

tutti i suoi abitanti. Cambierà, con un maggiore controllo dei suoi territori e con maggiori risorse a disposizione delle forze dell'ordine. Cambierà, abbattendo quei fattori che danno origine all'insicurezza - in primo luogo emarginazione e degrado - e facendo dell'integrazione una bandiera. Cambierà, costruendo giorno dopo giorno un muro invalicabile di buone pratiche e cultura della legalità in grado di arginare la diffusione delle mafie.

Roma cambierà, sconfiggendo la paura. Cambierà, tornando a essere vicina ai romani. A cominciare dai più fragili, da chi è più esposto agli effetti della crisi: i bambini, i poveri, gli anziani. Cambierà, preoccupandosi costantemente che nessuno resti indietro o si senta solo. Roma cambierà. Proponendo un'amministrazione finalmente trasparente. E diventando una città che funziona, una città che attrae, una città che accoglie.

Cambieremo tutto.

# I. UNA CITTÀ CHE FUNZIONA

Una città che funziona è un diritto dei cittadini ed è una risorsa per le imprese, che possono crescere e fare investimenti, e per il territorio che può conquistare quote di turismo, attirare risorse, sia umane che finanziarie. Ognuno deve avere consapevolezza del proprio ruolo.

Per vivere bene in una città è centrale che l'amministrazione garantisca standard elevati di qualità ed efficienza nell'erogazione dei servizi pubblici locali. Trasporti, raccolta e riciclo dei rifiuti, politiche per la famiglia a partire dai nidi, spazi verdi e luoghi per fare sport, iniziative culturali. L'insieme di questi servizi fa sì che una città sia un luogo in cui si vive bene. Dobbiamo ripartire da qui e della trasparenza dell'amministrazione.

## 1. UN NUOVO PATTO PER LA MOBILITÀ

La prima qualità che si misura in una grande metropoli riguarda l'efficienza ed efficacia del sistema di trasporto pubblico. I romani conoscono benissimo le tante, troppe inefficienze del sistema della mobilità di Roma: una pianificazione non coordinata tra i diversi ambiti della mobilità (metropolitana, bus, tram, trasporto regionale ferroviario), una scarsa cura manutentiva dei mezzi, una carente pianificazione delle risorse per l'ammodernamento del materiale rotabile e del parco mezzi, una scarsa propensione all'introduzione di nuove tecnologie nella gestione del sistema integrato del trasporto pubblico e privato, con un grave danno per la città in termini di inquinamento ambientale. Mentre il sindaco raccontava di portare la Formula Uno a Roma, i romani tutti i giorni erano costretti a muoversi nel traffico, con tempi incerti e con un sistema del trasporto pubblico totalmente abbandonato al proprio destino.

Noi vogliamo cambiare tutto, con delle linee d'azione che consentano di dare un servizio più efficiente ai cittadini di Roma, in grado di migliorare la qualità della vita di tutti i giorni.

Il Piano generale del traffico ancora vigente individua correttamente quattro fasce urbane all'interno delle quali modulare diversamente le politiche necessarie. Questo sistema di regole va rilanciato e rafforzato sottolineando in particolare alcune questioni: ridurre sempre più dal centro il traffico veicolare privato dei non residenti, sia in attraversamento sia in destinazione, e limitarlo fortemente dentro l'anello ferroviario con una sosta tariffata efficace progressiva man mano che ci si avvicina al centro. Le grandi direttrici radiali urbane, il lungotevere e il centro storico saranno serviti da un forte potenziamento della rete dei tram, sull'esempio di quanto accade a Parigi e a Barcellona, senza inquinare, riducendo i costi unitari di gestione, migliorando il comfort dei passeggeri, limitando l'impatto visivo o acustico e riqualificando i quartieri, come già accaduto con il tram 8. Migliorare il servizio offerto dalle ferrovie regionali gestite da Trenitalia, con percorsi per i passanti sul modello della RER parigina, e le linee Roma-Lido e Roma-Nord, trasformate in vere metropolitane in termini di affidabilità del servizio, ammodernamento delle stazioni e frequenza delle corse.

Noi vogliamo cambiare tutto, con delle linee d'azione che consentano di dare un servizio più efficiente ai cittadini di Roma, in grado di migliorare la qualità della vita di tutti i giorni.

Ripensare il sistema della mobilità e dei trasporti significa, quindi, garantire il diritto alla mobilità e alla sostenibilità degli spostamenti e migliorare l'accessibilità metropolitana per cittadini e imprese. Serve mettere al centro dell'azione di governo le politiche di incentivazione all'impiego dei mezzi di trasporto collettivo, puntare su innovazione, efficienza, soluzioni basate sulle tecnologie dell'infomobilità per gestire i flussi e facilitare lo spostamento di merci e persone. Non solo realizzazione di grandi infrastrutture, ma occorre puntare sull'interconnessione modale, in particolare pedonale e ciclabile.

Nel quadro delle azioni indicate occorre agire contemporaneamente su alcune priorità: potenziare l'utilizzo della rete ferroviaria e delle metropolitane (favorendone l'uso integrato), avvicinare le fermate dei bus alle stazioni




ferroviarie, organizzando nodi di scambio efficaci e accoglienti, con servizi pensati, realizzati e gestiti in modo peculiare per ciascuno di essi, sincronizzare gli orari di bus e treni, rifunzionalizzare la viabilità esistente, in particolare favorendo la mobilità dolce.

Per conseguire dei risultati concreti, rispetto alle priorità indicate, occorre riaffermare un ruolo "forte" della politica di programmazione nei confronti dei soggetti gestori. In tale contesto è necessario stabilire un nuovo rapporto diretto con il gruppo FS, in particolare ora che gli interventi collegati al potenziamento delle infrastrutture del nodo ferroviario di Roma, progettati sul finire degli anni '90 sono in parte realizzati e di conseguenza risulta possibile programmare gli sviluppi successivi, mentre sono da portare a compimento gli impegni previsti nelle diverse intese che si sono susseguite a partire dal 2000.










### 1.1. INFRASTRUTTURE LEGGERE E SOSTENIBILITÀ: RIPRENDERE LA CURA DEL FERRO

In un contesto di forte riduzione delle risorse, proponiamo meno grandi opere e più interventi di minore entità per tornare a connettere i quartieri, portare il collegamento su ferro in zone della città ancora poco servite, favorire l'accesso ai nodi del trasporto pubblico e migliorare gli standard delle dotazioni esistenti.

Cambiamo tutto a partire da:

- ♦ **Mettere in circolo tutti i tram.** Roma  dispone di circa 166 mezzi, ma il programma attuale di esercizio nei giorni di punta è strutturato su 90 mezzi. Bisogna mettere subito in circolazione almeno la metà dei mezzi fermi in deposito. In questo contesto, con molta concretezza, occorre eseguire la manutenzione straordinaria, ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti, disegnare selettivi investimenti di potenziamento e di completamento della rete tranviaria.
- ♦ **Integrare il servizio di trasporto metropolitano su ferro.** **Insieme alla Regione Lazio e a**  **Ferrovie dello Stato verrà realizzata una**  **di regia per integrare le reti,** così da superare la frammentarietà di trasporti nel Lazio e includere in un unico piano le metropolitane A,

B, B1 e C, le tre ferrovie metropolitane, la rete dei tram e le 8 tratte del sistema ferroviario regionale, queste ultime di proprietà del Gruppo FS, che ogni giorno svolgono una importante funzione di accesso alla Capitale e alle sue reti.





-  **Introdurre due nuovi collegamenti.** La linea Termini-Trastevere e la linea Risorgimento-Mancini. Un intervento da realizzare subito, a parità di materiale di rete e di rotabile.
-  **Realizzare un collegamento tra il nodo di scambio di Ponte Mammolo e la Prenestina e un prolungamento fino a Cinecittà.** Nel lungo termine, mediante ulteriori investimenti per il potenziamento della rete, occorre pensare a un collegamento tale da mettere in raccordo le linee della metro A, B, C lungo la via Togliatti ed il prolungamento dell'8 fino a Termini.
-  **Migliorare l'accessibilità alle stazioni delle linee della metropolitana.** Con la realizzazione di percorsi interrati o aerei protetti che rendano più facile raggiungere la rete del ferro e con interventi di superficie per semplificare lo scambio metropolitana, tram, bus e sistema ferroviario.
-  **Realizzare un programma di manutenzione straordinaria** per il miglioramento della regolarità e delle frequenze delle linee metropolitane.
-  **Linea Roma Lido.** Sostenere il completamento dei programmi avviati per la climatizzazione dei treni e l'abbattimento delle barriere architettoniche. Prevederne la trasformazione in servizio metropolitano mediante il trasferimento dell'infrastruttura a Roma Capitale con le relative risorse.
-  **Roma-Viterbo.** Trasformare in servizio metropolitano il tratto urbano tra Flaminio e Montebello.
-  **Linea C.** Completare l'opera fino a piazza Venezia, sollecitando il Governo e la Regione Lazio a reperire le risorse necessarie.
-  **Chiusura dell'anello ferroviario.** Programmare insieme alle Ferrovie dello Stato la chiusura dell'anello ferroviario in un'ottica integrata di sistema dei trasporti pubblici locali.
-  **Hub della mobilità sostenibile.** Le stazioni grandi e medie vanno trasformate in centri nevralgici della città, snodi delle reti di trasporto e luoghi con attività commerciali e

servizi polivalenti, anche dell'amministrazione comunale.

## 1.2. QUALITÀ ED EFFICIENZA DEL TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

È necessario assicurare gestione e programmazione dei servizi in maniera più efficiente ed efficace, per rispondere alle reali esigenze dei cittadini.

Cambiamo tutto a partire da:

-  **Revisione delle tratte degli autobus.** Effettuare un'attenta analisi dei flussi, utilizzando i dati già in possesso dell'Agenzia della mobilità di Roma Capitale e mediante la consultazione degli utenti, allo scopo di rafforzare le connessioni tra questo servizio e i nodi di scambio, esistenti o da realizzare, e quindi ridurre sia i tempi di viaggio che i costi di gestione del servizio di superficie.
-  **Più corsie preferenziali.** A Roma solo il 5% delle strade percorse dal trasporto pubblico sono attrezzate con corsie preferenziali, oltre il 22% a Milano, quasi l'11% a Torino. Questa situazione riduce in modo significativo la velocità del trasporto pubblico, che nella capitale si è ormai abbassata a circa 14 km all'ora, favorendo il trasporto privato e peggiorando i costi di gestione del servizio. Realizzare un programma operativo di progressive implementazioni con l'obiettivo di raddoppiare il numero delle corsie. A presidio delle preferenziali andranno poste telecamere affinché sia garantita la fluidità effettiva del trasporto pubblico e, contestualmente, vengano liberate risorse umane dei gestori di trasporto pubblico locale da destinare ad altre funzioni, ad esempio all'attività di controllo sulla evasione e sulla elusione tariffaria.
-  **Bus Rapid Transit.** Avviare anche a Roma il sistema di trasporto tecnologico che ha modificato positivamente e in brevissimo tempo la mobilità di tantissime città mondiali ed europee. Il BRT Romano dovrà partire dalle aree esterne alla città e arrivare in centro attraverso 4 arterie selezionate sulla base dei flussi di mobilità e sulle caratteristiche infrastrutturali delle aree scelte.
-  **Viaggiare Sicuri.** Dotare le paline degli autobus e i mezzi di trasporto su gomma di telecamere

per garantire la sicurezza dei passeggeri. Avviare un programma di chiusura delle cabine guida dei mezzi di trasporto.

- ◆ **Garantire il diritto alla mobilità delle persone disabili.** Realizzare un programma straordinario per rendere accessibili ai disabili i mezzi pubblici e le fermate del trasporto, attraverso la messa a norma delle stazioni e dei marciapiedi.
- ◆ **Garantire un'erogazione costante dei fondi previsti per il servizio di Roma TPL** che è stata messa in difficoltà a causa dei mancati pagamenti da parte del Comune di Roma per il servizio già effettuato.
- ◆ Questo tipo di rapporto perverso tra pubblico e privato va riformato perché scarica sui lavoratori e sulle aziende le inefficienze dell'amministrazione pubblica. L'azienda dovrà garantire la quantità di servizio come previsto dal contratto di affidamento, e il rispetto dei diritti per tutti i lavoratori.

### 1.3. ATAC. CAMBIARE TUTTO AL SERVIZIO DEGLI UTENTI

In questi cinque anni Alemanno ha distrutto il sistema del trasporto pubblico. Ha cambiato troppi amministratori delegati dell'Atac e, fatto ancor più grave, gli amministratori da lui nominati hanno varato piani industriali che hanno previsto assunzioni poco chiare, inserendo nell'azienda un numero enorme di personale amministrativo, senza che ve ne fosse l'esigenza, a fronte di una carenza strutturale di personale da destinare alla guida dei mezzi e alla manutenzione degli stessi. Su Atac noi abbiamo le idee molto chiare.

Cambiamo tutto a partire da:



**Fuori i partiti dalla gestione dell'azienda.**

**Basta logiche di spartizione dei posti nel consiglio d'amministrazione.** In una prima fase di necessaria ristrutturazione dell'azienda si dovrà valutare l'opportunità di nominare un **amministratore unico** scelto in una rosa di personalità di profilo nazionale dal curriculum "di ferro".

- ◆ **Riportare l'Atac in una condizione di normalità.** Bisogna riportare al centro della programmazione dell'azienda la sua funzione di servizio all'utenza, a partire dalla valorizzazione del personale che tutte le mattine guida i mezzi


o si occupa della loro manutenzione.

- ◆ **Riequilibrare la dotazione di personale incrementando la quota dei servizi operativi.** evitando la disastrosa gestione della parentopoli di Alemanno.
- ◆ **Premi in base esclusivamente ai risultati.** Non è più possibile distribuire premi legati a obiettivi inesistenti.
- ◆ **Reinternalizzazione delle Officine Grandi Riparazioni (OGR),** destinando parte del personale tecnico alle officine di manutenzione metro ferro, migliorando in tal modo gli attuali livelli manutentivi programmati e correttivi del materiale rotabile. Il restante personale sarà utilizzato per l'attuazione dei programmi di grandi riparazioni.
- ◆ **Maggiore sicurezza per il personale operativo.** Occorre prevedere nelle stazioni più frequentate la presenza del doppio agente di stazione soprattutto durante gli orari serali a tutela tanto del personale quanto dell'utenza. A tal proposito si potrebbe attingere da risorse di personale interno, al momento utilizzato in postazioni non indispensabili per l'azienda e i cittadini. Occorre organizzare inoltre un sistema di chiamata ed intervento più efficienti in caso di emergenza e aggressione. Rendere i box di stazione dei luoghi sicuri anche a livello strutturale.

### 1.4. POLITICHE TARIFFARIE E POLITICHE COMMERCIALI

Il costo del servizio di trasporto pubblico è da sempre al centro di un dibattito legato alla quota di autofinanziamento che la legge delega alle aziende di trasporto pubblico locale. Il 35% del costo del servizio deve, infatti, essere reperito dall'azienda stessa attraverso la vendita dei titoli di viaggio. Gli anni del governo Alemanno si sono caratterizzati per una forte impennata dell'evasione e dell'elusione tariffaria, mentre si registrava l'aumento di tutti i titoli di viaggio e la restrizioni degli sconti per le categorie più deboli, anziani e disabili, come pure per gli studenti.

Cambiamo tutto a partire da:

- ◆ **Una politica tariffaria specifica per i cittadini romani più deboli e garantire una riduzione del costo degli abbonamenti** soprattutto per gli studenti (reintrodurre l'abbonamento mensile 

agevolato attraverso l'utilizzo della Metrebus Card).

- ◆ Favorire l'uso di tessere e abbonamenti rispetto al singolo biglietto mediante premialità. Ad esempio, si studieranno **forme di agevolazione per le famiglie** durante i giorni festivi.
- ◆ Oggi a Roma ci sono pochi verificatori (controllori). Non è possibile contenere il fenomeno dell'evasione con queste risorse.  
**Bisogna aumentare il numero dei verificatori.**

### 1.5. ROMA PERNO DI UN SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI

Roma è al centro di un sistema di interconnessioni delle reti della mobilità e della logistica.

Cambiamo tutto a partire da:

- ◆ **Aeroporti di Ciampino e Fiumicino, porto di Civitavecchia, nuova Fiera di Roma.** Avviare insieme alla Regione Lazio, attraverso un specifico accordo, un riordino dei trasporti, ragionando in termini di città metropolitana per migliorare i collegamenti con queste infrastrutture strategiche che ricadono fuori dai confini della città ma sono fondamentali per la sua crescita.
- ◆ **Risorse.** Affrontare questo tema tenendo conto dei tagli ai trasferimenti nazionali e dei ritardi nei trasferimenti da parte della Regione Lazio al Comune che si sono accumulati in questi anni e imputabili all'incapacità di governo della coppia Polverini-Alemanno. Chiedere impegni precisi al governo, affinché riconosca sin da subito più risorse per Roma visto il peso di rappresentanza istituzionale che grava sulla città, tanto più alla luce del terzo decreto attuativo su Roma Capitale.
- ◆ **Agenzia unica per la programmazione e la pianificazione per il Trasporto.** Da realizzare insieme alla Regione Lazio, con l'obiettivo prioritario di integrare le reti e il controllo della qualità del servizio offerto ai cittadini, a partire dall'analisi della domanda realizzata anche con il coinvolgimento delle associazioni dei consumatori e con la consultazione continua dei comitati e gruppi di pendolari.

- ◆
- ◆
- ◆

### 1.6. MENO AUTO PRIVATE IN CIRCOLAZIONE. PIÙ SERVIZI PER LASCIARLE A CASA


A Roma il caos del traffico deve essere battuto. Negli ultimi 35 anni il tasso di motorizzazione è cresciuto da 0,2 a 0,9 veicoli pro-capite, con una esplosione del numero delle automobili circolanti. A Roma, ogni mille cittadini, ci sono 978 veicoli, contro i 540 a Milano, i 415 a Parigi e i 398 a Londra. I viaggi effettuati con più di un mezzo, sono circa 500 mila, e di questi quasi un terzo derivano dalla combinazione pubblico-privato. I 2,7 milioni di romani effettuano nei giorni feriali 7,1 milioni di spostamenti, però un romano fa poco più di 2,4 spostamenti al giorno: nelle metropoli più dinamiche sono almeno 4. In altri termini, i romani subiscono "una restrizione di mobilità", dovuta alle condizioni precarie di circolazione. A ciò si aggiunga che nel 2012 Roma si è guadagnata il poco invidiato "cigno nero" di Legambiente per lo smog. Nel 2011 sono raddoppiati gli sforamenti per PM10 e nella prima parte del 2012 le polveri sottili. Dobbiamo creare le condizioni affinché sia più conveniente l'utilizzo del trasporto pubblico.

Cambiamo tutto a partire da:


- ◆ **Centrale del traffico dell'Agenzia della Mobilità di Roma.** Tornare a valorizzarne il ruolo e le competenze professionali di chi vi lavora, ponendolo al centro della pianificazione quale strumento avanzato di regolazione e controllo della mobilità pubblica e privata nella città.
- ◆ **Il ruolo del Corpo della Polizia di Roma Capitale.** Ruolo centrale nella vigilanza e nel controllo della mobilità e partecipazione alla pianificazione della mobilità cittadina, tutelando il loro ruolo anche in considerazione della natura usurante del lavoro di controllo e gestione del traffico sulle strade.
- ◆ **Pianificazione dei parcheggi di scambio. Più posti auto intorno ai nodi di scambio della rete di trasporto pubblico locale.** Esplicativo a tal riguardo è il caso della stazione Anagnina: questo nodo dispone di un parcheggio di circa duemila posti. Da Anagnina, per arrivare con la metropolitana A alla stazione Termini occorre mezz'ora; invece, dalla stazione di Ciampino che è più lontana occorre con il treno la metà di questo tempo, ma la stazione di Ciampino non ha parcheggio di scambio. Ecco, quindi, l'esigenza di realizzare nodi di scambio più ampi,



più esterni e diffusi attraverso il nuovo ruolo attribuito alla città metropolitana e specifici accordi con i comuni di competenza.

 **Parcheggi medio-piccoli.** Dovranno essere realizzati dentro la città in prossimità delle fermate principali per raccogliere utenti che abitano a una distanza massima di 4 km. Si dovrà poter accedere anche con la bicicletta.

◆ **Orari più stringenti per la ZTL.** Solo a seguito di un percorso condiviso con le associazioni dei commercianti e con gli abitanti dei quartieri interessati si valuterà la possibilità di avviare la sperimentazione, in linea con le migliori pratiche adottate già dal Comune di Milano, della congestion charge con orari di accesso flessibili e a tariffa variabile con l'obiettivo di diminuire il numero di automobili private che accedono alla ZTL.

 **Investire in un sistema di semafori intelligenti.** Si tratta di una concreta applicazione anche a Roma di innovazioni tecnologiche che consentono di rendere più fluido il traffico cittadino sulla base di una puntuale analisi dei flussi della mobilità.

◆ **Potenziare il servizio di rimozione dei veicoli privati.** Oggi sono pochi i carri attrezzi a disposizione della città. Servono più mezzi e più personale.

◆ **Bus turistici.** Regularizzare e limitare la presenza di bus turistici nel centro storico e nelle aree monumentali pregiate, ad esempio ridefinendo insieme agli operatori turistici itinerari e aree di sosta.

## 1.7. TAXI PROTAGONISTI DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ URBANA

◆ **Eliminare l'abusivismo.** Il servizio di trasporto pubblico non di linea esercitato dai taxi deve divenire protagonista della progettazione della nuova mobilità urbana. Per questo occorre valorizzare tutte le sedi di ascolto e condivisione delle scelte politiche dell'amministrazione capitolina anche con le associazioni di rappresentanza degli operatori taxi. La prima sfida da affrontare insieme agli operatori sarà il pieno ripristino della legalità, al fine di eliminare l'abusivismo e l'uso difforme di autorizzazioni e licenze.


◆ **Migliorare la distribuzione territoriale del servizio taxi.** In totale condivisione con gli operatori del settore e le principali

associazioni di rappresentanza, va migliorata la distribuzione e la presenza del servizio taxi in città per rispondere alle esigenze degli utenti.

## 1.8. STRISCE BLU. UNA NUOVA PIANIFICAZIONE DELLA SOSTA A PAGAMENTO

I romani, a causa della cattiva organizzazione della mobilità cittadina, sono costretti a trascorrere troppo tempo in automobile, dietro lunghe file oppure alla disperata ricerca di un posto di parcheggio.

Cambiamo tutto a partire da:

◆ **Diversificazione delle tariffe.** Un progetto da realizzare dopo le necessarie verifiche che riguardi una maggiore diversificazione per renderle meno care man mano che ci si allontana dal centro storico. Non ha alcun senso pagare la stessa cifra per parcheggiare, ad esempio, in via Veneto o a Colli Albani. 

◆ **Realizzare parcheggi sostitutivi della sosta su strada.** Bisogna aprire una fase nuova di realizzazione dei parcheggi, prevedendo nella progettazione servizi e spazi funzionali per favorire la mobilità sostenibile, come: colonnine di ricarica elettrica, parcheggi per il *car sharing*, luoghi di custodia delle biciclette, sistemi intelligenti per informare sullo stato di occupazione dei parcheggi.

◆ **Creare aree diverse per la sosta di lunga durata** (affitto mensile, annuale, pluriennale) e **la sosta breve** (sosta oraria, giornaliera).

◆ **Evitare la vendita dei posti.** Per i posti destinati alla sosta di lunga durata prevedere un affitto per i residenti o per i titolari di attività economiche presenti nell'area.

◆ **Parcheggi vicino agli ospedali.** Prestare particolare attenzione alla mobilità e al sistema dei parcheggi auto intorno agli ospedali per facilitarne la fruizione da parte dei pazienti e dei familiari.

◆ **Piano urbano parcheggi.** Avviare insieme ai cittadini e ai comitati un nuovo Piano urbano parcheggi per ripensare i criteri di localizzazione, di gestione nonché degli effetti di riqualificazione che devono rispondere alle esigenze effettive della collettività e dell'accessibilità garantita al trasporto pubblico.

◆ **Lotta dura contro gli abusivi.** È necessario fermare coloro che "taglieggiano" gli

automobilisti romani, chiedendo in maniera illecita soldi per il parcheggio.

### 1.9. PISTE CICLABILI, CAR SHARING E HUB DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

La sfida della mobilità sostenibile sarà il vero banco di prova per dimostrare che anche Roma può equipararsi alle altre grandi capitali europee. Ogni giorno i romani vivono una città fortemente congestionata, che fa registrare alti tassi di inquinamento ambientale, dove gli aspetti negativi del traffico generano elevati costi economici per la collettività. Investiremo in tutte le forme di mobilità alternativa attraverso l'azione combinata di un'ampia serie di piccoli e medi interventi di mobilità sostenibile, che in altre importanti città europee hanno dimostrato di essere efficaci e che probabilmente si adattano, meglio delle "grandi opere", alle caratteristiche storico-urbanistiche di Roma. A Roma la bicicletta è utilizzata solo per lo 0,4% degli spostamenti. A Berlino la percentuale è del 10%, ad Amsterdam del 20%, a Milano del 5%. L'uso della bicicletta deve tramutarsi in una reale integrazione al sistema di trasporto pubblico e non essere confinata solo al "tempo libero". Anche perché, in una zona ad alto traffico veicolare come Roma la bicicletta risulta essere di gran lunga più veloce della macchina fino ad un raggio compreso tra i 3 ed i 5 km. Occorre considerare, che il 62% dei trasporti urbani è sotto i 5 km, quindi la bicicletta conviene.

Cambiamo tutto a partire da:

- ◆ **Referente della mobilità in ogni municipio.** Una figura altamente specializzata e competente che, sotto il coordinamento del dipartimento per la mobilità, svolga compiti di consultazione, analisi, gestione e monitoraggio del traffico a livello municipale. Ogni referente della mobilità municipale dovrà attivamente partecipare alla realizzazione del piano per la mobilità sostenibile della città.
- ◆ **Piano quadro della ciclabilità.** Ripartire dal piano redatto dal Comune in collaborazione con le associazioni dei ciclisti, approvato nel 2010, ma mai realmente messo in atto e che, invece, va reso operativo. Il piano va migliorato agendo su tre punti. Prima di tutto va previsto un maggiore coinvolgimento delle grandi aziende private e dei grandi soggetti pubblici (ospedali, università ecc.), che possono essere interessati a promuovere la ciclabilità a favore dei loro clienti/utenti e dei loro dipendenti. In secondo luogo, bisogna investire sul rispetto delle regole mirate a garantire la sicurezza stradale dei ciclisti. Infine, va pianificata e integrata una rete di officine di manutenzione per le bici, oggi praticamente inesistente in città. Per generare economie di scopo, contenere i costi e semplificare i procedimenti è, inoltre, necessario integrare la realizzazione del "Piano della ciclabilità" con gli interventi di manutenzione straordinaria delle strade.
- ◆ **Pianificare le reti ciclabili.** Realizzare una rete ciclabile che si estenda a raggiera, per almeno 3 km, dalle principali fermate della metro o del treno, potenziando gli spazi di sosta oggi scarsamente presenti nelle stazioni.
- ◆ **Messa a gara del servizio di *bike sharing* su vasta scala.** Seguire l'esempio di Parigi con 24.000 bici, di Londra con 9.200 bici, così come di Barcellona, Lione, Valencia, Siviglia, Milano e Bruxelles, ciascuna con oltre 2.000 bici, per aumentare qualità e distribuzione del servizio di *bike sharing* su vasta scala. Il bando di gara dovrà specificare i punti in cui dovranno essere posizionate le aree di prelievo/deposito dei mezzi, in modo da garantire che queste non vengano localizzate solo nei punti di maggior pregio della città, ma distribuite anche nelle aree meno centrali, a partire da quelle a maggior intensità abitativa, e a ridosso delle Mura Aureliane.
- ◆ **Il servizio "treno più bici".** L'utilizzo della bici deve diventare più semplice, ad esempio favorendo il trasbordo sui treni e favorendo la realizzazione di spazi condominiali per il parcheggio delle bici.
- ◆ **"Zone 30".** Per favorire la circolazione lenta a piedi e in bicicletta, su alcune strade, si possa introdurre il limite massimo di velocità di 30 km/h. Questo abbassamento della velocità massima avrà ripercussioni minime sugli effettivi tempi di percorrenza e garantirà, invece, maggiore sicurezza stradale, meno rumore e una migliore qualità dell'aria.
- ◆ **Car sharing.** Potenziare il servizio per mettere Roma in linea con le migliori esperienze europee: a Londra il *car sharing* denominato "London Car Clubs" conta oltre 1.100 veicoli per

più di 60.000 utenti, a Parigi si stanno installando 6.600 punti di ricarica per 3.000 auto elettriche. Questo servizio può rappresentare un vantaggio economico concreto per tutti quei romani che percorrono mediamente meno di 10.000 km all'anno in automobile. Il costo medio annuo di un'auto, compreso il suo ammortamento, è di circa 4.500 euro, che in media incide tra il 12% e il 25% sul reddito netto familiare. Il servizio può essere, quindi, un sostegno al reddito per decine di migliaia di famiglie oltre che contribuire al miglioramento ambientale: ogni auto in condivisione sostituisce in media 8-14 veicoli privati. Gli spazi a bordo strada da dedicare alle macchine di *car sharing* in sosta potranno essere quelli lasciati liberi dai cassonetti dei rifiuti, man mano che si diffonderà la raccolta differenziata "porta a porta", in modo da non ridurre gli incassi che il Comune ottiene dalla sosta tariffata.

- ◆ **Più punti di car e bike sharing.** Prevedere punti dedicati, posizionati in prossimità delle grandi aziende pubbliche e private, da concordare con i mobility manager aziendali. Concordare punti aggiuntivi di *car sharing* o *bike sharing* con i grandi condomini che ne faranno richiesta e ne avranno l'uso esclusivo.
- ◆ **Hub della mobilità sostenibile.** Trasformare alcune stazioni della metropolitana e della ferrovia in un hub della mobilità sostenibile con punti *car sharing*, *bike sharing*, parcheggi sorvegliati per le biciclette, un sistema di piste ciclabili, punti di raccolta per taxi collettivi, colonnine di ricarica per auto elettriche e bici a pedalata assistita. Inizialmente Termini, poi Tiburtina e Ostiense, successivamente anche Trastevere e San Pietro.
- ◆ **Tessera unica.** *Car sharing* e *bike sharing* accessibili con una stessa tessera, utilizzabile anche come abbonamento Atac.
- ◆ **Patto per la mobilità sostenibile.** Roma Capitale dovrà farsi promotrice di una forte moral suasion nei confronti delle decine di grandi aziende (Eni, Enel, FS, Telecom, Acea, Poste Italiane ecc.) e dei centri commerciali, ospedali, ministeri, università ecc. che assommano decine di migliaia di dipendenti, affinché nominino e rendano davvero operativo il mobility manager (come vuole la legge) e incentivino il telelavoro, il *car pooling*, l'utilizzo

della bici e dei mezzi pubblici.

## 1.10. LA NUOVE SFIDE. L'AUTO ELETTRICA A ROMA

Nei prossimi tre anni è previsto l'arrivo di una ampia gamma di **veicoli elettrici** e **ibridi plug-in** – si stima che nel 2020 tali mezzi costituiranno circa il 5% del parco auto circolante a Roma – prodotti dalle principali case automobilistiche, a cui vanno aggiunte le bici a pedalata assistita e gli scooter elettrici.

Cambiamo tutto a partire da:

- ◆ **Una rete di ricarica diffusa.** Creare centrali di ricarica dei mezzi elettrici presso edifici opportunamente dotati di sistemi di co-generazione per la produzione di calore ed energia elettrica, attraverso i sistemi fotovoltaici. L'obiettivo è quello di utilizzare l'energia autoprodotta e non utilizzata per ricaricare i mezzi e ridurre, così, l'impatto sulla rete locale di distribuzione e i relativi investimenti. È questo il primo passo per arrivare a progettare nuovi quartieri dove l'utilizzo di automobili a "emissioni zero" sia fortemente incentivato.
- ◆ **Acquisto di veicoli elettrici** effettuati dalla stessa amministrazione.
- ◆ **Ultimo miglio.** Anche il settore della mobilità delle merci dovrà essere interessato dalla "rivoluzione elettrica" per permetterne il trasporto nell'ultimo miglio su veicoli elettrici.

## 1.11. LA TECNOLOGIA AL SERVIZIO DELLA MOBILITÀ. INFOMOBILITY, BIGLIETTO ELETTRONICO, WEB

Le nuove tecnologie della comunicazione per il trasporto pubblico e la mobilità alternativa possono rendere più semplice la vita delle persone che si spostano con i mezzi pubblici. Le nuove tecnologie per l'**infomobilità** dovranno rappresentare un importante banco di prova e di verifica per la revisione complessiva degli orari e dei percorsi coperti dai mezzi delle Ferrovie dello Stato, Atac, ferrovie concesse (Roma-Lido, Roma-Viterbo, Roma-Pantano) e Cotral, spesso non coordinati e non pianificati per favorire la migliore intermodalità dei cittadini.



Cambiamo tutto a partire da:

- ♦ **Meno biglietti di carta e obliteratrici.** Prevedere modalità più semplici ed evolute per acquistare i biglietti del trasporto pubblico locale e per pagare le tariffe della sosta attraverso gli **smartphone** e i **sistemi di obliterazione di ultima generazione**.
- ♦ **Sito dedicato alla mobilità sostenibile.** Servono informazioni puntuali sulla rete delle auto e delle bici *in sharing* - su queste ultime occorre installare piccoli GPS per scoraggiare eventuali furti - e sulla loro disponibilità, che potrà essere rilevata in tempo reale attraverso l'introduzione di **sensori di parcheggio**. Roma, con i suoi poli tecnologici, le sue università e le sue imprese innovative può farsi promotrice di un **filone di ricerca** applicata a questi nuovi sistemi di infomobilità urbana.

## 1.12. STRADE SICURE. GARANTIRE LA MANUTENZIONE E LA SICUREZZA DELLE STRADE

Uno dei segni più evidenti della cattiva gestione della giunta Alemanno è quotidianamente visibile sulle strade della nostra città che sono piene di buche. Sul fronte della sicurezza stradale c'è da fare un lavoro importante, da concepire insieme alla polizia locale di Roma Capitale e con le associazioni delle vittime della strada. Nel 2011 i morti per incidenti stradali a Roma sono stati 165, di cui il 65% ha coinvolto persone anziane. Il tasso di mortalità sulle strade - morti per milione di abitanti - è 74, a Barcellona 27, a Londra 29 e a Parigi 16: a Roma si muore sulle strade quasi 5 volte in più che a Parigi. È prioritario tornare ad assicurare una adeguata manutenzione delle strade.

Cambiamo tutto a partire da:

- ♦ **La riduzione drastica dell'insicurezza dei pedoni** (in particolare anziani, disabili e genitori con bambini), definendo uno standard comune in tutta la città di sistemazione degli incroci e di protezione dei percorsi (sul modello adottato nell'ex III Municipio), per allargare gli spazi pedonali, impedire la sosta selvaggia e rimuovere bancarelle e cartelloni abusivi.
- ♦ **Basta con gli affidamenti diretti.** Bisogna creare la centrale unica degli appalti e riportare ordine e trasparenza negli interventi di manutenzione delle strade. La centrale unica

avrà l'impostazione qualificata e la gestione operativa di tutte le commesse, al servizio dell'amministrazione centrale e dei municipi.

- ♦ **Stop alla gestione per emergenze.** Bisogna passare da un modello di affidamento basato sulla manutenzione più o meno emergenziale, a un modello fondato sulla gestione, unificando i lavori di natura straordinaria con quelli di natura ordinaria. La ditta vincitrice deve diventare la responsabile del buono stato della strada per quattro o cinque anni e avere tutto l'interesse a realizzare interventi a regola d'arte con le migliori tecniche e i migliori materiali per non tornarci sopra. Prevedere anche forti penalità e blocco dei pagamenti per chi non rispetta il contratto.
- ♦ **Suddividere la città in macro lotti.** Allo stesso tempo bisognerà aggiungerne uno per la grande viabilità, più facilmente controllabili dall'amministrazione. Va posta fine alla parcellizzazione degli affidamenti ma, al contempo, bisogna evitare l'appalto unico trattandosi di una modalità non appropriata alla complessità della rete viaria.
- ♦ **Controllo sugli interventi.** Le nuove tecnologie rappresentano una grande opportunità per favorire il controllo diretto dei cittadini: bisogna iniziare dal mettere su internet i tempi di realizzazione degli interventi a maggiore impatto sulla città, con verifiche periodiche sull'avanzamento dei lavori.
- ♦ **Sampietrini.** Vanno lasciati solo dove è possibile, senza nulla togliere alle politiche di riqualificazione e decoro della città.
- ♦ **Rotatorie.** Realizzarle dove necessario, come strumento per disincentivare l'alta velocità, come avviene in tutta Europa.
- ♦ **Sperimentare nuovi materiali per il manto stradale.** Sperimentare l'uso del bitume modificato con polverino di gomma di pneumatico riciclata, come sta avvenendo in altre città italiane. Si tratta di una tecnica innovativa che permette di rendere più duraturi gli interventi e abbattere i costi di manutenzione, garantire maggiore aderenza e sicurezza delle strade, ridurre il "rumore di marcia" e potenziare la catena del riciclo e riuso dei materiali.
- ♦ **Coordinamento degli scavi per il posizionamento delle reti.** Il buono stato

delle strade della città dipende anche da una efficace e unitaria politica degli scavi che deve basarsi su una programmazione dei lavori per specifici "lotti". Vincolare il complesso dei gestori di servizi pubblici a interventi congiunti, riducendo così i disagi per i cittadini e puntando ad aumentare la qualità del ripristino del manto stradale.

### 1.13. UN PIANO URBANO PER LA LOGISTICA MERCI

Roma ha bisogno di un piano della logistica da concepire e realizzare insieme agli operatori del settore. È stato fatto poco nell'ultimo quinquennio per indirizzare le politiche del trasporto urbano delle merci verso un modello di sostenibilità ambientale.

Cambiamo tutto a partire da:

- ◆ **Rivedere il piano scarico-carico merci.** È necessario regolare, senza adottare iniziative improvvisate, in modo più razionale e sostenibile il forte impatto che il trasporto delle merci ha soprattutto sul centro storico della città in termini di congestione, di inquinamento e di corse perse per il trasporto pubblico, a causa della sosta d'intralcio.
- ◆ **Organizzare una rete di *transit point* con spazi di sosta e piattaforme per l'uso di mezzi elettrici.** Occorre una rete di *transit point* dislocata in punti strategici della città, indispensabili per organizzare in modo economicamente gestibile ed efficiente la "rottura di carico", per il successivo inoltro delle merci verso il centro storico con mezzi ecologici che ottimizzino il riempimento. Si possono usare siti dismessi o con disponibilità di spazi, come ad esempio quelli delle rimesse dei gestori del trasporto pubblico a Roma.
- ◆ **Favorire i veicoli a basso impatto inquinante.** Verificare la possibilità di introdurre un sistema premiante, teso a scoraggiare l'uso dei veicoli più inquinanti e a incoraggiare i veicoli a più basso impatto (gpl, metano ed elettrici) affinché si possa contribuire all'abbattimento delle polveri sottili.

### 1.14. LA QUALITÀ DELL'ARIA

Il 2013 è stato indicato dalla Commissione Europea come l'Anno europeo dell'Aria, con il lancio

dell'iniziativa Cleaner air for all. In particolare il problema delle polveri sottili PM è sottovalutato e trascurato, soprattutto in considerazione dei danni alla salute. In altre città si stanno sviluppando movimenti di cittadini che è importante coinvolgere in questa fase.

È necessario costruire una rete di controllo e di monitoraggio della qualità dell'aria che sia adeguata ed efficiente: le centraline possono diventare i fulcri con i quali monitorare le diverse aree che compongono i municipi. In questo senso deve essere rafforzato il rapporto di cooperazione con ARPA Lazio e con la Regione, al fine di pianificare la rete di monitoraggio e adattare gli strumenti di pianificazione della mobilità. Il monitoraggio e gli interventi per ridurre l'impatto legato all'inquinamento dell'aria dovranno essere rivolti, in modo particolare, alle aree esterne al centro storico dove è maggiore la densità abitativa e, di conseguenza, l'esposizione al rischio per la salute dei cittadini.

### 2. CAMBIAMO IL CICLO DEI RIFIUTI: RACCOLTA, RICICLO E RIUSO

La gestione dei rifiuti insieme al trasporto pubblico, costituisce l'altro servizio su cui intervenire in maniera innovativa e decisa. In questi ultimi cinque anni la tariffa rifiuti è aumentata a livelli insostenibili per le famiglie e le imprese romane, seconda solo a quella di Napoli, senza che siano stati raggiunti risultati anche solo sufficienti sul fronte della pulizia della città e dei quantitativi di raccolta differenziata e di materiale recuperato e riciclato. La raccolta differenziata è una "rivoluzione culturale" ancora tutta da svolgere a Roma, mentre in altre parti d'Italia è ormai una rivoluzione avvenuta con successo. Milano nel 2003 aveva già superato la soglia del 35%, Salerno negli ultimi due anni ha raggiunto il 65% e ottimi risultati sono stati raggiunti anche da molti comuni della provincia di Roma come Ciampino. Va adottata, pertanto, una strategia d'azione mirata a creare altre abitudini, altri meccanismi comportamentali, altri automatismi che rendano la raccolta differenziata una azione ordinaria e quotidiana nella vita dei cittadini romani. L'obiettivo deve essere raggiungere il 50% di raccolta differenziata entro il 2014 e il 65% entro il 2016, superando il grave ritardo causato dall'amministrazione