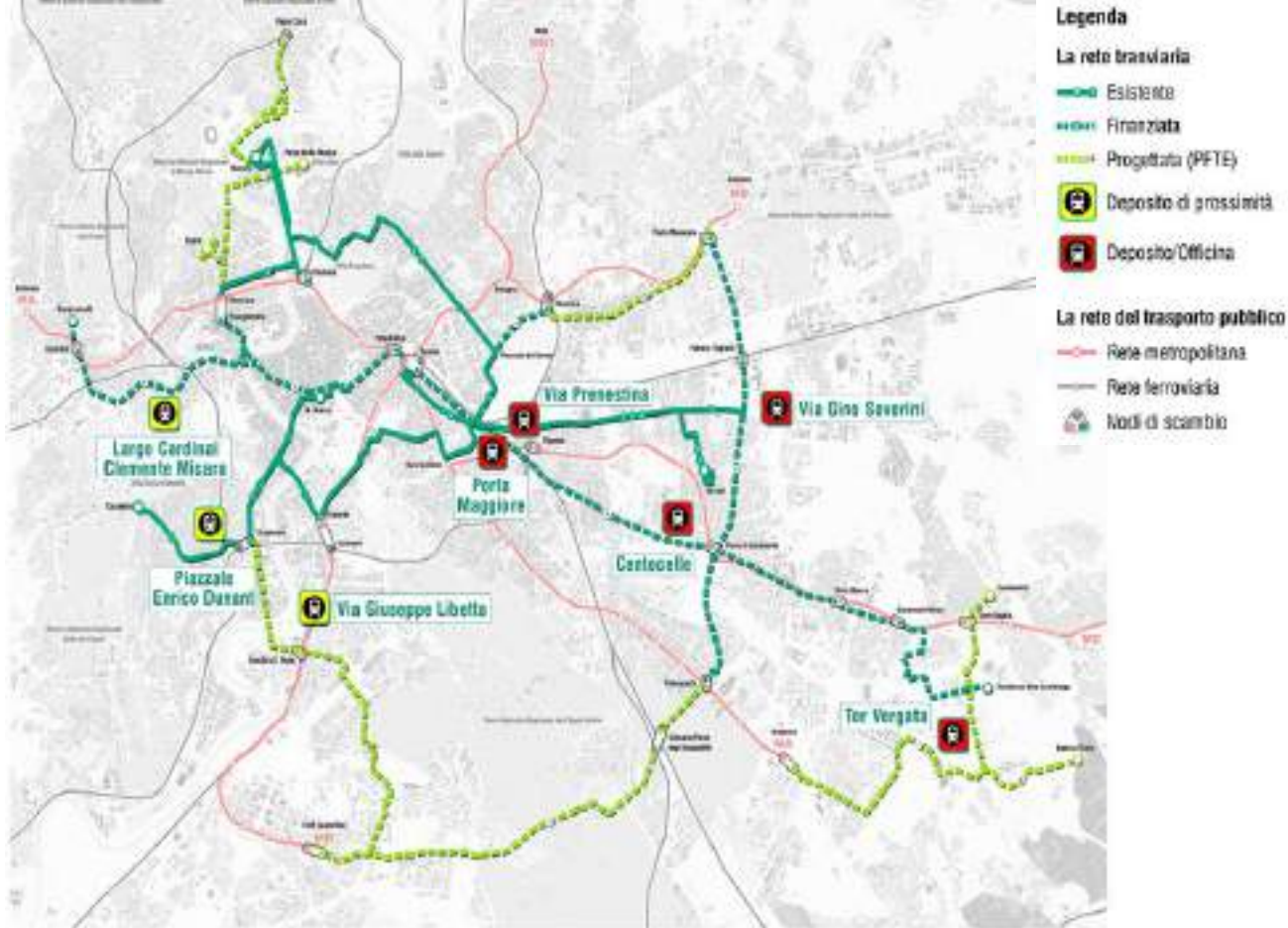
Rete tram attuale
32,1 km

Rete tram al 2027
4 linee finanziate
63,7 km

2027 - attuale
+98%

Rete tram al 2030
Attuazione PUMS
101,2 km

2030 - attuale
+215%



Sviluppo della rete tram prevista dal PUMS al 2030

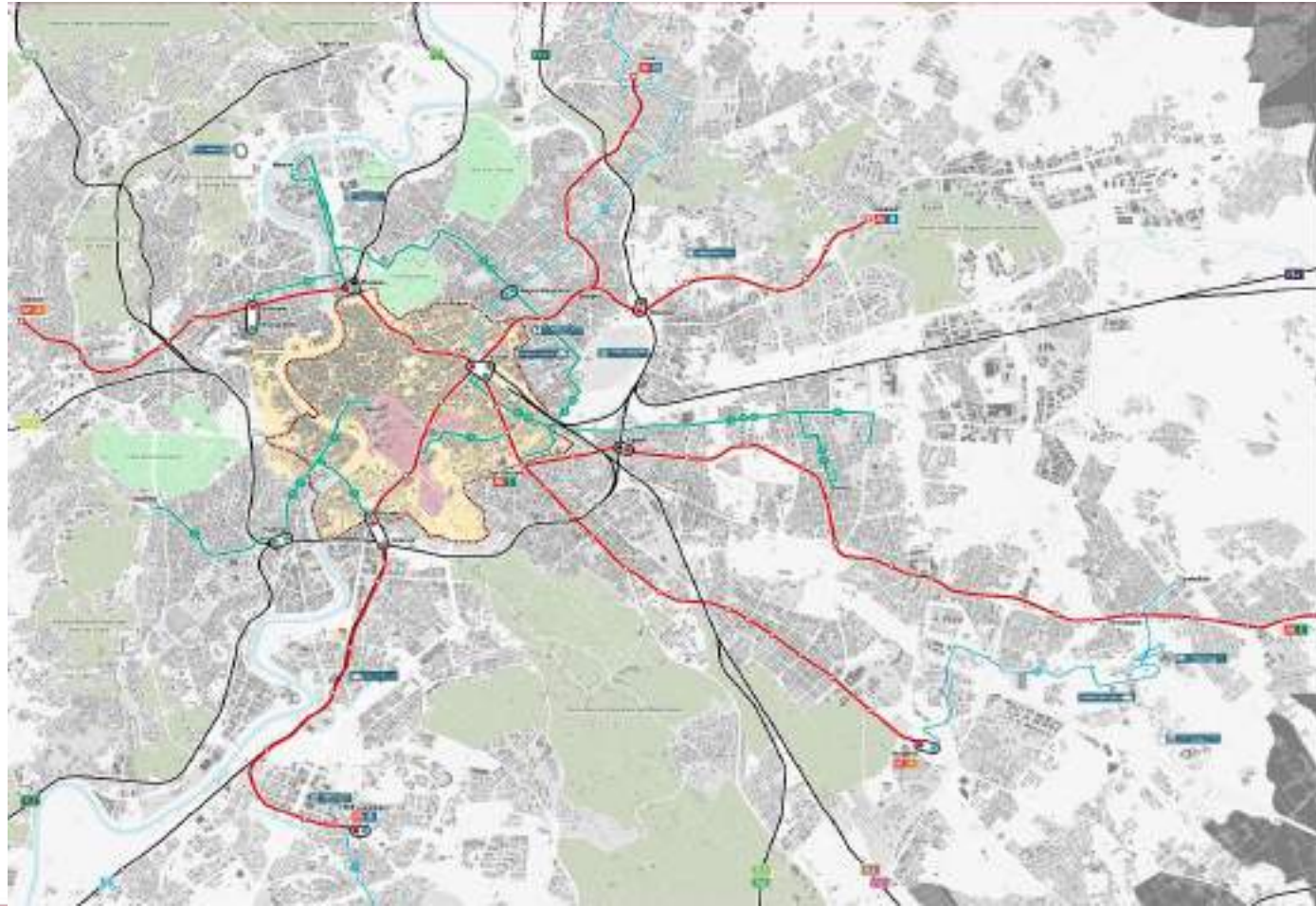
Il **2024** sarà l'anno di **rinnovo del servizio su ferro**:

- Rete tram
 - aumento della flotta con nuovi tram
 - adeguamento deposito Porta Maggiore per accogliere le nuove vetture
 - rinnovo delle infrastrutture tranviarie sulla maggior parte della rete
 - completamento dei lavori sul tratto linea tram 8 (Ponte Garibaldi)
- Metro B
 - revamping treni

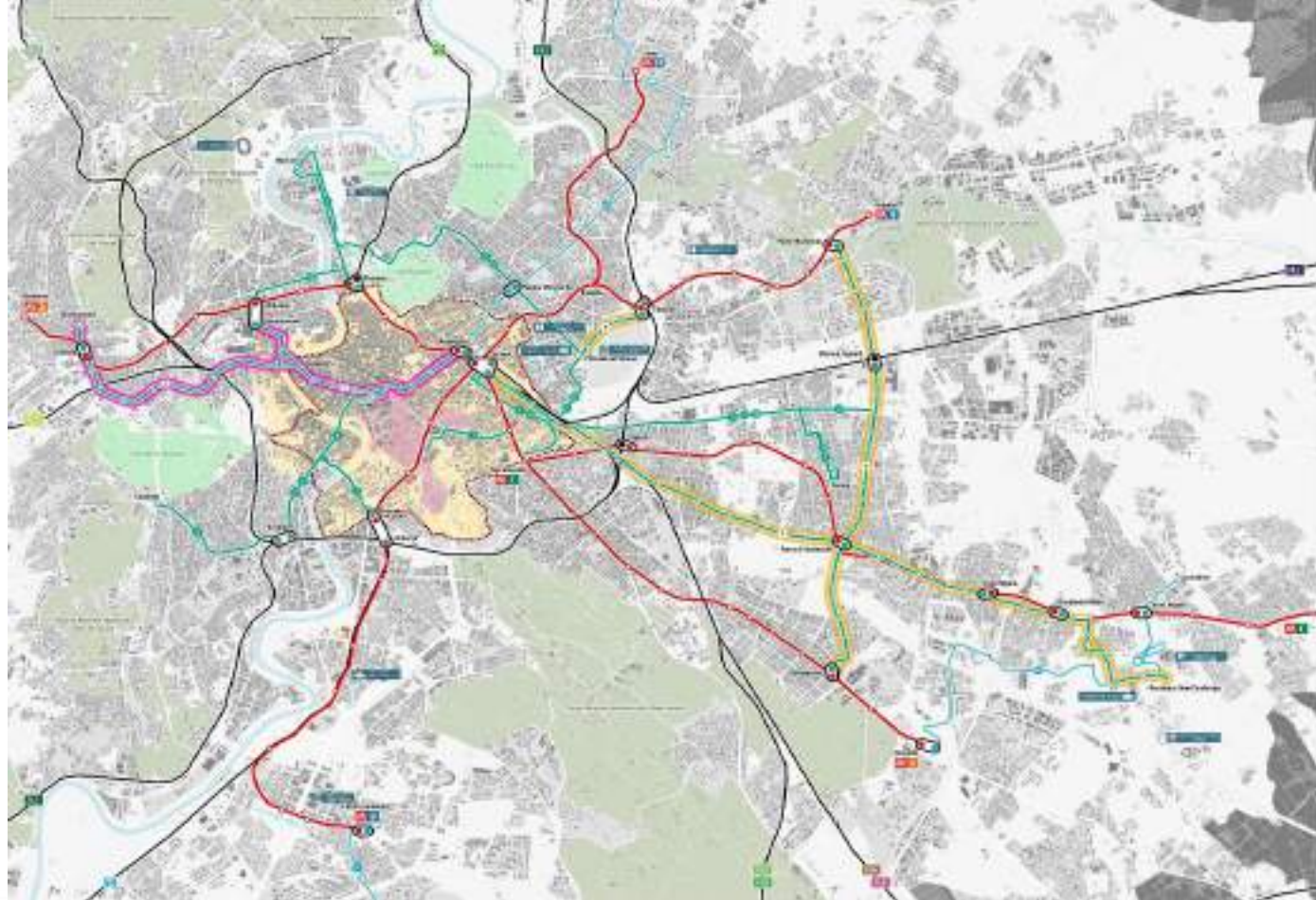
Il **2025**, anno Giubilare, vedrà quindi un servizio tranviario sostenibile e maggiormente efficiente ma sarà anche aperta la nuova stazione della Metro C Colosseo

Nel **2026** saranno completate le nuove linee Tiburtina e Togliatti ed il nuovo deposito tranviario di Severini. Le linee TVA e Termini Tor Vergata, inclusi i depositi a servizio delle due tramvie saranno in fase avanzata di realizzazione.

Al **2030** l'obiettivo per la rete tram è quello di completare tutto quanto previsto dal PUMS, cioè, oltre le 4 linee finanziate ed i 3 depositi, le ulteriori 7 tratte tramviarie già progettate in termini di progetto di fattibilità avanzato.

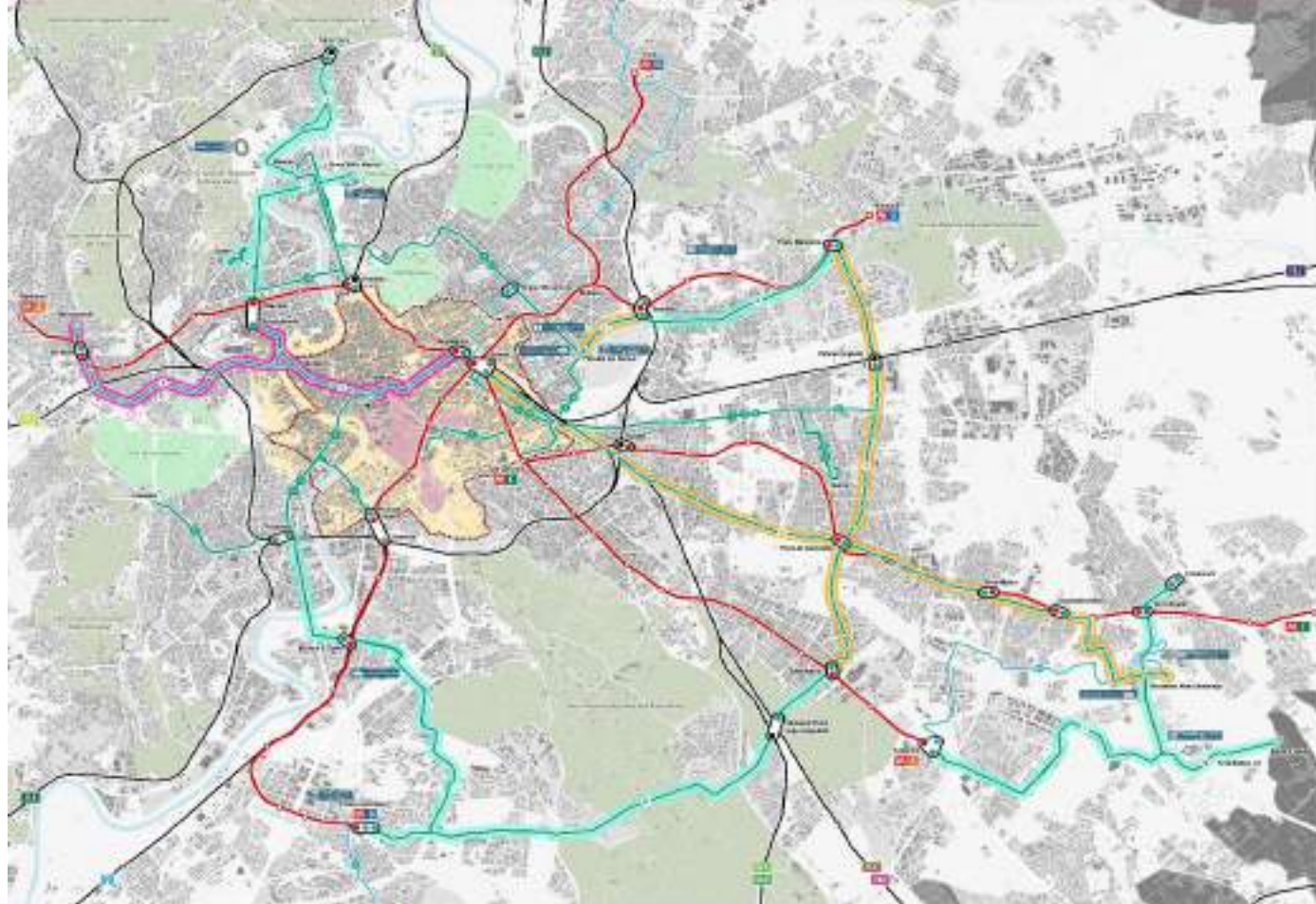


Rete tramviaria esistente



Tramvie finanziate





Tramvie finanziate o in progettazione



Il nuovo tram



2023

aggiudicazione gara per oltre 450 mln€ per la **fornitura di 121 tram** bidirezionali da 33 metri

2024

avvio **fornitura** dei **primi 40 convogli** che permetteranno il rinnovo della flotta esistente

I nuovi tram saranno tutti bimodali, cioè avranno la possibilità di essere alimentati con la rete aerea o solo con batterie per la marcia autonoma dove esigenze di impatto paesaggistico non consentono l'installazione dei fili e dei relativi impianti (piazza Venezia, Porta Maggiore, acquedotto Alessandrino, ecc.).

Questa innovazione comporterà la completa riorganizzazione del sistema della logistica dei depositi tranviari. Avranno una capacità massima di 215 passeggeri.

Il TVA è un'opera che si inquadra in un contesto di mobilità dell'area centrale della città in trasformazione che vede nei sistemi di trasporto pubblico elettrificati gli strumenti fondamentali per una vera transizione ecologica verso un trasporto decarbonizzato e a basso impatto ambientale.

Nel centro storico, con il TVA, insieme alla Metro C e alla nuova flotta elettrica su gomma, con nuovi servizi potenziati, regolari ed efficienti, integrati all'interno del Maas con gli altri servizi di TP e di sharing, supportati dalle future politiche di regolazione della mobilità privata, **molti cittadini che oggi utilizzano il mezzo privato troveranno conveniente passare a quello pubblico.**

A partire proprio dai quartieri centrali **il percorso del TVA sarà la spina dorsale del centro storico.** La linea scambierà con due linee di metropolitana in servizio (A e B), oltre alla futura linea C, con i capolinea del COTRAL a Cornelia, con la stazione ferroviaria di San Pietro e soprattutto servirà il nodo della stazione ferroviaria di Termini. Vanno poi considerate anche le corrispondenze con numerose linee di superficie attualmente in esercizio che intersecano il tracciato della tramvia.

Qualche numero per chiarire.

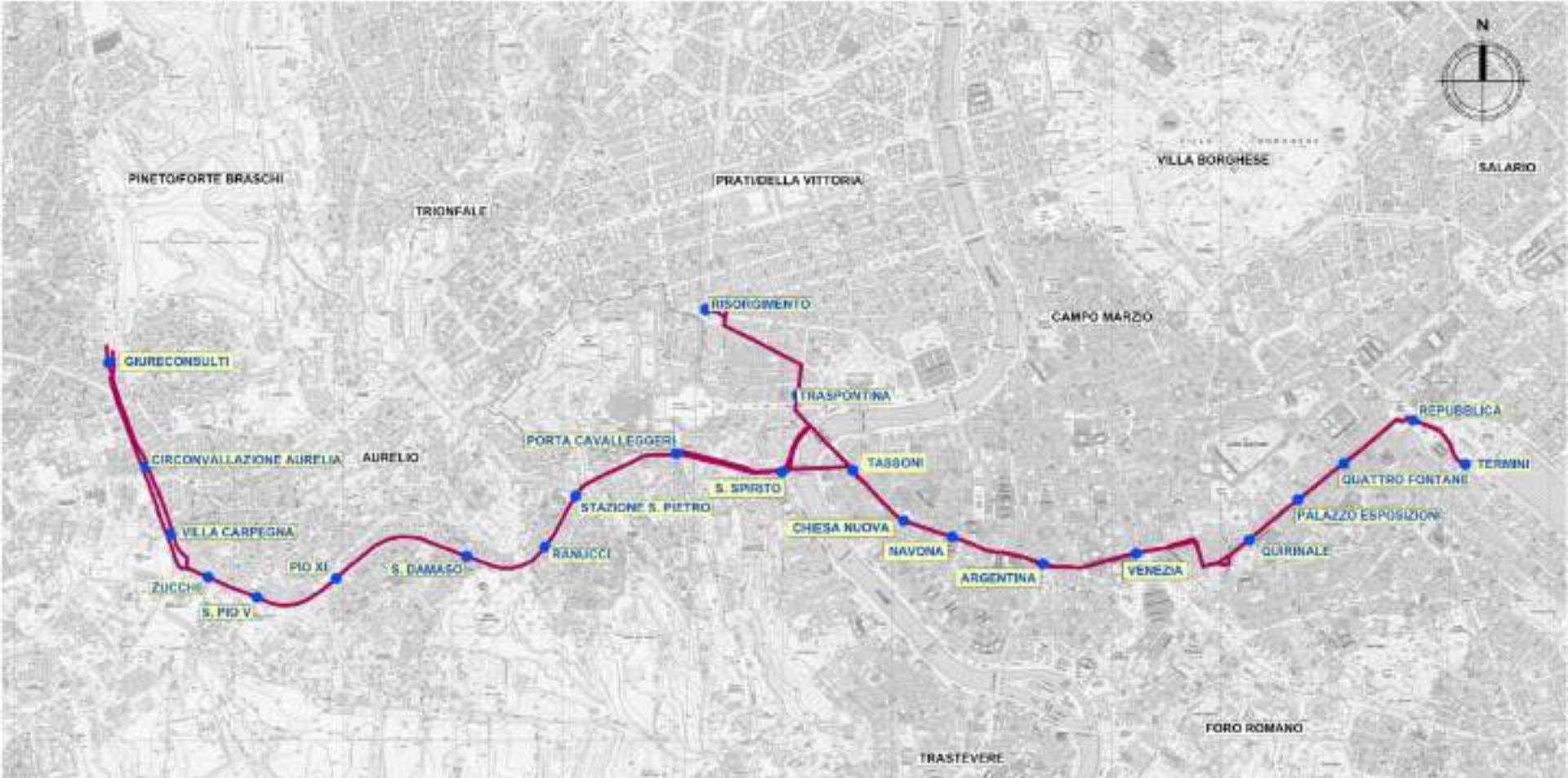
La tramvia è composta da due servizi, uno Termini Risorgimento, l'altro Termini Cornelia.

Complessivamente si realizzano 8,3 km di binari e 11,6 km di servizi per una produzione totale stimata di circa 1,37 milioni di vetture/km.

Per contro la contestuale razionalizzazione della rete su gomma consentirà di risparmiare circa 3,8 milioni di vetture/km anno che potranno eventualmente essere reimpiegate per altri potenziamenti del trasporto pubblico.

Dal punto di vista degli effetti sulla domanda, le simulazioni trasportistiche stimano sulla direttrice del TVA una diversione modale a favore del trasporto pubblico del 5-6%, pari a circa 7000 passeggeri in più rispetto all'attuale nell'ora di punta della mattina.

Sulla linea si stimano 150 mila passeggeri al giorno.



Lunghezza totale dell'infrastruttura

8.319 metri

Linea	Termini Cornelia	Termini Risorgimento
Lunghezza (m)	7.363	4.289
Numero fermate	22	15
Quota in sede riservata	95%	73%
Intervallo di servizio (min. punta)	4,00	8,00
Offerta posti per direzione ora di punta	3.300	1.650
Tempo di percorrenza tram (minuti)	30,5	20,7
Tempo di percorrenza in autovettura (minuti) (ora di punta della mattina feriale)	50	40

Flotta 24 tram bimodali

Produzione tram 1,37 mln di vetture/km (produzione su gomma risparmiata 3,8 mln vetture/km)

Nel complesso il nuovo sistema infrastrutturale nell'**ora di punta della mattina** trasporta:

- **circa 7.600 passeggeri in direzione Cornelia da Termini**, di cui 4.200 sul servizio diretto a Piazza Risorgimento e 3.400 sul servizio diretto a Piazza dei Giureconsulti;
- **quasi 6.000 passeggeri in direzione di Termini**, di cui 1.200 sul servizio proveniente da Piazza Risorgimento e 4.800 sul servizio proveniente da Piazza dei Giureconsulti.

Limitando l'analisi sulle sole coppie Origine/Destinazione che utilizzano il nuovo sistema (area di influenza), sulle direttrici di domanda interessate si riscontrano **miglioramenti in termini di ripartizione modale a favore del TPL tra il 5 e il 6%** sempre con riferimento all'ora di punta della mattina.

A questa percentuale corrisponde un **aumento dei passeggeri** sul trasporto pubblico locale nell'ora di punta della mattina **pari a +7.000**

Complessivamente i **passeggeri stimati nell'intera giornata sono circa 150 mila**



Carico cumulato dei servizi Termini-Vaticano e Termini Giureconsulti/Cornelia



Carico servizio Termini-Giureconsulti/Cornelia



Carico servizio Termini-Vaticano

Riduzione produzione servizio su gomma stimata 3,8 milioni di vetture/km/anno

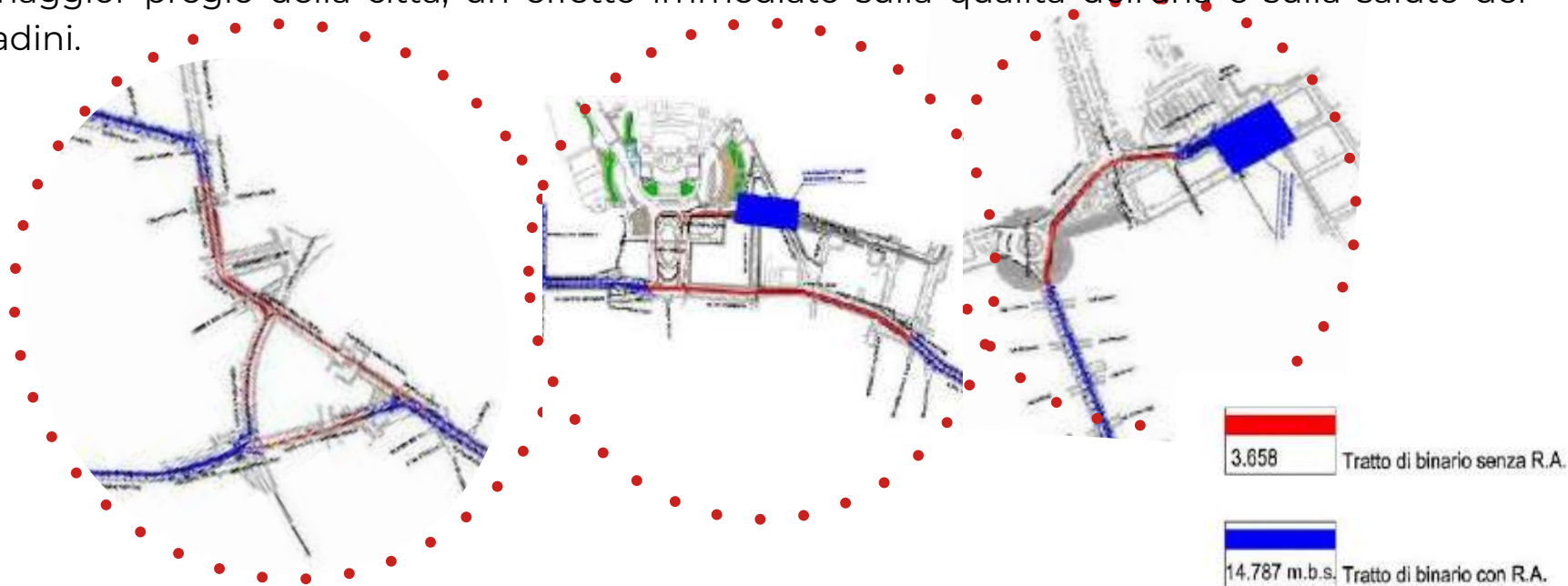
Linee soppresse

40; 64; H; 190 Festiva.

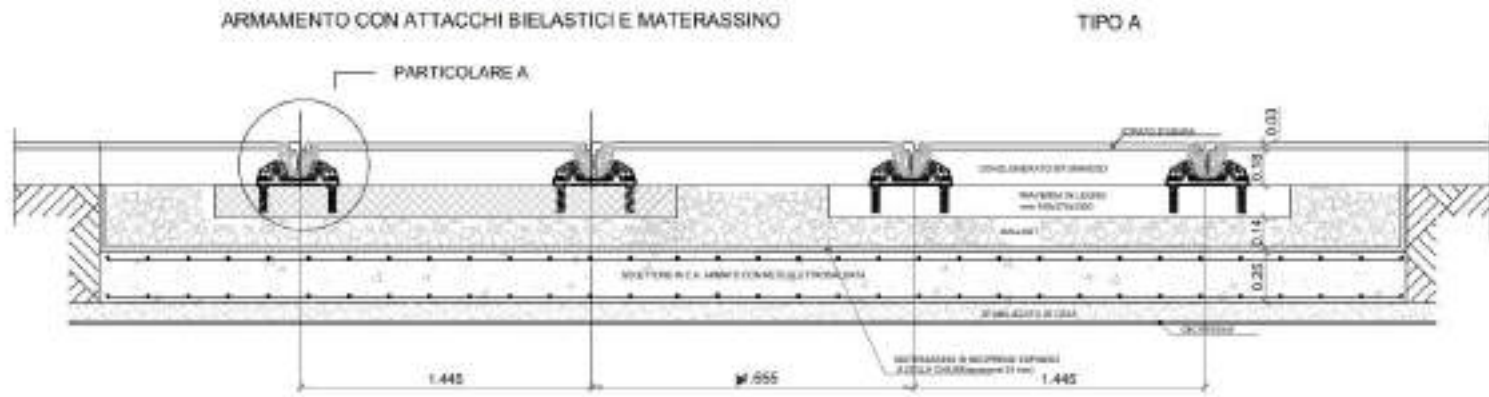
Linee modificate

- Linea 46 soppressione della tratta dalla Circonvallazione Cornelia a Piazza Venezia.
- Linea 60 soppressione della tratta Venezia – Termini
- Linea 62 soppressione della tratta Venezia – Traspontina e realizzazione della linea circolare con capolinea alla stazione Tiburtina.
- Linea 70 soppressione della tratta centrale da Via Cola di Rienzo a Via Giolitti
- Linea 146 Feriale esercizio della linea 146 anche nei giorni festivi
- Linea 170 soppressione della tratta stazione Termini – Venezia
- Linea 881 soppressione della tratta Carpegna – Paola
- Linea 98 e 916 si prevede di unire i rami esterni delle due linee per creare un servizio di adduzione alla nuova linea tranviaria presso la fermata di Cornelia.

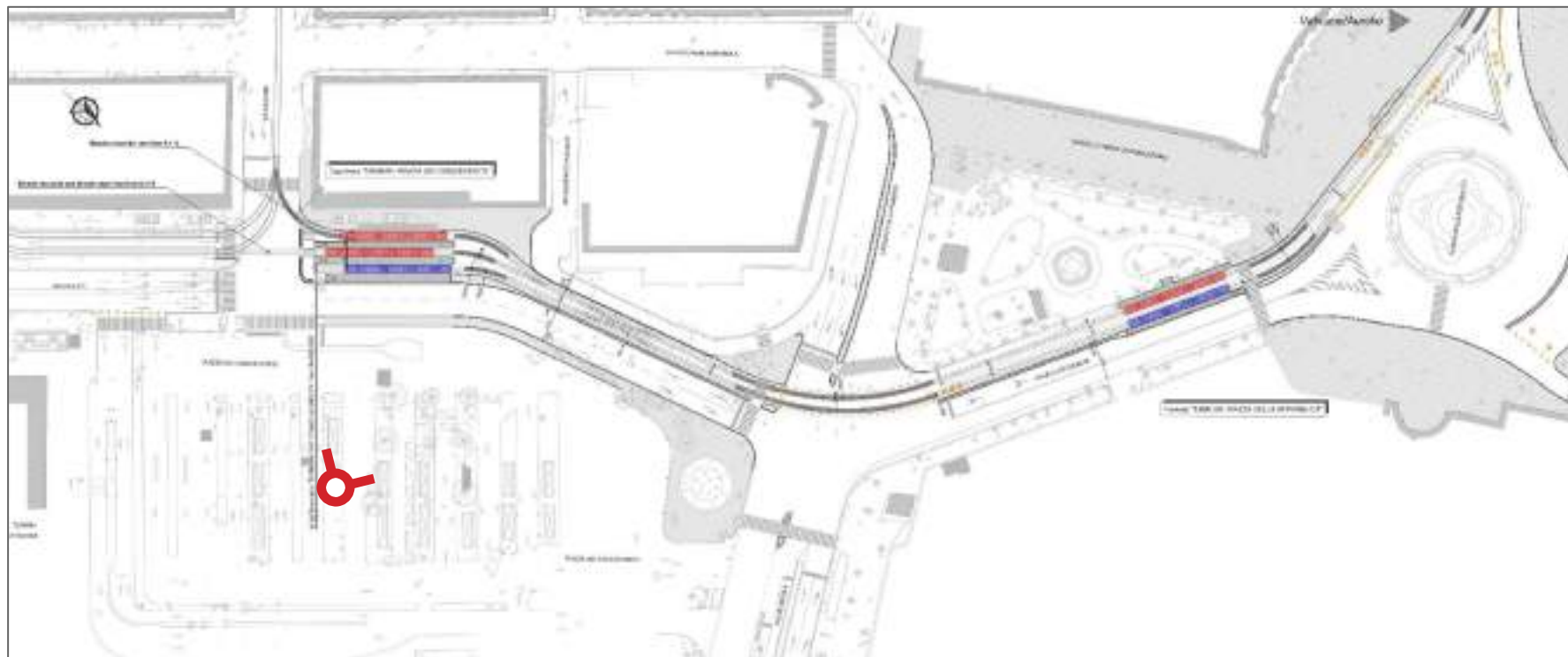
Le nuove vetture tramviarie utilizzate sono bimodali, cioè utilizzano il pantografo che si aggancia alla rete aerea di contatto e le batterie. Queste ultime permettono al tram di marciare autonomamente senza installare pali e tiranti della rete aerea nei punti più delicati e di maggior pregio della città, un effetto immediato sulla qualità dell'aria e sulla salute dei cittadini.



Questo tipo di armamento su soletta flottante è un derivato del tipo di armamento standard tipo A su cui è stato interposto il materassino antivibrante di rigidezza specifica sotto la soletta di bloccaggio del sistema ERS che prevede la posa di rotaie rivestite da profili in gomma.



L'armamento tipo A è stato previsto nella tratta Via Gregorio VII – Circonvallazione Cornelia ove già presente un sedime preferenziale distante dagli edifici.





TVA | Capolinea Stazione Termini | Mappa





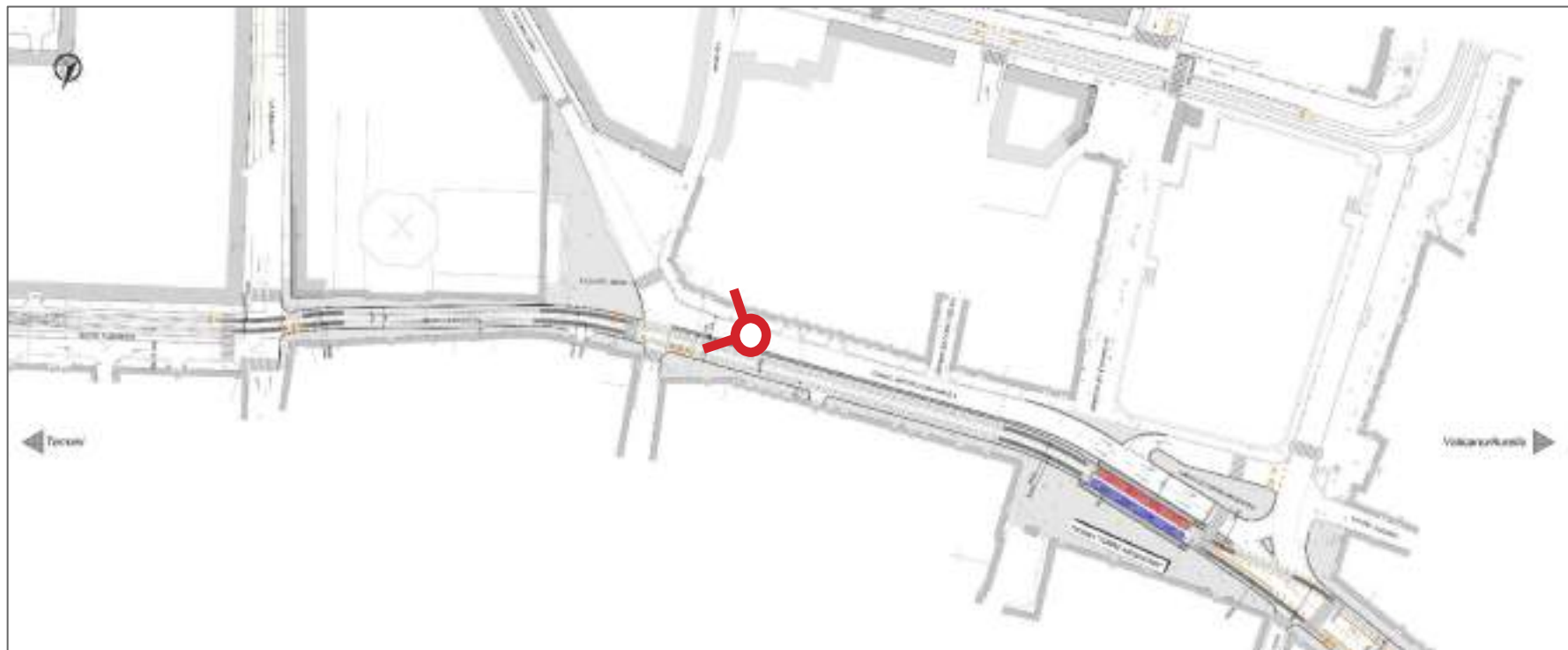
TVA | Palazzo delle Esposizioni | Post





TVA | Via IV Novembre | Post

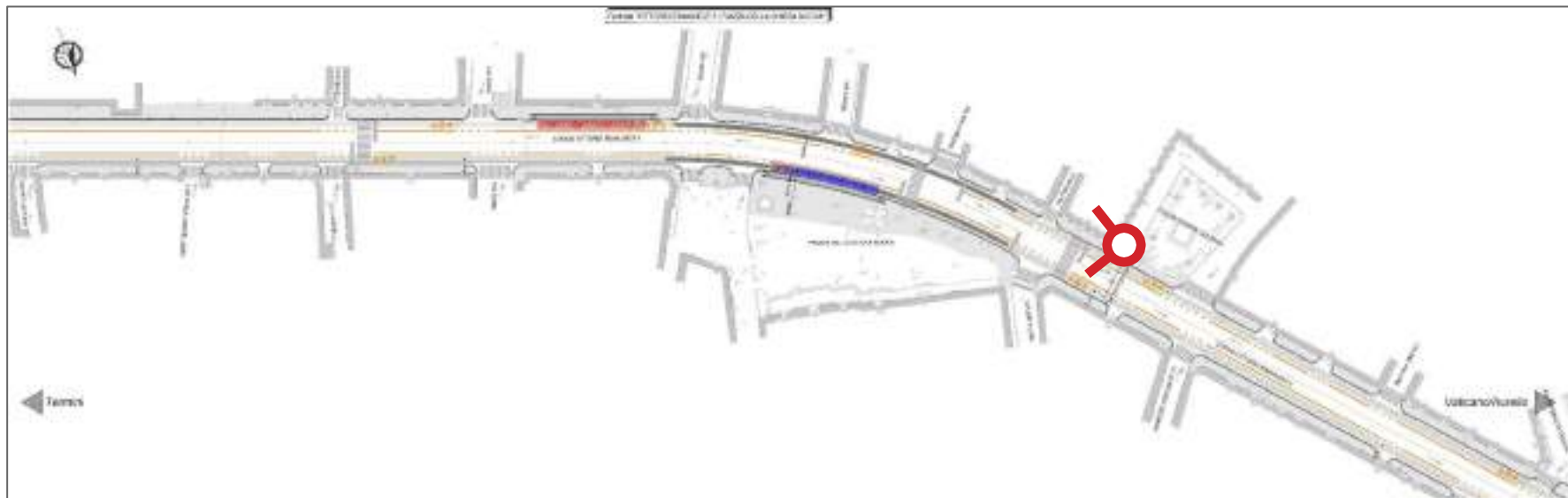






TVA | Chiesa del Gesù | Post







TVA | Chiesa Nuova | Post



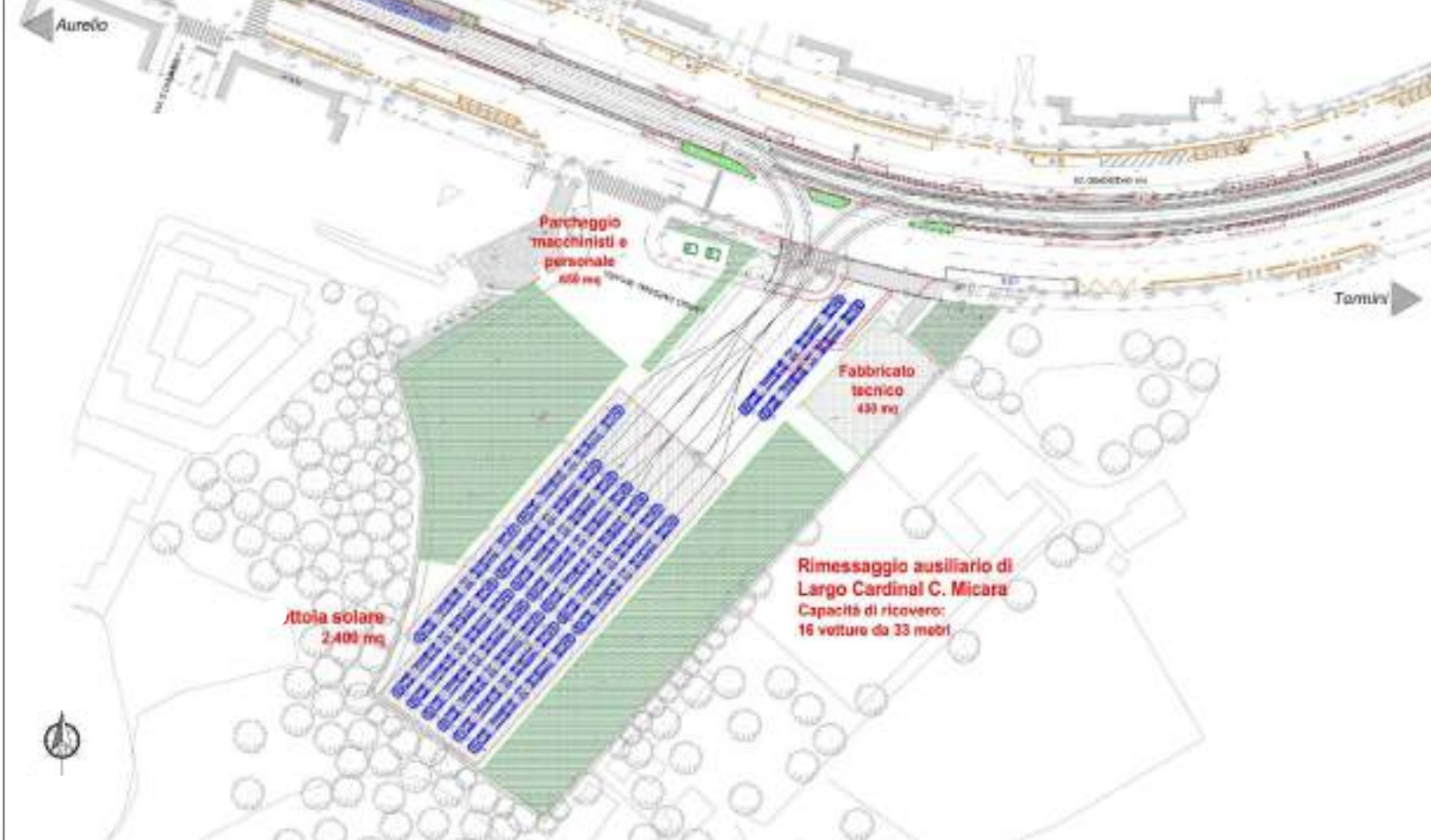




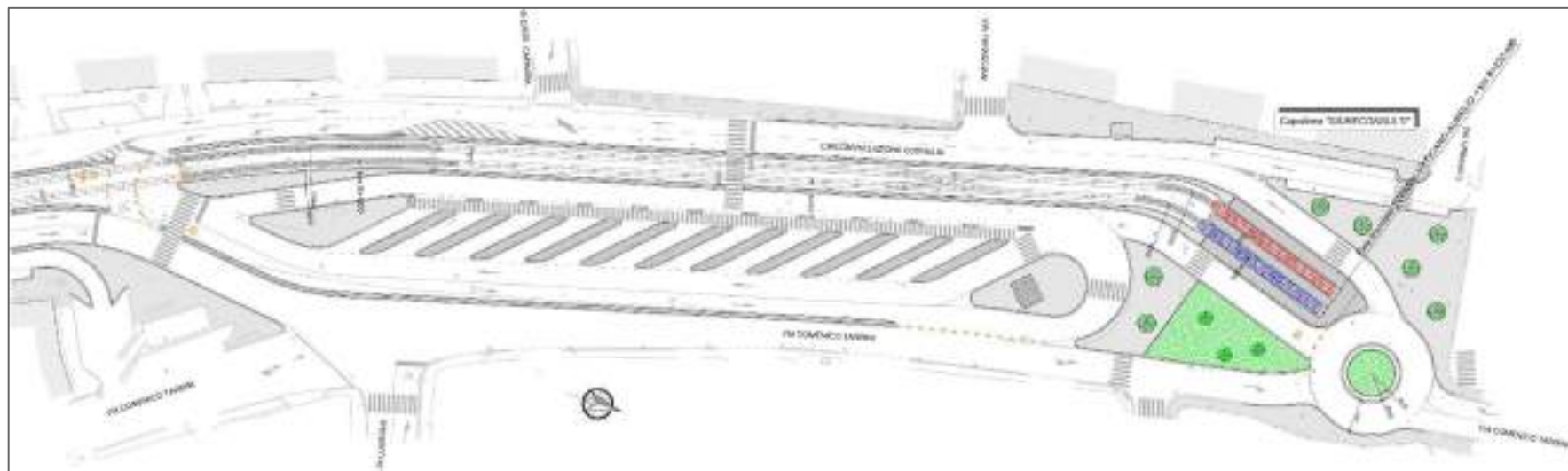


TVA | Via Gregorio VII











TVA | Capolinea Cornelia | Post





Grazie per l'attenzione



PUMS

Piano Urbano
della Mobilità Sostenibile

ROMA



mobilità

ROMA

