

E' dura la vita per chi è costretto ogni giorno a muoversi dentro Roma. La città ha un urgentissimo bisogno di affrontare i problemi di un sistema dei trasporti indegno di una Capitale europea, che costringe centinaia di migliaia di persone ogni giorno a passare ore in auto o su treni e autobus lenti e inadeguati. Occuparsi di questi problemi, cominciare a dare risposte avrebbe effetti sia sul traffico e l'inquinamento, che sulla qualità della vita dei cittadini e renderebbe sicuramente Roma una città più attraente da visitare.

Da dove cominciare per cambiare questo stato di cose? Di sicuro dobbiamo sgombrare il tavolo dalle scuse. Tutto vero, la crisi e il taglio dei trasferimenti, i debiti delle aziende. Ma **a Roma il deficit principale oggi sta nella visione di un futuro per la mobilità della città.** Qui sta la responsabilità e le sfide oggi per le Giunte Marino e Zingaretti, aprire una fase di cambiamento reale, che porti a individuare scelte, a cancellare gestioni inadeguate, ad ascoltare i cittadini e a realizzare interventi che portino a cambiare questo stato di cose.

Pendolari(a)Roma è un osservatorio promosso da Legambiente che ha come obiettivo di aprire questo confronto, portando idee e raccontando le situazioni di degrado, presentando dati e dando voce ai comitati, come facciamo da anni con la campagna Pendolaria.

Vogliamo combattere la rassegnazione di chi pensa che non ci sia niente da fare, che tra la crisi di Atac e la riduzione dei trasferimenti statali, i tempi biblici dei cantieri della linee B1 e C, i soliti annunci e promesse, nulla potrà sul serio cambiare.

Vogliamo combattere quella che oggi viene chiamata sindrome dell' "annuncite". Per cui se oggi le cose vanno così però un domani sarà una meraviglia tra progetti di tram o nuove infrastrutture, che ogni settimana vengono annunciati, e però ogni volta diversi e dopo poco scompaiono dalla cronaca per essere sostituiti da altri annunci.

Aprire un confronto sulle idee è fondamentale per capire su cosa la città vuole puntare nei prossimi anni, per far capire al Governo nazionale come la Capitale - con oltre 3 milioni di persone che ogni giorno entrano e si muovono all'interno - abbia le idee chiare e il diritto a risorse per investimenti in progetti di mobilità sostenibile. Ma le decisioni vanno prese adesso, perché oggi più che mai la mobilità è un'emergenza oltre che una chiave fondamentale per riqualificare le aree della città e ricostruire intorno ai nodi del trasporto pubblico spazi pubblici e privati finalmente integrati, accessibili, di qualità. Se poi si considera l'imminente Giubileo e la candidatura per le Olimpiadi del 2024 si comprende l'urgenza di un progetto per la mobilità di oggi e domani. Che vi sia una forte domanda di cambiamento lo si vede dal successo di un servizio innovativo come Car2Go o degli spostamenti in bicicletta, i cittadini vogliono cambiare abitudini di spostamento estenuanti perché bloccate dal traffico o da mezzi pubblici lenti e affollati.

Legambiente vuole dare visibilità e forza a **una battaglia di civiltà** come quella di avere a Roma treni nuovi, più numerosi e puntuali per chi viaggia, carrozze pulite e non sovraffollate, servizi migliori nelle stazioni e integrazione con autobus e tram, maggiori informazioni ai viaggiatori, collegamenti e tariffe che migliorino gli spostamenti quotidiani riducendo il bisogno del mezzo privato. L'osservatorio si occuperà in particolare della **"cura del ferro"**, treni regionali, metropolitane, tram perché in un'area metropolitana con oltre 4 milioni di abitanti e con densità e dinamiche di spostamenti

di questa dimensione è la priorità per cambiare sul serio la situazione. Proprio in un momento di crisi economica come quello che stiamo attraversando bisogna occuparsi di un fenomeno sociale di queste dimensioni, perché questi dati si spiegano anche con la crisi economica che ha obbligato tante persone a trovare mezzi alternativi per i propri spostamenti. Inoltre i numeri di chi viaggia su treni regionali, metropolitane, autobus è sempre sottostimato – perché molti viaggiano senza biglietto, anche per l’assenza di controlli – e soprattutto sono solo una parte di coloro che tra auto private e motorini si sposta ogni giorno nell’area romana.

Questo documento è il primo contributo dell'osservatorio, con un’analisi della situazione del trasporto ferroviario nell'area romana e l'individuazione delle 7 priorità di Legambiente per cambiare la mobilità a Roma e restituire finalmente una speranza ai cittadini: una regia unica per ripartire con la cura del ferro; chiare priorità infrastrutturali come chiusura dell'anello ferroviario, raddoppi dei binari nelle linee ferroviarie metropolitane, prolungamenti Metro A e B, Linea C; un programma per l’acquisto e il rinnovo di treni, tram, autobus; un servizio di autobus e tram veloce, protetto, integrato; un piano per la riqualificazione delle stazioni; un centro storico pedonale e accessibile; una rete di percorsi ciclabili nella città.

Capitolo 1

La situazione del trasporto ferroviario pendolare nel Lazio

Il Lazio è al secondo posto in Italia, dopo la Lombardia, per numero di pendolari su treno con 540mila viaggiatori (+35% rispetto al 2008) che ogni giorno transitano sui 1.379 km di rete ferroviaria, pari a 2,5 milioni di spostamenti giornalieri della popolazione residente così ripartiti: Roma con circa 1,8 milioni; Latina con circa 227 mila, Frosinone con circa 214 mila, Viterbo con circa 125 mila e Rieti con circa 64 mila. Ci sono più di 160 mila persone che entrano ed escono quotidianamente dalla Capitale in treno, mentre sono 970 i treni regionali di Trenitalia che ogni giorno si muovono nel territorio del Lazio, a cui vanno aggiunti 88 treni di ATAC per un totale di 1.058 (mentre sono 2.116 in Lombardia).

Numero dei pendolari su ferro nel Lazio

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
400.000	440.000	540.000	540.000	560.000	560.000	540.000

Fonte: Pendolaria 2014, Legambiente

Dai dati sul numero di pendolari emerge come dopo il boom di pendolari fino al 2012, vi sia stata una sostanziale stabilizzazione con un calo nell’ultimo anno. Questo calo si spiega da un lato con la crisi e dall’altro con il taglio avvenuto nel servizio. Tra il 2011 e il 2014, a seguito dei tagli nei trasferimenti da parte dello Stato alle Regioni, è stata effettuata una riduzione del servizio pari al 3,7% e un aumento del prezzo dei biglietti del 15%.

E’ dal 2001 che la competenza sul servizio ferroviario regionale è stata trasferita dallo Stato alle Regioni, che definiscono contratti di servizio con i concessionari (nel Lazio Trenitalia e Atac), mentre per il funzionamento del servizio le risorse sono garantite da finanziamenti statali e regionali. Il calo

dei trasferimenti da parte dello Stato nel Lazio è stato del 15,5% (tra il 2009 ed il 2012), le risorse per il Contratto di Servizio sono pari a 310,8 milioni (di cui 219 a Trenitalia e 91,8 ad Atac) che hanno permesso di garantire 21,25 milioni di TrenixKm/anno. A fronte di questi tagli non c'è stata un'integrazione da parte della Regione di risorse tali da evitare i tagli e garantire gli investimenti (come fatto da Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana).

In questi anni non si può dire che la Regione Lazio sia mai stata ai vertici in Italia, sia per quanto riguarda l'acquisto di nuovi treni (o il restyling di quelli esistenti) sia per la quantità e la frequenza degli stessi. Miglioramenti cominciano a vedersi con i nuovi treni sulle linee gestite da Trenitalia ma molto resta ancora da fare e la situazione sulle linee gestite da Atac è pessima. Inoltre l'attenzione alla qualità e efficienza del servizio ha scontato molti problemi legati a un contratto di servizio che non permette di garantire controlli nell'interesse dei pendolari. La novità è che il contratto è scaduto nel 2014 e ora si dovrà realizzare una gara per la scelta dell'operatore (ma non se ne hanno fino ad oggi notizie) e arrivare a un contratto di servizio finalmente adeguato.

Finanziamenti della Regione Lazio (mln di Euro)

Anno	Materiale rotabile	Servizi aggiuntivi
2003	10	18,1
2004	17,15	20,31
2005	18,21	22,45
2006	4,98	32,5
2007	28	33,82
2008	29	33,86
2009	64	33,86
2010	35,1	33,86
2011	35,1	0
2012	35,1	0
2013	35	0
2014	35	0

Fonte: Pendolaria 2014, Legambiente

Percentuale di spesa per i pendolari rispetto al bilancio della Regione Lazio

2009	2010	2011	2012	2013	2014
0,13	0,15	0,19	0,13	0,12	0,14

Fonte: Pendolaria 2014, Legambiente

Aumenti biglietti e abbonamenti dei trasporti del Lazio

Atac Abbonamento Mensile non nominativo	Atac Abbonamento Annuale Ordinativo	Atac Abbonamento Mensile ordinario	Atac Carta Settimanle
Da 46 a 53 euro	Da 230 a 250 euro	Da 30 a 53 euro	Da 16 a 24 euro
Atac Biglietto giornaliero	Atac Biglietto (Bit)	Atac Biglietto valido 3 giorni	Metrebus Lazio Giornaliero Spostamento tra 7 zone
Da 4 a 6 euro	Da 1 a 1,50 euro, validità 100 minuti	Da 11 a 16,50	Da 10.5 a 14 euro
Metrebus Lazio Giornaliero Spostamento tra 2 zone	Metrebus Lazio mensile Spostamento tra 7 zone	Treni Su base chilometrica 81-90 km	Treni FL1 Fuori Roma-Aeroporto
Da 4,5 a 6 euro	Da 93 a 108,50 euro,	Da 4,5 a 5 euro	Da 8 a 11 euro

Fonte: <http://www.romatoday.it/foto/cronaca/aumento-biglietti-abbonamenti-trasporti-lazio/>

Per quanto riguarda la spesa per infrastrutture tra il 2003 e il 2014 la Regione Lazio ha privilegiato le strade con oltre 797 milioni (il 62,5%), poi le metropolitane con 424 milioni (il 33,2%), infine la ferrovia con 55 milioni (il 4,3%). La Giunta Zingaretti nella Legge di Bilancio 2015 ha scelto come priorità di finanziamento su ferro la Metro C di Roma (170 milioni), il raddoppio delle ferrovie Roma-Viterbo e Campoleone-Aprilia (68,5 milioni), mentre come strade il completamento della Orte-Civitavecchia (170,4 milioni) e la tangenziale dei Castelli (13,3 milioni).

Capitolo 2

La rete e i servizi per il trasporto pendolare a Roma

La rete del ferro nell'area metropolitana romana è organizzata intorno a tre sistemi: un servizio di trasporto ferroviario organizzato intorno a 11 linee per 842 chilometri e 215 stazioni (un potenziale enorme dunque), un servizio di metropolitana all'interno del Comune di Roma con 53 chilometri e 67 stazioni, con 2 linee in esercizio da diversi anni e una inaugurata quest'anno e costruita solo in parte, un servizio di tram per la sola città di Roma con 6 linee e 40 chilometri di lunghezza.

I servizi di trasporto ferroviario che interessano l'area romana sono suddivisi tra un sistema di 8 linee denominate FL gestite da Trenitalia e 3 linee ferroviarie, normalmente chiamate "ex concesse" gestite da Atac.

Il trasporto ferroviario nell'area metropolitana di Roma

Linee	Operatore	Km	Stazioni	Frequenza (ora di punta)
FL1 Fara Sabina-RM-Fiumicino Aeroporto	Trenitalia	110	26	15 minuti
FL2 RM Tiburtina-Tivoli	Trenitalia	40	13	30 minuti (urbano) 1 ora (extraurbano)
FL3 RM Ostiense-Viterbo	Trenitalia	88	26	15 minuti (urbano) 30 minuti (extraurbano)
FL4 RM Termini-Frascati/Albano/Velletri	Trenitalia	64	20	1 ora
FL5 RM Termini-Civitavecchia	Trenitalia	77	14	Circa 40 minuti (non cadenzato)
FL6 RM Termini-Cassino	Trenitalia	137	22	Circa 30 minuti (non cadenzato)
FL7 RM Termini-Formia	Trenitalia	128	13	1 ora
FL8 RM Termini-Nettuno	Trenitalia	59	13	1 ora
RM S.Paolo-Ostia	ATAC	28	13	10-15 minuti
RM Termini-Giardinetti	ATAC	9	19	10 minuti
RM Flaminio-Viterbo	ATAC	102	36	10-15 minuti (urbano) 30 minuti (extraurbano)

Fonte: Elaborazione Legambiente su dati Trenitalia e Atac

Le linee ferroviarie che attraversano Roma sono tra le più "frequentate" d'Italia. Se prendiamo come riferimento l'alta velocità ferroviaria Roma-Milano ogni giorno vede circa 40 mila viaggiatori a fronte degli oltre 90 mila sulla Roma San Paolo-Ostia Lido, dei 75 mila della linea gestita da Atac tra Roma Nord e Viterbo, i 75 mila della Fara Sabina-Fiumicino, i 40 mila della Roma-Pantano.

Le linee ferroviarie più frequentate nell'area metropolitana di Roma

Linee	Viaggiatori al giorno
Roma San Paolo-Ostia	90.000
Roma Nord-Viterbo	75.000
Fiumicino Aeroporto-Fara Sabina	75.000
Roma Ostiense-Viterbo	65.000
Roma Termini-Frosinone	45.000
Roma Termini-Castelli Romani (FL4)	42.000
Roma Termini-Nettuno	41.000
Roma Termini-Civitavecchia	40.000

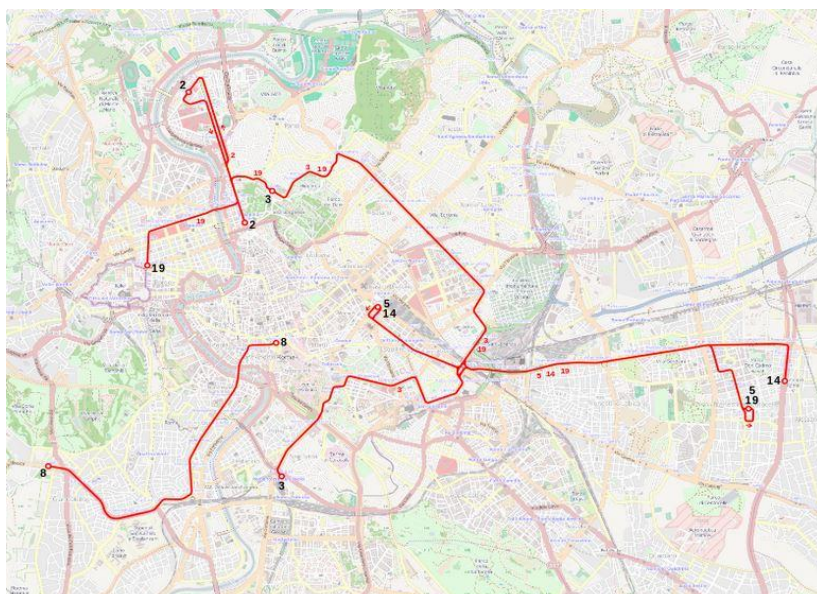
Fonte: Elaborazioni Legambiente-Pendolaria 2014

La metropolitana di Roma è composta da tre linee, identificate con lettere e colori diversi, per una

lunghezza totale di 53,1 km. La prima, la linea A (identificata con il colore arancione) fu inaugurata nel 1980; la seconda, la linea B (colore blu), nel 1955 anche se solo in parte. La linea C (evidenziata dal colore verde) è stata inaugurata il 9 novembre 2014 e al momento conta 15 stazioni per 12,7 km. **La metropolitana di Roma** è dotata di 67 stazioni, delle quali 46 sono sotterranee e trasporta 762.000 passeggeri al giorno (450.000 la A, 300.000 la B, 12.000 la C).

Le frequenze sulle linee sono per la linea A di un treno ogni 2 minuti circa (ma nelle ore non di punta la frequenza sale a 6-10 minuti; per la B di 3 minuti ma solo negli orari di punta (si passa poi a 6 minuti e oltre) mentre per la linea C di un treno ogni 12 minuti.

La rete dei tram è organizzata intorno a 6 linee per complessivi 40 chilometri circa, e purtroppo è solo il lontano ricordo di una rete che nel 1929 vedeva circolare tram su 59 linee per oltre 400 chilometri di binari.

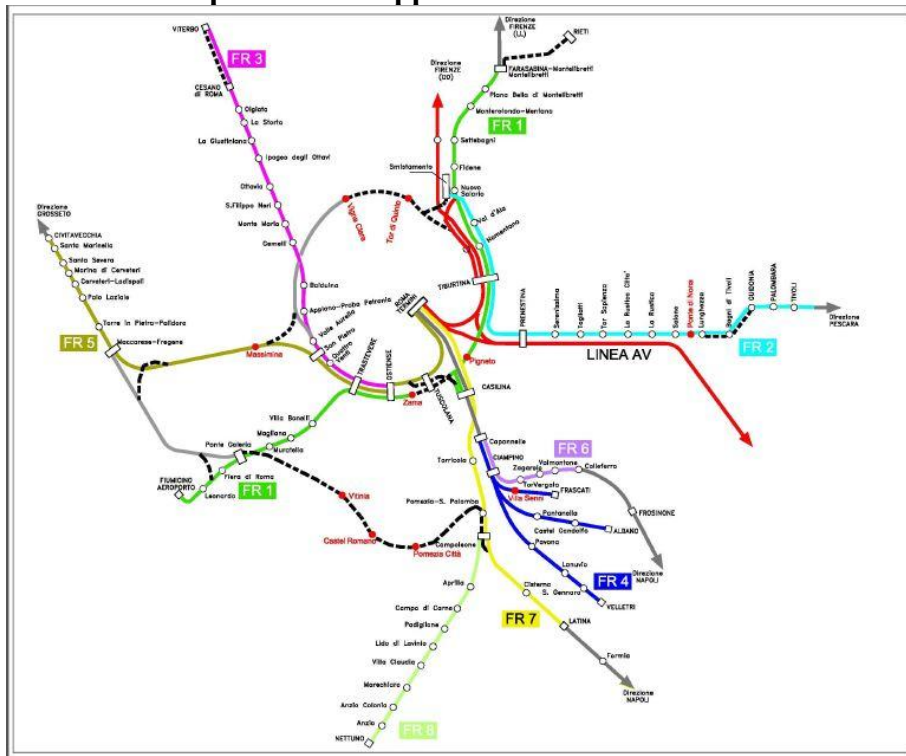


Le linee dei tram a Roma (fonte Wikipedia)

I problemi e le richieste dei pendolari

Sono tempi difficili per quei cittadini del Lazio che ogni giorno prendono il treno per andare a lavorare o a studiare. Una condizione di disagio che dipende dal “successo” di frequentazione dei treni, sempre più stracolmi, i numerosi disagi lamentati dai viaggiatori evidenziano le molte criticità del sistema del trasporto a Roma. Ritardi, cancellazione dei servizi offerti sono soltanto alcune delle voci di reclamo che evidenziano la triste realtà di utenti ogni giorno più delusi e frustrati da tale incuria e degrado, resi ancor meno tollerabili da un costante aumento ingiustificato dei costi del biglietto. Chi viaggia a Roma non chiede la luna, ma condizioni di viaggio dignitose, con frequenze certe e degne di un Paese civile, (invece spesso si verificano cancellazioni senza preavviso, né comunicazioni) in vagoni puliti e riscaldati di inverno e raffrescati d’estate.

Stato attuale e possibili sviluppi della rete ferroviaria dell'area romana



Fonte RFI

Linea per linea ferroviaria: i problemi e le richieste dei pendolari

-FL1 Fara Sabina-RM-Fiumicino Aeroporto. Fermare le cancellazioni di treni che portano disagi e ad accumulare ritardi. Aumentare le frequenze, almeno nelle ore di punta fino a 7 minuti. Realizzare le nuove stazioni di Pigneto (di interscambio con la linea C, ma anche con la FL7), Zama, riaprire la stazione di Val D'Ala e progettare un collegamento per Fiumicino Centro che vada oltre la linea di bus urbani del comune di Fiumicino.

-FL2 RM Tiburtina-Tivoli. Aumentare le frequenze, che oggi nelle ore di punta vedono un treno ogni mezz'ora nel tratto urbano. Realizzare, il raddoppio della tratta Lunghezza-Guidonia, da anni progettata dopo che il raddoppio ha interessato solo il comune di Roma per l'affiancamento con l'alta velocità Roma-Napoli, nonché l'apertura delle stazioni Ponte di Nona e Guidonia Collefiorito e la creazione di interscambi modali con i tracciati Cotral che arrivano a Roma dall'area est della regione.

-FL3 RM Ostiense-Viterbo. Garantire la puntualità. Far partire i treni a Viterbo Porta Fiorentina, che potrebbe unire 3 linee Trenitalia e darebbe più respiro e puntualità ai treni sulla FL3. Realizzare il raddoppio dei binari da Cesano a Bracciano. I pendolari di Bracciano, Vigna di Valle ed Anguillara Sabazia chiedono un abbonamento uguale a quello degli utenti che partono da Cesano. I Pendolari di Manziana e Bracciano chiedono un passaggio con passerella che colleghi il parcheggio auto di via

Udino Bombieri alla Stazione di Bracciano, evitando di fare il giro dal Passaggio a Livello con un percorso di 10 minuti.

-FL4 RM Termini-Frascati/Albano/Velletri. Garantire la puntualità e aumentare la velocità dei treni dovuta a linee vecchie e al collo di bottiglia di Ciampino quando si uniscono le tre linee per Frascati/Albano/Velletri insieme alla tratta proveniente da Cassino. Realizzare i raddoppi delle tratte da Ciampino fino ad Albano, Frascati, Velletri, una nuova stazione a Villa Senni, riaprire la Stazione Casilina con il collegamento con il quartiere di Torpignattara. Eliminare i numerosi passaggi a livello, allargare le banchine.

-FL5 RM Termini-Civitavecchia. Aumentare le frequenze (almeno una ogni mezz'ora su tutta la linea) e il numero delle carrozze, eliminando i buchi del servizio nell'orario dopo le 18. Si chiede di garantire la pulizia e la puntualità, le cancellazioni senza preavviso. Realizzare le stazioni di Massimina e Statua, prevedere la fermata nella stazione di Quattro Venti come integrazione con la FL3. Garantire un servizio efficace e diversificato per i viaggiatori che in nave arrivano a Civitavecchia per evitare che continui una situazione di affollamento dei treni per i pendolari.

-FL6 RM Termini-Cassino. Garantire puntualità e il rinnovo del materiale rotabile (tra i più vecchi della Regione), aumentare il numero delle carrozze che impedisce ai pendolari da Zagarolo di salire su treni già pieni.

-FL7 RM Termini-Formia. Garantire la puntualità e aumentare il numero delle carrozze che impedisce ai pendolari di salire su treni già pieni.

-FL8 RM Termini-Nettuno. Intervenire sulla lentezza dei treni – appena 59 km vengono percorsi mediamente in 67 minuti (ma con punte di 86 minuti), ad una andatura di 52 km/h – aumentare la frequenza di passaggio dei treni, a partire dal ripristinare il treno delle 8 e 30. Realizzare il raddoppio di 26 chilometri di binari, da Nettuno a Campoleone. Intervenire sulle stazioni e le banchine per adeguarle.

-RM S.Paolo-Ostia. Intervenire sulla qualità del materiale rotabile, in particolare per quanto riguarda il raffrescamento delle carrozze in estate. Migliorare la costanza del servizio e la puntualità. Trasformare questa storica ferrovia, la più frequentata d'Italia con 90.000 passeggeri al giorno, in una vera e propria metropolitana, con treni più frequenti e moderni.

-RM Termini-Giardinetti. Garantire il servizio, caratterizzato negli ultimi anni da ritardi, cancellazioni, guasti. Investire in nuovo materiale rotabile e nella trasformazione in linea di Tram dopo la realizzazione della Linea C nelle tratte più centrali. Collegare la nuova linea tramviaria direttamente alla Stazione Termini e da lì con i popolosi quartieri Prenestino e Casilino.

-RM Flaminio-Viterbo. Intervenire per cambiare treni e carrozze (vecchi e inadeguati), per aumentare le frequenze perché i treni sono spesso stracolmi, sulla velocità media (oggi 39km/h). Riqualificare le stazioni caratterizzate da degrado e sporcizia, biglietterie inutilizzabili. Rivedere il tracciato

specialmente nel tratto extraurbano, prevedendo rettifiche che permetterebbero di accorciare i tempi di percorrenza. Prevedere la realizzazione di parcheggi di scambio idonei sulle fermate della linea vista la condizione insopportabile della sosta lungo la Via Flaminia. Mettere in sicurezza tutti i passaggi a raso del tracciato ferroviario con le strade urbane e extraurbane, teatro negli anni di tragici incidenti.

La rabbia dei pendolari? Un esempio la spiega bene, da Termini si può partire e nello stesso tempo (un ora e 25 minuti) percorre i 261 chilometri fino a Firenze, oppure i 59 fino a Nettuno. Di seguito la tabella di Trenitalia con gli orari relativi ai treni in partenza la mattina da Nettuno e la durata del viaggio. In rosso è segnato il treno delle 07.52 che, come già detto sopra, ora impiega 1 ora e 26 minuti di percorrenza.

Partenza	Arrivo	Durata	Treno
Nettuno 06:30	Roma Termini 07:41	01:11	Regionale 12186
Nettuno 06:58	Roma Termini 08:13	01:15	Regionale 12188
Nettuno 07:31	Roma Termini 08:48	01:17	Regionale 12190
Nettuno 07:52	Roma Termini 09:18	01:26	Regionale 12192

Capitolo 3

Cambiare la mobilità a Roma

Occuparsi di mobilità nell'area metropolitana significa dare risposta a una grande questione che vivono ogni giorno i cittadini, ma vuol dire anche **realizzare un grande investimento per il futuro** in un momento di crisi. Con le nostre proposte vogliamo far capire come sia possibile cambiare la situazione, come sia possibile restituire una speranza ai cittadini di poter migliorare la propria qualità di vita, restituendogli tempo e opportunità. Per una città vissuta ogni giorno da oltre tre milioni di persone non c'è alternativa a una grande "cura del ferro", potenziando e integrando il servizio ferroviario e metropolitano, e in parallelo integrando le diverse modalità di trasporto per creare opportunità e accorciare i tempi degli spostamenti. Occorre infatti invertire la tendenza ad un sempre maggiore uso dell'automobile, per cui nel Lazio si registra il più alto tasso di vetture circolanti in rapporto alla popolazione, 810 auto ogni mille abitanti.

Per cambiare questa realtà Comune, Provincia di Roma e Regione Lazio hanno di fronte due appuntamenti fondamentali. È infatti scaduto il contratto di servizio per il trasporto ferroviario regionale con Trenitalia, e con la gara che dovrà essere definita nei prossimi mesi si dovranno

affrontare molte questioni di riorganizzazione complessiva della mobilità a partire dall'area romana. Inoltre **la nascita della città metropolitana** è un'occasione importante per realizzare cambiamenti promessi da anni dalla politica, che permettano di superare la sovrapposizione di competenze, la confusione di aziende e agenzie, l'incertezza sui trasferimenti dallo Stato alla Regione e da questa a aziende e Comuni, **l'assurdità di priorità infrastrutturali diverse tra Comuni e Regione.**

Al Comune di Roma chiediamo di smetterla con gli annunci di progetti di Tram o collegamenti ferroviari (come i treni da Ostiense a Vigna Clara che non sono di sua competenza) e di cominciare a realizzare corsie preferenziali e magari a presentare progetti realmente cantierabili e condivisi con gli altri Enti. **Alla Regione Lazio chiediamo di chiarire quali obiettivi di mobilità si pone per la gara del nuovo Contratto di Servizio** per il trasporto ferroviario pendolare e per la ridefinizione delle **competenze nell'ambito della nuova Città metropolitana.** Quello che i cittadini si aspettano sono infatti delle scelte chiare!

Le priorità per Legambiente per cambiare il futuro della mobilità a Roma sono:

1. Una regia unica per ripartire con la cura del ferro

Roma ha bisogno di un più forte, efficiente e integrato servizio ferroviario e metropolitano che superi una gestione separata, con operatori diversi e scarsi controlli. Una sfida di questa dimensione ha bisogno di scelte chiare, con una strategia della mobilità per l'area metropolitana di Roma. Nelle altre Capitali europee questo passaggio è stato realizzato da anni, attraverso un'agenzia con poteri veri, **superando le programmazioni separate tra Regioni, Provincia e Comuni.** A Madrid come a Parigi o Berlino è a questa struttura che viene affidata la definizione delle strategie e il controllo sugli operatori del trasporto pubblico, integrando trasporto su ferro e gomma.

La sfida della Città metropolitana a Roma è soprattutto qui, in obiettivi e responsabilità chiari nella gestione della mobilità che permettano di dare una speranza di cambiamento ai cittadini. Una regia della mobilità su ferro che guardi all'area metropolitana superando poteri, articolazioni societarie, gelosie è fondamentale per definire gli obiettivi per le 11 linee ferroviarie e le 3 linee metropolitane che attraversano la città, in **una prospettiva di gare** e di liberalizzazione del servizio. E' ora il momento di rafforzare il trasporto pubblico e cancellare per sempre un insopportabile assenza di attenzione alle esigenze di chi viaggia, agli orari e alle coincidenze, a una integrazione che permetta di ridurre i tempi degli spostamenti, che ignora le più elementari esigenze di accessibilità alle stazioni e alle coincidenze con pullman extraurbani e servizio pubblico locale.

2. Chiare priorità infrastrutturali: chiusura dell'anello ferroviario, raddoppi dei binari, prolungamenti Metro A e B, Linea C

Servono nuovi progetti infrastrutturali su ferro in una città come Roma, in cui entrano ogni giorno centinaia di migliaia di persone e dove sono immatricolate quasi due milioni di automobili e oltre 400mila motocicli. Ma oggi più che mai è fondamentale fare i conti con una situazione di scarsità di risorse che obbliga a scegliere con attenzione le priorità infrastrutturali, in modo da dare certezze nei prossimi anni ai progetti più importanti. Di sicuro sarà fondamentale individuare progetti che permettano di collegare aree densamente abitate oggi fuori dai collegamenti su ferro e di rafforzare l'integrazione tra le diverse linee esistenti. Senza dimenticare che stavolta devono davvero essere

progetti ben studiati e realizzabili in tempi ragionevoli, seriamente controllati perché l'esperienza della gestione dei cantieri della Metro C e della B1 non deve più ripetersi.

Le priorità su cui intervenire nei prossimi anni secondo Legambiente sono presenti da tempo nel dibattito politico e pubblico ma ora occorre che ora si realizzino sul serio:

- **chiusura dell'anello ferroviario.** Un progetto atteso e promesso da decenni, che riguarda la realizzazione della chiusura a Nord di un tratto di cinque chilometri che permetterebbe di ripensare il servizio ferroviario regionale rafforzando i collegamenti nella città, riprende la stazioni Vigna Clara e Farneto (stadio olimpico), realizzando nuove stazioni a Pineto e a Tor di Quinto di interscambio con la Roma Viterbo;

- realizzazione dei **raddoppi dei binari sulle linee ferroviarie regionali di ingresso a Roma.** In particolare intervenire sui tratti ancora a binario unico che rallentano la velocità dei treni: tra Lunghezza e Guidonia, tra Ciampino ed i Castelli Romani, tra Roma e Viterbo, tra Roma e Pomezia, tra Campoleone e Nettuno. Interventi che possono permettere di ridurre i tempi di percorrenza in modo significativo e di andare verso un servizio realmente di tipo metropolitano (con treni ogni 10-15 minuti);

- **prolungare le linee A e B della metropolitana e investire in tecnologie** per aumentare la frequenza e portarla a un treno ogni 3 minuti (in particolare potenziando il sistema di alimentazione elettrico a partire dalle linea B, adeguando depositi e sistemi di controllo). A Roma realizzare nuove linee metro in sotterranea è complesso e costoso, per ragioni archeologiche, per cui occorre utilizzare al meglio le linee esistenti con prolungamenti e potenziamenti (anche in superficie), verso aree densamente abitate, che permettano di ridurre i costi dei cantieri.

Per **la linea A** realizzare il prolungamento a Ovest verso Torvecchia e Casalotti e a SudEst verso Romanina, Tor Vergata e Torre Angela fino ad incrociare la linea C, mentre **per la B** verso Est a San Basilio e Casal Monastero per poter pensare di raggiungere in seguito Guidonia e per la B1 verso Nord a Bufalotta, e invece dal Capolinea di Laurentina a Sud continuare oltre il GRA verso Tor Pagnotta e realizzare da Magliana uno sfiocciamento (già previsto dalla delibera sullo Stadio) verso Tor di Valle che continui per collegare Muratella (dove incrociare la FL1) e Corviale;

- **per la Metro C occorre garantire la realizzazione fino a Piazza Venezia nei tempi stabiliti e rivedere progetto e contratto per arrivare almeno a Ottaviano** (per realizzare l'interscambio con la linea A) per scongiurare una gestione inefficiente come quella che ha portato fino ad oggi ad aumenti spaventosi dei costi e ritardi. Inoltre, occorre andare avanti con la progettazione nelle tratte successive previste fino a Grottarossa dove il PRG di Roma prevede la realizzazione di nuove costruzioni vincolate proprio al prolungamento;

- **chiarire la situazione della Linea D**, cancellata dalla Giunta Alemanno senza che per gli obiettivi di mobilità che ci si poneva e per gli interventi urbanistici ad essa legati sia stata fatta chiarezza.

3. Acquistare nuovi treni, tram, autobus

Tra le ragioni dello scarso utilizzo e degrado del trasporto pubblico a Roma è rilevante quanto pesi il numero esiguo e l'età media dei mezzi in circolazione, con **situazioni vergognose** come quella dei treni che circolano ogni giorno verso Roma da Pomezia e Tivoli, come sulla metro B, come per la linea Laziali-Giardinetti, solo per fare degli esempi.

A Roma servono **nuovi e più numerosi treni** per il servizio ferroviario e metropolitano, tram e

autobus per aumentare frequenze e velocità. Si deve passare da una situazione “straordinaria”, con acquisti saltuari per situazioni di emergenza, a una programmazione vera e costante di **acquisto di nuovi treni**, revamping e manutenzione dei treni esistenti sulle 11 linee ferroviarie, le 3 metropolitane, le 6 linee di Tram. E’ evidente l’esigenza di **una regia e di una stazione appaltante unica** per l’acquisto di treni per ridurre la spesa e superare una divisione assurda come avviene oggi tra società e linee diverse.

Treni più moderni sono essenziali, insieme alle infrastrutture, per rendere più veloci i collegamenti in treno e per togliere auto dalle strade dobbiamo rendere competitivo il servizio anche aumentando la velocità media dei treni. I treni pendolari italiani sono quelli che viaggiano più lentamente in Europa. Roma non è da meno: 37 km/h, contro i 50 di Monaco di Baviera, o i 52 di Madrid.

4. Un servizio di autobus e tram veloce, protetto, integrato

La media di velocità dei percorsi in autobus e in tram a Roma è estremamente bassa, rendendo i tragitti una vera odissea per chi si muove ogni giorno. La ragione sta proprio in percorsi promiscui, dove la congestione rallenta i mezzi pubblici, e in alcune parti della città in percorsi tortuosi con pochi autobus e in alcuni casi anche alla sovrapposizioni di linee. In altri casi i ritardi ed il sovraffollamento sono causati da una gestione ed organizzazione delle linee e dei bus che non tiene conto delle semplici necessità di una grande città: orari di punta, imprevisti, flussi di turisti ed eventi in alcune stagioni dell’anno. Occorre investire in tre direzioni: nella realizzazione di **nuove linee di tram**, nella creazione di **corsie preferenziali** per gli autobus e i filobus, **in tecnologia**. Roma è oramai l’unica grande città europea, ma anche molte altre città italiane sono più avanti, dove **alle fermate non vi sono informazioni in tempo reale sui tempi di attesa di autobus e tram!** Non è ammissibile, e deve diventare una priorità da realizzare entro tempi stabiliti a partire dalle linee principali.

Per i tram da quando si è insediata la Giunta Marino sono stati fatti molti annunci (lungo la Tiburtina fino a S. Maria del Soccorso, “Tram della Musica” dai Parioli a Prati, Trastevere-Viale Marconi, Pigneto-Prenestina, Ex Fiera di Roma-Viale Marconi, Piazza Vittorio-Largo Ricci, Piazza Lodi-S. Croce in Gerusalemme) ma nessun cantiere è alle porte. Tutti i progetti citati sono utilissimi, altri ne sono stati annunciati in questi anni (Tram lungo Via Palmiro Togliatti che colleghi Saxa Rubra a Laurentino, trasformazione della Roma-Giardinetti in Tram con prolungamento a Tor Vergata e Anagnina, prolungamento del Tram 2 verso Roma Nord, il tram su viale Gregorio VII), ma ora queste idee si devono trasformare in cantieri con scadenze precise. Intanto lungo quelle tratte si dovrebbero realizzare corsie preferenziali e riorganizzazione del servizio degli autobus in modo da velocizzarne le percorrenze.

Se gli autobus procedono così lenti a Roma una ragione c’è, ed è dovuta al fatto che si muovono nel traffico senza una sede riservata che gli permetta di essere davvero competitivi e puntuali. **Le corsie preferenziali sono ferme a numeri bassissimi**, addirittura i km di tratti riservati **sono meno che nel 2002** (quando erano 114 km protette da veri cordoli mentre ora sono 112 con “dissuasori”) e negli ultimi 6 anni solo 1,4 chilometri di corsie preferenziali sono state realizzate. Con questa media (200 metri l’anno) bisognerà aspettare il nuovo millennio perché a Roma gli autobus possano viaggiare a velocità “normali”!

Per le corsie preferenziali ad oggi neanche un metro è stato realizzato da quando la Giunta Marino si è insediata, malgrado fossero nel programma del Sindaco e il costo sia praticamente nullo. La priorità deve andare a tutte le direttrici prioritarie che attraversano la città con autobus e filobus con sede comune per automobili e trasporto pubblico: sulla Salaria dove ad oggi è completamente assente su tutto il tratto da Piazza Fiume al GRA una qualsiasi linea di trasporto pubblico, alle intasatissime arterie di Corso Francia, Via Flaminia, Via Cassia, Via Aurelia, Via Boccea, fino alla Cristoforo Colombo dove una sede stradale enorme non dedica alcun metro preferenziale ai bus di superficie. Roma deve immediatamente intervenire per creare corsie preferenziali per gli autobus e di protezione di tutte le linee di tram lungo le principali direttrici. E' un intervento a costo bassissimo, ma che può creare risultati significativi in termini di aumento della velocità media delle per orrende. **Legambiente chiede la creazione di 1.000 chilometri di corsie protette**, un primo passo per ripensare i collegamenti principali attraverso la città, per renderli tutti più veloci e diretti, integrati con il servizio ferroviario, le metro, i tram.

5. Un piano per la riqualificazione delle stazioni

Sono 88 le stazioni presenti lungo le 11 linee del servizio ferroviario nel Comune di Roma. Queste stazioni sono troppo spesso un monumento al degrado e all'insicurezza (sporche, buie, non presidiate), oltre che una occasione persa di integrazione con il trasporto pubblico e le piste ciclabili. Legambiente chiede al Comune di Roma di avviare un progetto di riqualificazione delle stazioni, che coinvolga gli spazi pubblici (per renderli sicuri e attraenti luoghi identitari) e il trasporto pubblico locale, il sistema dei parcheggi e i servizi per i cittadini, attraverso operazioni urbanistiche e concorsi di progettazione. La rigenerazione urbana a Roma parte da queste aree e dalle nuove stazioni da realizzare, lungo le nuove linee e quelle previste lungo le linee esistenti (come Pigneto, Zama, Massimina, Statua, ecc.).

6. Un centro storico pedonale e accessibile

Uno dei centri storici più belli del mondo lasciato in balia di automobili, motorini e pullman turistici, dove perfino le aree pedonali sono utilizzate spesso come parcheggi e dove sembra ineluttabile una condizione di pericolo per i pedoni e di invivibilità per i residenti.

Questa situazione del centro storico di Roma deve cambiare e la sua trasformazione è un tassello fondamentale del ridisegno della mobilità urbana.

L'area centrale di Roma deve diventare accessibile con la mobilità pubblica attraverso alcune chiare scelte infrastrutturali, ma anche la pedonalizzazione e riqualificazione di strade e piazze. Il primo passo è **la pedonalizzazione di Via dei fori imperiali e dell'intera area archeologica** facendo seguito a quanto hanno chiesto i cittadini di Roma aderendo alla sottoscrizione di Legambiente fatta propria dal Consiglio comunale. Strategico è poi definire e realizzare progetti di progressiva **pedonalizzazione e riqualificazione di strade e piazze** in tutta l'area centrale, di messa in sicurezza dei percorsi pedonali, di limitazione del parcheggio ai soli residenti, di estensione dell'orario e della dimensione della Ztl.

E' arrivato momento di proporre e discutere con la città una visione della mobilità per il centro storico

da realizzare attraverso pochi ma ambiziosi progetti. La linea C della metro dovrà arrivare almeno a Piazza Venezia ma è nell'interesse della città che continui verso San Pietro e Prati per incrociare la Linea A nella stazione Ottaviano. Legambiente ritiene che questi interventi che consentiranno di collegare aree importanti del centro storico con stazioni della Metropolitane renderanno inutili ulteriori interventi sotterranei (complicati e costosi). Importante è invece ripensare la mobilità di superficie con la ridefinizione e semplificazione di percorsi e capolinea degli autobus e con la realizzazione di un importante progetto di Tram. L'intervento in "superficie" strategico per cambiare la mobilità e dare opportunità ai cittadini è il **tram tra la Stazione Termini e la Stazione San Pietro**, come progetto (che risale oramai a diversi anni fa) di connessione del centro storico attraverso Via Nazionale e Corso Vittorio Emanuele con i nodi fondamentali del trasporto pubblico, e come occasione di riqualificazione della città come avviene in tutte le città europee. Un tram che dovrebbe avere una cadenza intensa in modo da sostituire autobus e garantire collegamenti efficienti, integrato con gli autobus elettrici di attraversamento dei Rioni, e che può essere anticipato da un potenziamento consistente dell'autobus 64. Con questi interventi è possibile ripensare completamente le linee degli autobus in centro storico che possono ridursi a percorsi su piccoli autobus elettrici, mentre diventa possibile pedonalizzare l'intera Via del Corso e di larga parte delle piazze e strade.

7. Una rete di percorsi ciclabili nella città

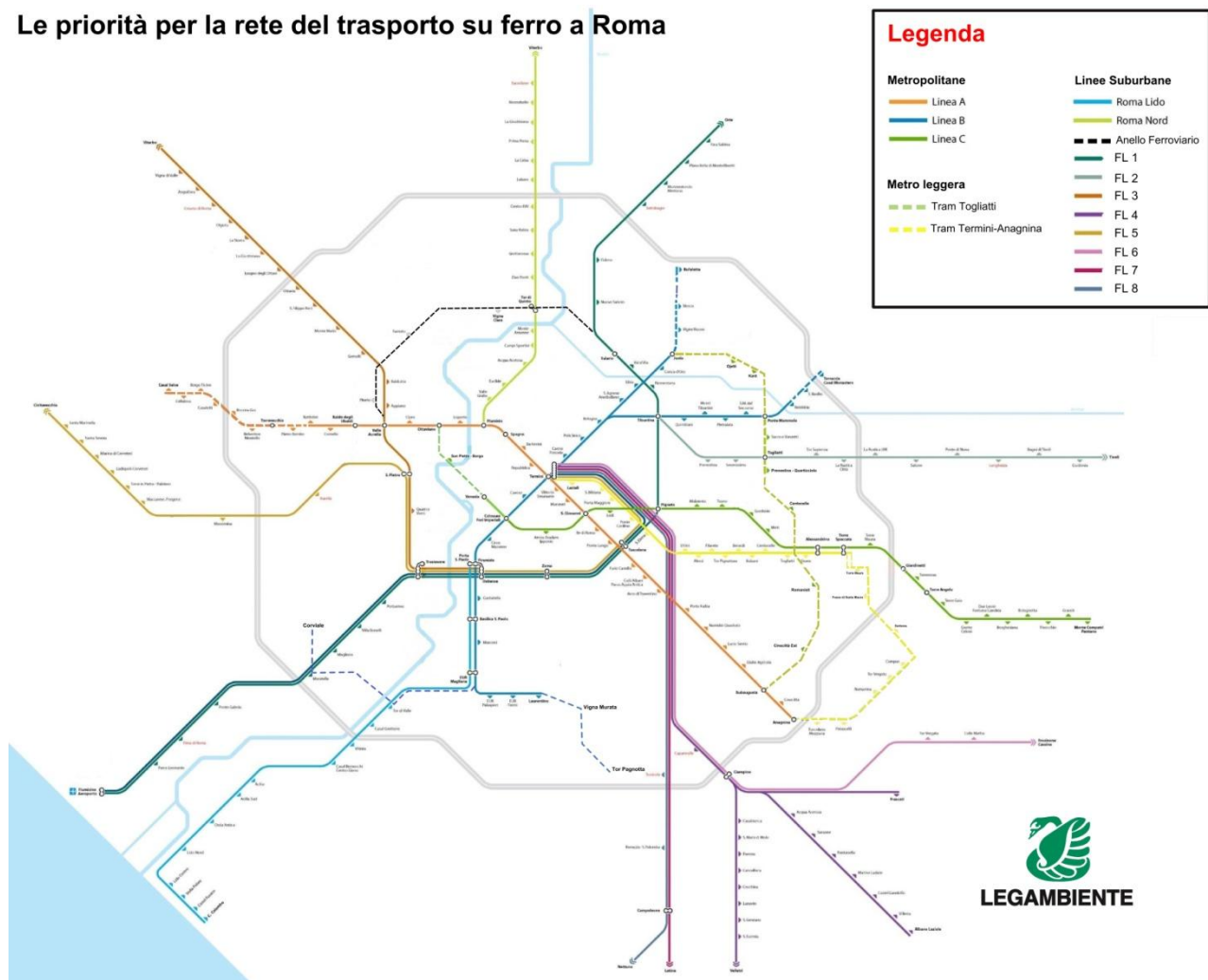
Oggi Roma è una città pericolosa da percorrere in bici, con poche piste ciclabili in larga parte in tragitti pensati per giorni feriali (dentro parchi e lungofiume) e non per offrire un'alternativa sicura per chi vorrebbe spostarsi a Roma ogni giorno. Malgrado il consistente aumento di persone che ogni giorno si muove in bici nella città, e nonostante una crescente propensione, le piste ciclabili sono sostanzialmente ferme da anni e il servizio di Bike Sharing rimane lontanissimo da standard di decenza "normali".

Roma deve diventare una città che si possa vivere e attraversare in bicicletta, dove sia possibile andare a lavorare in sicurezza ogni giorno percorrendo in bici percorsi protetti lungo le principali arterie urbane. Una città già disegnata nel Biciplan, approvato dalla Giunta comunale nel 2010 ma che non ha mai visto poi risorse e interventi per arrivare a un sistema che permetta sul serio di **passare da 225 km** (di cui solo 110 su strada, gli altri nei parchi) **a 1.200 km di piste ciclabili**, da 26 a 350 stazioni per il bike sharing, integrato con la mobilità pubblica, e dando la possibilità di portare la bici su treni e metropolitane.

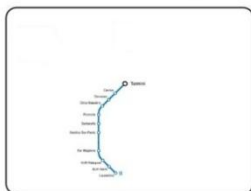
Queste proposte sono il contributo di Legambiente a un dibattito sul futuro della mobilità a Roma che vogliamo stimolare e su cui continueremo a fare pressione attraverso le nostre iniziative e lo strumento dell'osservatorio. Il confronto è infatti fondamentale e ci auguriamo che Comune di Roma e Regione vogliano aprirlo sul serio per cambiare la mobilità. Da questo punto di vista a Roma Occorre operare una rivoluzione per arrivare in Europa, che permetta di mettere finalmente **attenzione all'ascolto e all'interlocuzione diretta con cittadini e comitati pendolari**, che permetta di migliorare il servizio e fidelizzare i viaggiatori. Migliorare la qualità dipende anche molto dalla disponibilità ad ascoltare gli utenti del servizio pubblico e a portare miglioramenti che possono contribuire alla qualità del servizio. Nelle città europee – non serve guardare al Nord Europa, basta pensare a Madrid - il confronto, la partecipazione e l'informazione dei pendolari sono considerati fondamentali per "catturare" nuovi utenti e monitorare il servizio sulla rete. La differenza tra Madrid e Roma è non solo negli

investimenti infrastrutturali (evidenziata drammaticamente dalla cartina) ma anche nella capacità di mettere al centro gli utenti della mobilità, dando risposta alle richieste di informazioni, alle lamentele e informandoli rispetto alle innovazioni che riguardano la rete, raccogliendo segnalazioni rispetto ai problemi delle linee e delle stazioni, per portare miglioramenti che possono contribuire alla qualità del servizio.

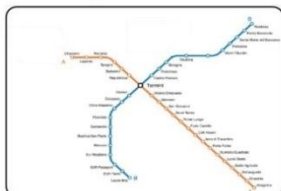
Le priorità per la rete del trasporto su ferro a Roma



Linee metropolitane Roma vs Madrid



Roma 1974
km: 11



Roma 1994
km: 32



Roma 2014
km: 53,6



Madrid 1974
km: 64



Madrid 1994
km: 100



Madrid 2014
km: 290,3



Contatti

<http://www.pendoliaroma.it>



[Pendolari\(a\)Roma](https://www.facebook.com/Pendolari(a)Roma)



[@PendolariaRoma](https://twitter.com/@PendolariaRoma)



pendoliaroma@gmail.com