

L'INSOSTENIBILE MOBILITÀ DI ROMA



Greenpeace ha analizzato le 155 zone urbanistiche della capitale per fare luce sullo stato della mobilità sostenibile a Roma, tra periferie abbandonate, servizio pubblico inefficiente e scarse alternative per le persone.

Indice

Sommario	5
1. Introduzione	7
2. L'indice di mobilità sostenibile	9
3. La classifica generale	11
3.1 Trasporto Pubblico Locale	12
3.2 Mobilità dolce	16
3.3 Mobilità condivisa	20
3.4 Infrastrutture e contesto	24
4. Dieci punti per una mobilità più sostenibile a Roma	27
5. Appendice: le zone urbanistiche di Roma	28

Sommario

Il report di Greenpeace racconta l'insostenibile mobilità romana, fatta di periferie abbandonate a se stesse, un trasporto pubblico inefficiente, inquinante e malridotto, piste ciclabili scarse, pericolose e frammentate, e ancora oltre 2 milioni di cittadini senza un'adeguata copertura di mobilità condivisa. Un'analisi senza precedenti, che batte a tappeto le 155 zone urbanistiche della Capitale, in cui Greenpeace fa luce su una mobilità davvero insostenibile, tanto per i cittadini quanto per l'ambiente. La grande sfida del prossimo sindaco della Capitale deve partire da qui.

Per elaborare l'indice di mobilità sostenibile, Greenpeace ha esaminato minuziosamente ogni singola zona urbanistica romana (ZU), sulla base di 18 variabili che fanno capo a quattro temi principali: Trasporto Pubblico Locale (TPL), Mobilità dolce, Mobilità condivisa e Infrastrutture e contesto. A ciascuna ZU è stato attribuito un punteggio. Il risultato finale è una classifica che non pretende di incoronare un vincitore e condannare i perdenti, ma intende accendere i riflettori sulle zone più sostenibili e quelle meno sostenibili della città, per capirne punti di forza e di debolezza, trarre degli insegnamenti e suggerire soluzioni e proposte.

In vetta alla classifica dell'indice di mobilità sostenibile c'è l'Esquilino, lungi dall'essere un quartiere ideale, ma con la migliore mobilità in città. L'analisi restituisce in generale un quadro desolante. Oltre alla mancanza di un quartiere che possa essere definito "ideale", ci sono molte indicazioni che si possono trarre. Innanzitutto, il centro della città gode di una mobilità notevolmente più sostenibile rispetto alle periferie, dove quartieri molto popolosi sono completamente abbandonati. Un esempio altamente significativo è Torre Angela, incastonata nel densissimo Municipio V, la più popolosa tra le zone urbanistiche romane, con oltre 87.000 abitanti tagliati completamente fuori da qualsiasi forma di sharing e di mobilità dolce.

La forte sperequazione delle condizioni della mobilità sostenibile è un altro dato su cui riflettere. La distanza tra i primi in classifica e il resto della città è molto ampia: solo 27 ZU sono situate sopra la media, mentre tutto il resto è clamorosamente sotto tale soglia. Solo una piccola élite di cittadini può godere il lusso di una mobilità "sostenibile": 500 mila abitanti su 2,8 milioni hanno condizioni di mobilità di gran lunga migliori rispetto al resto dei romani. Questo significa che oltre 2 milioni di persone vivono nell'inferno di una mobilità insostenibile.

Il trasporto pubblico è il tallone d'Achille. A parte una manciata di quartieri con una copertura dignitosa, tutto il resto di Roma è abbondantemente sotto la media cittadina. Un popolo di 1,7 milioni di cittadini non adeguatamente serviti da bus, tram, treni e metro.

Poi c'è l'inferno dei ciclisti. Nella maggior parte delle zone urbanistiche, Roma si presenta come ostile a chi - rischiando la vita - sceglie la bici come mezzo di trasporto per andare al lavoro, e non ha ancora fornito una rete di percorsi dedicati. Più di 500 mila abitanti risultano completamente sprovvisti di piste ciclabili: una "città-nella-città" di mezzo milione di persone senza neanche un metro di piste ciclabili. A questa si aggiunge anche il girone "dantesco" dei quartieri con un'estensione ancora insufficiente di piste: solo 8 chilometri per una popolazione di quasi 500 mila abitanti. Al netto dei proclami, delle promesse mantenute o disattese (come quella di costruire 3 km di piste al giorno), degli sforzi dell'Amministrazione e dei rallentamenti imprevisti, al netto dei cantieri effettivamente partiti, completati o in fase di avvio, delle piste esistenti ma non fotografate dai dati forniti dal Comune, risulta evidente un fatto: Roma, ad oggi, non ha una rete ciclabile degna di una capitale europea.

Anche sulla mobilità condivisa ci sono forti criticità. Greenpeace ha calcolato che 2.191.000 cittadini (residenti in 125 zone urbanistiche) hanno un servizio di sharing inadeguato o del tutto assente: oltre l'80% della popolazione, dunque, è privata di uno strumento di mobilità moderno che farebbe bene all'ambiente, a cui non riesce neanche lontanamente a sopperire il car sharing gestito dal Comune di Roma. La diffusione del bike sharing è ancora fortemente limitata, considerato che più della metà delle ZU non ha un servizio: 1.368.175 cittadini romani ne sono totalmente privi. Nel deserto delle zone urbanistiche senza micro-mobilità, Greenpeace ha calcolato che, ancora oggi, 920.382 cittadini romani sono completamente ignorati da qualsiasi forma di micro-sharing (punteggio 0 sia su bike, che scooter e monopattino sharing).

I problemi riguardano anche la diffusione delle colonnine di ricarica. Nonostante l'elettrico si stia affermando sempre di più, Roma è ancora ben lontana dall'obiettivo che si è prefissata, cioè "una colonnina di ricarica ogni 1.000 abitanti", pari a circa 2800 colonnine, quasi dieci volte quelle attualmente esistenti. Ad oggi, infatti, il totale delle colonnine già attive, di quelle installate ma non attive e di quelle la cui installazione è almeno prevista è di 816: 0,03 colonnine ogni 1.000 abitanti.

Alla luce dell'analisi condotta e delle criticità emerse, Greenpeace propone dieci punti di attenzione su cui è prioritario intervenire per migliorare la mobilità romana e renderla più sostenibile, equa e accessibile per i cittadini della Capitale. Le soluzioni individuate non sono una lista completa degli interventi da fare, ma raccomandazioni generali che intendono fornire alla futura amministrazione della città l'indicazione di dove sia necessario intervenire per ripensare il sistema di mobilità urbano. In sintesi, le raccomandazioni di Greenpeace sono così riassumibili:

- 1] Rafforzare il servizio del trasporto pubblico locale
- 2] Migliorare e rinnovare la flotta del trasporto pubblico
- 3] Incentivare la mobilità in bicicletta attraverso nuove infrastrutture
- 4] Velocizzare l'iter per la realizzazione delle infrastrutture ciclistiche pianificate
- 5] Migliorare la qualità della mobilità pedonale
- 6] Investire nelle forme di mobilità condivisa
- 7] Migliorare l'efficienza del car sharing comunale
- 8] Incentivare la riduzione di traffico e sosta dei veicoli privati
- 9] Sviluppare la diffusione di colonnine di ricarica elettrica
- 10] Focalizzarsi sulle zone periferiche e più popolate

1. Introduzione

Con questo report, Greenpeace si propone di analizzare la qualità della mobilità sostenibile a Roma. Si tratta di un lavoro ambizioso per due motivi. Innanzitutto, perché intende dare una misura, attraverso dati disponibili, al concetto di “mobilità sostenibile”, che di per sé non possiede una definizione univoca. In questo report, sarà intesa come l'insieme degli elementi capaci di ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti privati all'interno di una città. Inoltre, per la prima volta, si è provato a cogliere la complessità interna della Capitale, caratterizzata da una vasta estensione territoriale e da un'estrema disomogeneità delle condizioni di mobilità nelle diverse zone della città, non solo tra centro e periferia, ma anche tra periferie stesse.

Il “livello territoriale” preso in considerazione in questo report è riconducibile alle 155 Zone Urbanistiche (ZU) in cui sono suddivisi i Municipi di Roma. Le ZU sono caratterizzate da una certa omogeneità urbanistica ed è per questo che la scelta finale è ricaduta su tale livello di analisi. I “Municipi”, infatti, sono estremamente variegati al loro interno. Spesso contano zone con caratteristiche diametralmente opposte e si distendono, per esempio, tra una periferia “storica”¹ - densa di popolazione e con molti trasporti pubblici - e una periferia esterna al Grande Raccordo Anulare - con scarsi collegamenti. Per questo motivo, considerare la media del “Municipio”, con il suo carico di contraddizioni e di varietà tra zona e zona, sarebbe risultato poco significativo, anzi fuorviante.

Perché questo report? Roma è la città europea dove il cittadino spreca la maggior parte del tempo bloccato nel traffico: 166 ore all'anno sottratte alla vita, secondo lo studio realizzato da INRIX che nel 2019 la classificava anche come la sesta città più congestionata al mondo². Lo stesso studio INRIX calcolava una velocità media di 18 km orari impiegata per percorrere “l'ultimo miglio” (1,6 km) di un percorso in auto dal centro di Roma³. Nel 2020, complice anche la riduzione del traffico dovuto al Covid, Roma risulta invece al 18° posto al mondo, con 66 ore perse nel traffico e un “risparmio” di 100 ore rispetto all'anno precedente, rimanendo comunque la peggiore in Italia, mentre la velocità media dell'ultimo miglio aumenta a 24 km/h. Nonostante questo lievissimo miglioramento, il problema rimane grave, profondo e strutturale.

La congestione del traffico veicolare, prodotta da un parco circolante di 1,77 milioni di autovetture e quasi 400.000 motocicli⁴ (di fatto 911 veicoli ogni 1.000 abitanti⁵), determina un impatto anche in termini ambientali e sanitari. Infatti, la mobilità urbana, sia pubblica che privata, è responsabile del 40% delle emissioni di CO2 del trasporto su strada e del 70% degli altri inquinanti emessi in totale dal settore dei trasporti⁶.

In Europa, i costi sanitari connessi all'insalubrità dell'aria dovuta a traffico e congestione veicolare sono stimati in circa 70 miliardi annui⁷. A Roma, tra febbraio e marzo 2020, nonostante il periodo di campionamento sia stato interessato in parte dalle misure di lockdown, il 99% dei 360 campionatori di

¹ Cfr. W. Tocci, “Roma. Non si piange su una città coloniale”, goWare, 2015, citato in Barca F. et al, (2017), Cartoline dall'Italia: Roma”, Il Mulino.

² <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rome&index=6>

³ <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rome&index=18>

⁴ “Rapporto Mobilità 2020”, Agenzia Roma Servizi per la Mobilità. Secondo il rapporto, Roma si posiziona in Italia al secondo posto nella graduatoria per quel che riguarda il tasso di motorizzazione auto e al terzo per motocicli.

⁵ Il Rapporto Mobilità 2020 di RSM considera la popolazione attiva, quindi escludendo i bambini di età inferiore ai 14 anni e i più anziani con età maggiore di 85 anni.

⁶ “Sustainable and smart urban transport”, Policy Department for Structural and Cohesion Policies Directorate-General for Internal Policies PE 652.211 – December 2020.

⁷ Ibid.

biossido di azoto (NO₂) posizionati dai partecipanti alla campagna di scienza partecipata promossa da Cittadini per l'Aria ha misurato concentrazioni superiori alla soglia annuale di 20 µg/m³ - che i ricercatori dell'OMS indicano quale valore da cui si verifica un impatto sulla salute umana⁸. In particolare, il 42% dei campionatori ha superato i 40 µg/m³, il 15% supera i 50 µg/m³ e il 5%, infine, supera addirittura i 60 µg/m³.

Inoltre, la vasta estensione dello spazio occupato dai veicoli privati, in una città dove c'è almeno un veicolo per ciascun residente e 270 veicoli per ogni km¹⁰, ostacola lo sviluppo di modalità sostenibili di trasporto, come il trasporto pubblico, la mobilità dolce (a piedi o in bicicletta) e condivisa¹¹.

La pandemia ha avuto un effetto distopico: ha prodotto un cambiamento notevole nel flusso della mobilità urbana, riducendo l'uso del trasporto pubblico a vantaggio del mezzo privato, nonostante la recente diffusione di mezzi di micro-mobilità elettrica. Inoltre, ha posto sfide senza precedenti sul tema del rafforzamento dei livelli di sicurezza sanitaria dei mezzi pubblici¹².

Da queste considerazioni emerge la necessità di una sostanziale riduzione della mobilità "fossile" e privata e una spinta massiccia verso una maggiore sostenibilità della mobilità a Roma. Ma da dove iniziare? Quali sono i punti di debolezza della mobilità romana? Dove occorre intervenire di più? Ecco cosa ha scoperto Greenpeace.

⁸ https://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0006/238956/Health_risks_air_pollution_HRAPIE_project.pdf?ua=238951

⁹ <https://www.cittadiniperlaria.org/no2-no-grazie-roma-2020/>

¹⁰ "Rapporto Mobilità 2020", RSM.

¹¹ "Sustainable and smart urban transport", Policy Department for Structural and Cohesion Policies Directorate-General for Internal Policies PE 652.211 – December 2020

¹² Ibid.

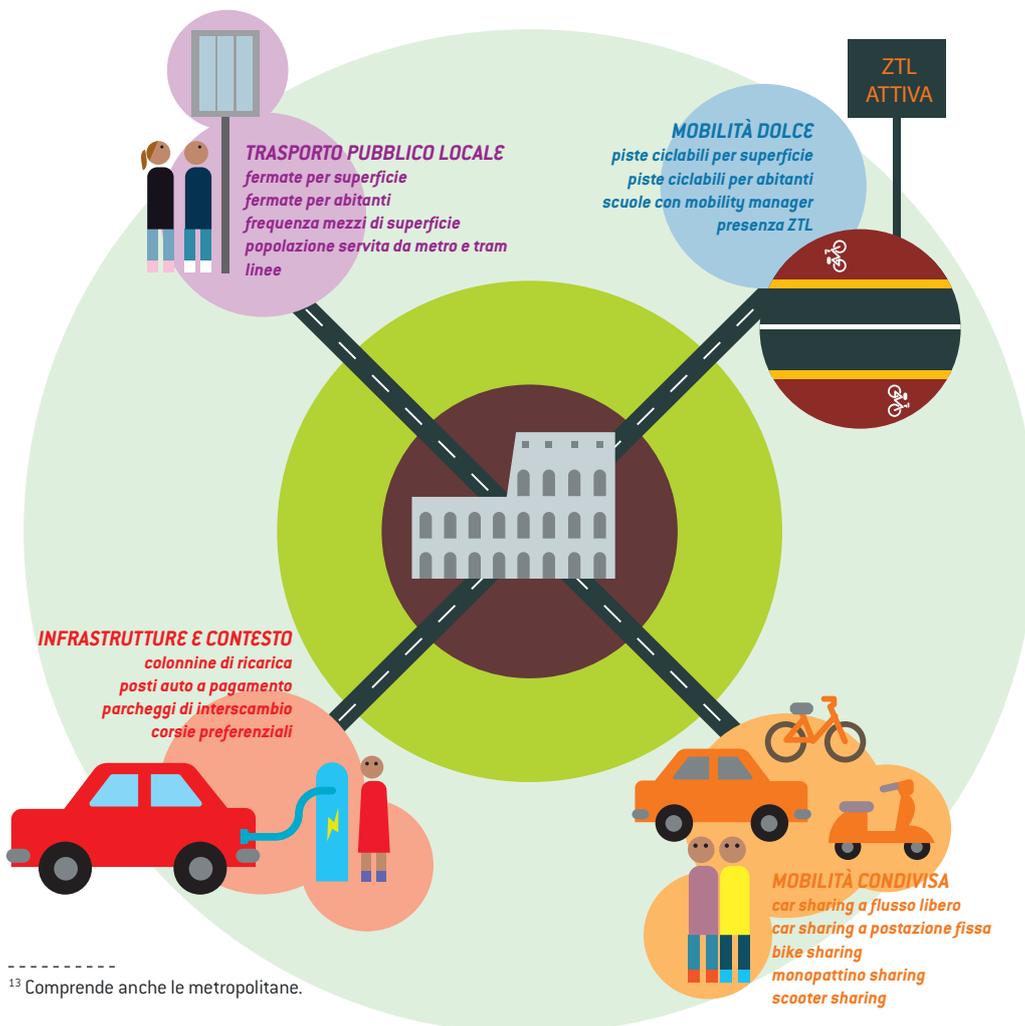
2. L'indice di mobilità sostenibile

Per realizzare un'analisi della mobilità sostenibile, che fosse quanto più ampia, solida e misurabile, Greenpeace ha individuato 4 set di indicatori:

- | | |
|---|-------------------------------------|
| 1] Trasporto Pubblico Locale (TPL) | 3] Mobilità condivisa |
| 2] Mobilità dolce | 4] Infrastrutture e contesto |

Ogni ZU della Capitale è stata minuziosamente esaminata sulla base di questi quattro temi principali. Il primo si riferisce al trasporto pubblico locale, che comprende dati sul trasporto di superficie e su ferro¹³. Il secondo set si focalizza sulla presenza di piste ciclabili, di aree a traffico limitato e di mobility manager nelle scuole. Il terzo set comprende invece i dati relativi alla grande famiglia della "sharing mobility", cioè la condivisione di auto, scooter, monopattini e biciclette. Infine, il quarto si occupa dei dati di "contesto", cioè infrastrutture che migliorano la sostenibilità, quali ad esempio la presenza di parcheggi di interscambio o di colonnine per la ricarica elettrica per auto.

Per ciascuno di 4 questi set di indicatori, Greenpeace ha selezionato le variabili misurabili e disponibili a livello di ZU, fornite da fonti istituzionali e private: Agenzia "Roma servizi per la mobilità" (RSM), Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma (DMT), ATAC, aziende fornitrici dei servizi di sharing mobility.



In totale, è stato possibile individuare 18 differenti variabili. Per ciascuna di esse, ad ogni zona urbanistica è stato attribuito un punteggio compreso tra 0 e 1, a seconda della sua posizione in relazione al primo della classifica¹⁴. Per esempio, se nella classifica relativa alla variabile “km piste ciclabili per abitante” la ZU con la maggiore estensione di piste (12 km) ha il massimo punteggio (1), allora la ZU con 0 km di piste ciclabili ottiene un punteggio di 0. Chi invece possiede 6 km di piste ottiene 0,5. Tutte le altre ZU otterranno un punteggio pesato sul valore dell'estensione di piste in relazione al primo della classe. In breve, il punteggio è calibrato sulla base della posizione in classifica e al valore ottenuto in quella specifica variabile. Questo significa che la ZU che ottiene il massimo punteggio non è automaticamente anche la zona “ideale” o “sostenibile” per eccellenza. Ottenere il massimo punteggio non significa avere tutto ciò che serve per incontrare le esigenze dei cittadini, ma indica chi è migliore e chi è peggiore. Inoltre, racconta anche “quanto” peggiore è una ZU rispetto alla prima in classifica. Infine è importante notare che il punteggio attribuito è ponderato rispetto alle caratteristiche proprie della zona urbanistica, come l'estensione o il numero degli abitanti. Ciò garantisce la comparabilità di ZU con dimensioni e caratteristiche diverse.

Così facendo, Greenpeace ha costruito, per ciascuna zona urbanistica, un indice sintetico di mobilità sostenibile: un punteggio totale che equivale alla somma dei punteggi ottenuti per ciascuna variabile.

Il risultato finale è una classifica che non pretende di incoronare un vincitore e condannare i perdenti, ma intende scoprire le zone più sostenibili e quelle meno sostenibili della città, per capirne punti di forza e di debolezza e trarre degli insegnamenti. In questo modo, lo studio di Greenpeace mira - per la prima volta - a fornire una panoramica dettagliata “zona per zona” della mobilità (in)sostenibile a Roma. Ma anche suggerire soluzioni e proposte ai candidati Sindaco della Capitale, con uno sguardo attento alla diversità dei territori e alla complessità della città.

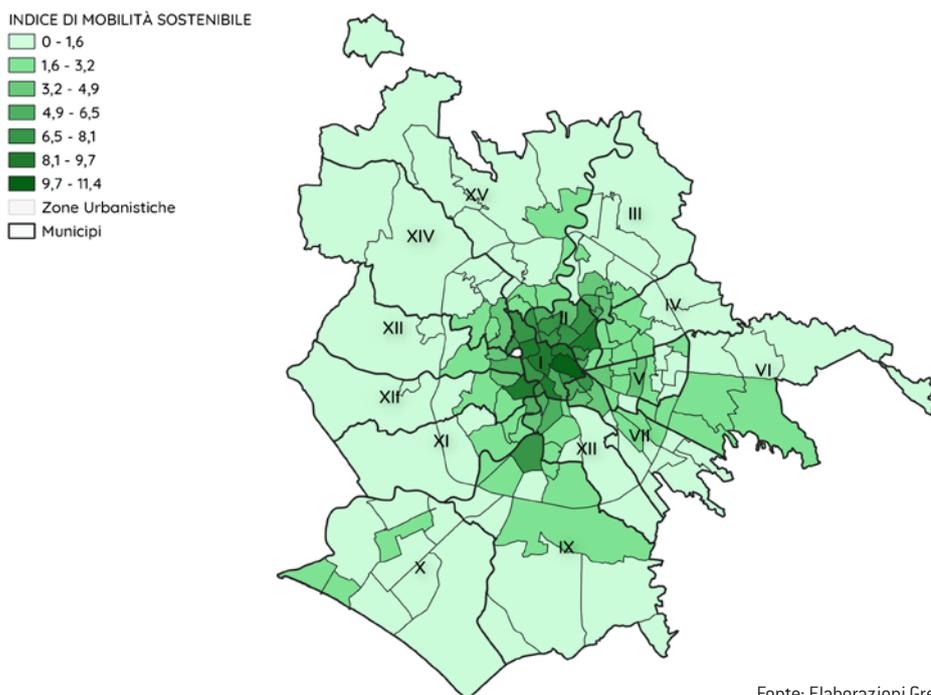
¹⁴ È importante inoltre notare che Greenpeace, pur riconoscendo che ogni variabile abbia un peso diverso nel contribuire alla sostenibilità, ha deciso di attribuire il punteggio massimo di 1 a tutte le variabili, mettendo sullo stesso piano la disponibilità di fermate o di piste ciclabili o di punti di ricarica per auto elettriche. Tale architettura permette infatti di rendere più leggibile e immediata la classifica generale, la quale è calibrata attribuendo un peso diverso a ciascun indicatore: TPL 5 variabili (max 5 punti); Mobilità dolce 4 variabili (max 4 punti); Mobilità condivisa 5 variabili (max 5 punti); Infrastrutture e contesto 4 variabili (max 4 punti).

3. La classifica generale

La classifica generale elaborata da Greenpeace, che riporta i punteggi ottenuti da ciascuna ZU, mostra una cosa abbastanza chiara: a Roma il quartiere ideale non esiste. Esiste semmai il quartiere più sostenibile degli altri, il migliore della città. Parlare di zona "ideale" o di quartiere sostenibile "per eccellenza" è totalmente fuorviante.

In cima alla classifica, svetta incontrastato l'Esquilino, che ottiene 11,3 punti su 18 in palio. Nella Capitale gran parte della mobilità ruota attorno all'Esquilino, a partire dalla Stazione Termini, centro nevralgico degli arrivi in città. La zona si avvicina più di tutte le altre al concetto di mobilità sostenibile: ha un trasporto pubblico locale diffuso ed efficiente, una buona dotazione di zone pedonali, un territorio completamente coperto da tutti i servizi di sharing, una buona dotazione di colonnine di ricarica per auto elettriche e 3 scuole con mobility manager. È dunque la zona con la mobilità più sostenibile della città e - come tale - diventa il benchmark della classifica, cioè il punto di riferimento "positivo" in questo report. L'Esquilino non ha comunque tutto ciò che un cittadino possa sognare in termini di mobilità. Ci sono ancora aspetti da migliorare e diverse criticità, per esempio le esigue fermate rispetto alla popolazione residente e le poche piste ciclabili (solo 600 metri per 33 mila abitanti). Stessa cosa accade nelle altre due zone sul podio: XX Settembre e Nomentano, situate nel cuore pulsante del centro. Anche qui, ci sono due lati della stessa medaglia: le zone sono servite da abbondanti mezzi pubblici, coperte da servizi di sharing e colonnine di ricarica, ma con modesta frequenza dei mezzi pubblici di superficie e una dotazione di piste ciclabili sicuramente migliorabile.

Mappa 1 - Mappa delle ZU con punteggio per l'indice di mobilità sostenibile



Fonte: Elaborazioni Greenpeace 2021

Oltre alla mancanza di un quartiere "ideale", c'è un'altra indicazione evidente che si può trarre dalla classifica generale: il centro gode di una mobilità notevolmente più sostenibile delle altre zone di Roma. Risultato apparentemente banale, ma in realtà molto interessante. Nella top 20 troviamo infatti anche Centro Storico,

Prati, Aventino, Gianicolense, Tuscolano Nord, Università, Eroi, Trieste, Flaminio, Celio, Trastevere, Parioli, Salario, Villa Borghese e Testaccio (con punteggi che vanno da 9,2 a 6,8). Tutte zone che a fronte di buone condizioni in termini di sharing, ancora arrancano nel trasporto pubblico locale, in particolare nel numero di passaggi alle fermate di bus e tram. A Testaccio, Parioli, Salario e Trastevere, per esempio, si registrano tra i più bassi valori per la frequenza alle fermate dei mezzi di superficie.

Al 17° posto della classifica generale dell'indice di mobilità sostenibile c'è l'EUR, prima zona più "periferica" per qualità della mobilità sostenibile (6,9 punti). L'EUR, situato a sud quasi a ridosso del GRA, è servito da un trasporto pubblico frequente che necessiterebbe di maggiori fermate visto il numero di abitanti, con un'ottima copertura di car sharing ma ancora poche piste ciclabili e scarsa dotazione di scooter e monopattino sharing.

Tra le zone periferiche con una discreta posizione in classifica, spiccano Tufello e Montesacro (35° e 37° posto), localizzate nella periferia nord dentro al GRA, con un punteggio di 4. Qualche barlume di speranza ce l'hanno anche i cittadini residenti in zona Torrino - 54° posto - e Val Cannuta - 57° posto - entrambi al confine con il grande buco nero del GRA, oltre al quale gli abitanti sembrano essere di un'altra categoria, un'altra città, anzi un altro pianeta in termini di diritto ad una mobilità (possibilmente anche sostenibile). Fuori dal GRA, si "distingue" Ostia Sud (2,8 punti e 60° posto), che gode di una tratta ferroviaria e di 15 colonnine di ricarica.

Il dato lampante di questo report è che quartieri molto popolosi sono completamente abbandonati. Un esempio altamente significativo è Torre Angela, al 67° posto con i suoi 2,7 punti su 18. Torre Angela, incastonata nel densissimo Municipio V, non è una zona qualsiasi: si tratta della più popolosa di Roma, con oltre 87.000 abitanti tagliati completamente fuori da qualsiasi forma di sharing e di mobilità dolce. Magra consolazione è l'inatteso primato nella classifica della frequenza di tram e bus alle (poche) fermate a disposizione dei cittadini.

La forte sperequazione delle condizioni della mobilità sostenibile è un altro dato su cui riflettere. La distanza tra i primi della classe e il resto della città è molto ampia. Infatti, se consideriamo come punto di riferimento la media di 5,5 punti, a metà tra la zona "più sostenibile" di Roma (l'Esquilino) e lo zero tondo di Martignano, scopriamo che solo 27 ZU sono situate sopra la media, mentre tutto il resto è clamorosamente sotto tale soglia. Godere di una mobilità che può definirsi anche solo lontanamente "sostenibile" è il grande lusso di un piccolo gruppo di cittadini: solo 500 mila abitanti su 2,8 milioni hanno condizioni di mobilità di gran lunga superiori rispetto al resto dei romani¹⁵. Questo significa che oltre 2 milioni di persone vivono nell'inferno di una mobilità insostenibile. O spesso del tutto assente.

3.1 Trasporto Pubblico Locale

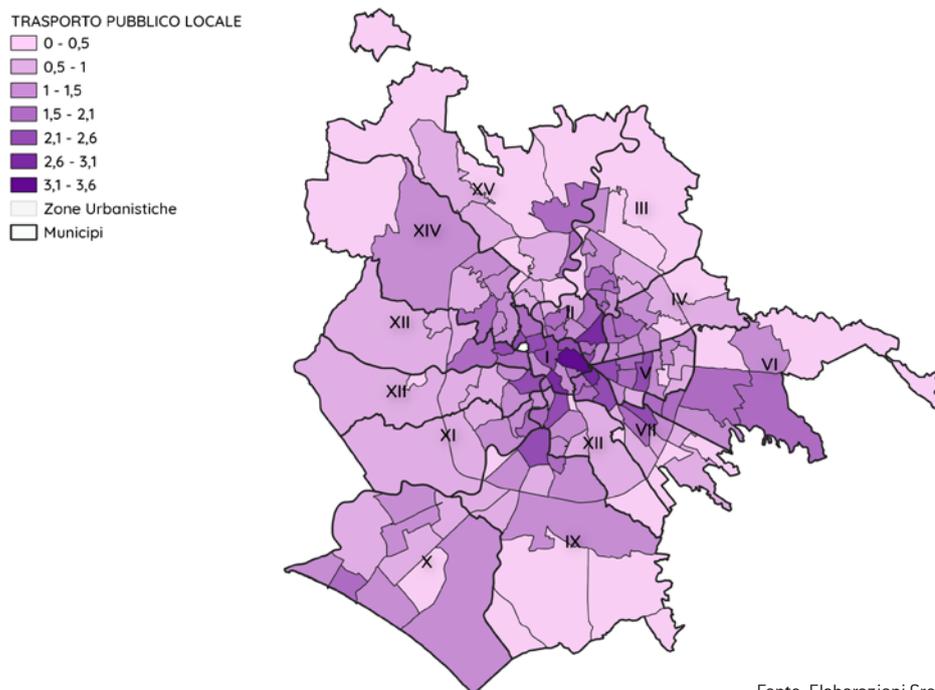
Detestato da una buona fetta di cittadini, perno della vita quotidiana romana, cruciale per il futuro sostenibile della città: il trasporto pubblico della Capitale è il primo ingrediente di questa analisi. L'indicatore TPL è stato costruito tenendo in considerazione tutti quegli elementi fondamentali – e misurabili - del trasporto pubblico romano: la disponibilità di fermate (sia su "ferro" che su "gomma") in base alla popolazione e alla superficie, la frequenza del passaggio dei mezzi di superficie (tram e bus) per ciascuna fermata, la quota di popolazione servita da tram e metro e infine il numero di linee che passano per ciascuna zona urbanistica¹⁶.

L'indicatore TPL cerca di cogliere la possibilità per i cittadini di vivere in un quartiere dotato di una mobilità che sia pubblica e sostenibile, in cui l'alternativa all'auto è concreta ed efficiente, oppure in una zona in cui l'assenza di valide alternative pubbliche rende l'uso dell'automobile l'unica vera soluzione per spostarsi dentro e fuori il quartiere.

¹⁵ Tra le zone più popolate posizionate agli ultimi posti della classifica, troviamo per esempio Tomba di Nerone, Infernetto, Morena, S. Maria della Pietà.

¹⁶ Ruolo centrale giocano i trasporti "di superficie" (bus e tram) che da soli assorbono il 68% del totale dei trasporti pubblici, mentre il resto è costituito dal "ferro": le 4 linee di metropolitana (che producono 1.529 corse in media in un giorno feriale), le 3 ferrovie "concesse" (la Roma-Lido (collegamento con Ostia), la Roma-Viterbo e la Roma-Pantano) e le 8 linee ferroviarie regionali che garantiscono il collegamento con la cintura metropolitana (Rapporto RSM 2020).

Mappa 2 - Mappa delle ZU con punteggio per l'indicatore TPL



Fonte: Elaborazioni Greenpeace 2021

Il risultato delle elaborazioni mostra una situazione “prevedibile” per alcuni versi, ma caratterizzata da elementi significativi. In vetta alla classifica, con 3,6 punti su un massimo di 5, domina l'Esquilino, seguito da Tuscolano Nord (2,9), Nomentano (2,8), Aventino, Gianicolense, Prati e XX Settembre. Il risultato che tra le prime posizioni ci siano le zone del centro, che rappresentano il fulcro della vita istituzionale e turistica della capitale, è quantomeno scontato. Tuttavia, nella top 10 della qualità del trasporto pubblico emergono anche due zone più periferiche: Centocelle (2,5) ed EUR (2,4).

Considerando la classifica generale TPL, le zone urbanistiche che risultano sopra la media (punteggio di 1,8) sono soltanto 32 su 155. Di queste ZU più “servite”, la maggior parte è situata nel cuore del centro¹⁷ e comunque all'interno del GRA (come Torpignattara e Garbatella), anche se ci sono anche casi di zone più periferiche.

Discreta posizione per Don Bosco, molto popolosa e quasi al limite del GRA, ma privilegiata dalla presenza di numerose fermate della metro che servono la quasi totalità della popolazione nel raggio di 10 minuti a piedi, mentre molto scarsa è la dotazione di fermate per numero di abitanti (posizione 133^a). A seguire, troviamo Tiburtino Nord, Primavalle (fornita soprattutto di buona frequenza di mezzi, ma scarsa presenza di fermate per abitante a fronte di 56 mila abitanti, tra le più abitate di Roma), Ostia Sud (con un elevato indicatore di quota di popolazione servita da treni), Tufello, Torre Angela (fuori dal GRA, al primo posto per frequenza di passaggi alle fermate di superficie), Appio (risultato mediocre nonostante sia a due passi da Esquilino) e Casilino (a due passi da Torpignattara). Chiude la classifica “top 30” delle zone sopra la media la zona di Parioli, che gode di un ottimo indicatore di quota di popolazione servita da “ferro” (11° posto), grazie alle 4 stazioni ferroviarie¹⁸, ma con uno scarso numero di fermate in base al numero dei residenti (110° posto). Tutto il resto di Roma è abbondantemente sotto la media, con territori completamente abbandonati a se stessi. Una popolazione di 1,7 milioni di cittadini non adeguatamente serviti dal trasporto pubblico, che non possono contare su una soddisfacente mobilità fornita dalle istituzioni, men che meno sostenibile.

¹⁷ Eroi, Centro Storico, Università, San Lorenzo e Celio.

¹⁸ Monte Antenne, Acqua Acetosa Euclide e Campi Sportivi.

Agli ultimi posti, chiaramente per la loro posizione periferica ma anche per lo scarso numero di residenti, si registrano Martignano (vicino al lago di Bracciano), Tor di Valle, Castel Romano, Santa Palomba e S. Maria di Galeria. A parte le zone geograficamente periferiche e poco abitate, ci sono però alcune zone urbanistiche molto popolate che necessiterebbero di maggiore attenzione.

Analizzando nel dettaglio le singole variabili, emergono alcune cose interessanti:

- Il numero di passaggi alle fermate effettuati ogni minuto da bus e tram in ogni zona urbanistica¹⁹ è la variabile dell'indicatore TPL che racconta la frequenza delle linee della rete di superficie di Roma. Ad un valore elevato del punteggio, corrisponde una buona dotazione di mezzi di trasporto pubblico di superficie sia in termini di lunghezza complessiva dei percorsi sia di frequenza di passaggio alle fermate. Come previsto, le zone più servite da bus e tram sono quelle del centro storico (in particolare Esquilino). Tuttavia ci sono buoni risultati anche a Sud dentro il GRA (zona EUR-Torrino) e in alcune zone fuori dal GRA come nel quartiere nord-est (Torre Angela, Borghesiana e Lunghezza), a nord (Labaro), Castelluccia e Primavalle a ovest; Acilia, Vallerano e Ponte Galeria nel quadrante Sud²⁰. Nella parte alta della classifica (punteggio di 0,4) compare anche la periferia lungo la Nomentana²¹. Sorprende inoltre la presenza tra i primi 5 posti di quattro zone fuori dal GRA: Torre Angela, la zona più abitata di Roma, è al primo posto per frequenza di passaggi, seguita da Castelluccia al 3° posto, Vallerano al 4° posto e Labaro al 5° posto. Tra le zone con scarsa frequenza di passaggi alle fermate emergono invece zone come Trionfale, Ostiense, San Lorenzo, Testaccio.
- Variabile di fondamentale importanza per misurare la sostenibilità di un quartiere è la "quota di popolazione servita da almeno una stazione della rete su ferro", che indica quanti residenti abitano a una distanza percorribile a piedi in meno di dieci minuti da una stazione. L'indicatore, elaborato dal gruppo di ricerca Mapparoma²², considera le stazioni delle tre linee di metropolitana, delle tre ferrovie ex concesse (Roma-Lido, Roma Nord e Termini Laziali-Centocelle) e delle otto ferrovie regionali del Lazio. La mappa rivela che un'ampia fetta della popolazione è completamente tagliata fuori dalla mobilità su ferro. Se la gran parte della periferia "storica" è ben servita dal trasporto veloce su ferro, il resto delle zone viene progressivamente ignorato dalla rete di metro e treni, man mano che ci si allontana dal centro. Il problema è serio, perché la maggior parte della popolazione residente in periferia non ha accesso immediato al trasporto pubblico su ferro. E non riguarda solo le zone esterne al GRA, ma anche i quartieri interni. Eccezione è rappresentata dalle zone est lungo la Casilina, servite dalla metro C, e dalle zone situate in direzione del litorale, servite dalla tratta Roma-Lido. Anche Labaro, fuori dal GRA, resiste a metà classifica grazie alle stazioni della Roma-Viterbo.
- Rispetto alla variabile "n. fermate per superficie", emerge che solo 18 ZU sono sopra la media²³, mentre il resto è abbondantemente sotto: ci sono interi quartieri sostanzialmente abbandonati e privi di collegamenti adeguati. Molte zone hanno una mera manciata di fermate, a fronte di un'area molto vasta da servire.
- La classifica mostra quali sono i quartieri più popolati ma meno forniti di mezzi in base alla popolazione residente. In fondo alla classifica²⁴ per "numero di fermate per abitante" si trovano zone fortemente abitate, come per esempio Marconi, 33 mila abitanti, al quintultimo posto; Trieste, con i suoi 52 mila

¹⁹ <https://www.mapparoma.info/mappe/mapparoma10-muoversi-a-roma-con-trasporto-pubblico-locale/>

²⁰ Nel 2018 Mapparoma riportava risultati positivi "a nord-est, nella periferia storica lungo la Nomentana, così come nella maggior parte dei quartieri interni al GRA nel quadrante ovest. Da notare anche la buona performance di alcuni quartieri del quadrante est esterni al GRA, attraversati da vie consolari ben servite dal trasporto pubblico".

²¹ Serpentara, Trieste, Casal de' pazzi, San Basilio e Tiburtino Nord.

²² L'indicatore è "calcolato secondo la distanza dei centroidi delle sezioni di censimento dalle stazioni" (Mapparoma, 2018).

²³ La media [0,355] è calcolata come valore tra il punteggio più alto e quello più basso.

²⁴ In ordine crescente di punteggio; evidenziate le posizioni più significative.

abitanti condannati ad una scarsissima dotazione di fermate (145° posto)²⁵; Primavalle, 56 mila abitanti, con scarsa presenza di fermate, ma più frequenti (12° posto per numero di passaggi per fermata); Torre Angela, 87 mila abitanti, al 118° posto per numero di fermate per ab., (ma la zona con più frequenza di tutta Roma con 217 passaggi); Borghesiana 51 mila abitanti ma nella top ten per numero di passaggi.

FOCUS 1: IL DISASTRO DEL TPL ROMANO

Nonostante i proclami e i timidi miglioramenti di questi anni, il trasporto pubblico romano continua ad essere inquinante e inefficiente. La flotta bus è costituita da 2.679 veicoli dei quali solo 750 (compresi i 149 convogli tranviari) sono ad alimentazione alternativa al diesel: meno di un terzo del totale. Un dato abbastanza deludente, che spiega la necessità di un radicale rinnovamento dei mezzi. Per quanto riguarda la sola flotta di autobus, gli Euro 6 sono il 20,5% del totale, mentre un terzo della flotta è di classe inferiore o uguale a Euro 3²⁶. Per i bus elettrici, la mancata produzione del servizio “è da attribuire a ritardi nell'avvio del servizio previsto per aprile ma slittato a maggio 2019 e in modalità ridotta rispetto al programma iniziale”, come dichiara l'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale (ACOS).

Va comunque ricordato che, anche in seguito alla pressione di Greenpeace, è stata stabilita una data ultima per la circolazione dei mezzi diesel dal centro della città, e cioè il 2024. Per Greenpeace tale bando, ancora molto lontano dall'essere pienamente realizzato²⁷, deve comprendere tutti i veicoli e riguarda perciò da vicino la questione del tipo di motorizzazione dei mezzi pubblici.

All'impatto inquinante dei mezzi, si aggiungono le criticità croniche di un sistema di trasporti inefficiente e vetusto²⁸ che arreca profondi disagi ai cittadini. Solo nel 2019, secondo l'Agenzia ACOS, sono state soppresse circa 1,6 milioni di corse per bus e tram ATAC (circa 4.457 corse perse in media al giorno) e 33.900 corse di metropolitana. I cittadini segnalano un indice di gradimento bassissimo per bus e tram (4,4 punti su 10), e la quasi sufficienza per la qualità del trasporto in metro (5,8 su 10)²⁹. Fra le linee più segnalate, vero e proprio incubo degli utenti, ci sono la 708, la 671 e la 766, ma soprattutto la famigerata 791, con 840 segnalazioni nel 2019. La denuncia dell'Agenzia ACOS sulla cattiva gestione del TPL è netta: “né Atac né Roma TPL sono riusciti a garantire la regolarità del servizio e del rispetto dei livelli di produzione concordati con Roma Capitale, neppure nei mesi di parziale lockdown, senza traffico e nonostante la riduzione degli obiettivi di servizio”³⁰. Tale inadeguatezza ha delle ricadute gravi sulla sicurezza dei cittadini. Infatti, “l'affollamento riscontrato nelle ore di punta indica che la frequenza nelle ore ad alto flusso di passeggeri non è stata sufficientemente adeguata, né sono stati rafforzati i sistemi di controllo e vigilanza sui mezzi. Non sono stati, nello specifico, ancora attivati gli strumenti in corso di predisposizione per monitorare il numero di passeggeri presenti sulle singole vetture e per interdire l'accesso a mezzi e stazioni in caso di superamento dei limiti previsti. Alla ripresa delle attività tali carenze hanno determinato affollamenti alle fermate e sui mezzi di trasporto, senza garantire i necessari limiti di distanziamento e contenimento nelle vetture, con condizioni di servizio che si sono ulteriormente aggravate nei mesi autunnali”³¹.

²⁵ In una buona posizione però in termini di frequenza (indicatore di 0,4 su 1).

²⁶ L'agenzia ACOS sottolinea che negli ultimi anni c'è stato un miglioramento della flotta. Per esempio, “a settembre 2020 sono stati messi in servizio i primi 20 bus appartenenti alla ulteriore fornitura di 328 bus acquistati da Roma Capitale nel 2019. La fornitura è divisa in più lotti: 97 bus da 12 metri con 2 porte, 175 bus da 12 metri con 3 porte, entrambi con alimentazione diesel, e 56 bus da 12 metri con 3 porte, alimentati a metano”.

²⁷ Ad oggi il divieto di circolazione riguarda solo fino ai diesel Euro 3 all'interno del cosiddetto Anello Ferroviario.

²⁸ Nella sua relazione annuale 2020, l'Agenzia ACOS sottolinea che “il mancato raggiungimento degli obiettivi di servizio continua a dipendere in misura predominante dall'inadeguatezza del parco mezzi disponibile e dalla bassa resa, in termini di km percorsi/tempo guida per turno, inferiore alle attese, dovuta proprio all'anzianità elevata della maggioranza delle vetture”.

²⁹ Dati ACOS ottobre 2020.

³⁰ “Relazione annuale ACOS 2020”, capitolo 4 “Trasporto pubblico locale e mobilità” (https://www.agenzia.roma.it/documenti/schede/ra2020_cap_4_tpl_finale.pdf).

³¹ “Relazione annuale ACOS 2020”, capitolo 4 “Trasporto pubblico locale e mobilità”.

3.2 Mobilità dolce

Il secondo indicatore prova a cogliere due anime di Roma. Una è ostile ai ciclisti che ogni giorno rischiano di essere travolti dalle auto per andare a lavoro, non si preoccupa di fornire strade alternative per le biciclette, non sa organizzare la mobilità degli istituti scolastici e crea ingorghi infernali nelle zone adiacenti alle scuole, non offre spazi pedonali liberi dalla tirannia delle automobili. L'altra Roma è più attenta alla mobilità dolce, mette i suoi cittadini in condizione di spostarsi in bicicletta e a piedi per sfuggire al traffico, contribuisce a ridurre l'impatto del traffico sull'aria anche attraverso una gestione intelligente dei mobility manager. L'indicatore è composto da 4 variabili: estensione di piste ciclabili (su strada e piste "verdi") in relazione alla superficie, estensione delle piste in relazione al numero di abitanti, numero di scuole con mobility management attivato, presenza di ZTL.

Guardando alla classifica generale, salta subito all'occhio che ci sono ampie zone senza un solo metro di pista ciclabile e lontane anni luce da qualsiasi idea di mobilità dolce. Senza timore di risultare eccessivi, si potrebbe dire che Roma sia un vero e proprio inferno per i ciclisti, seppure con qualche angolo di paradiso. Vediamo nel dettaglio perché.

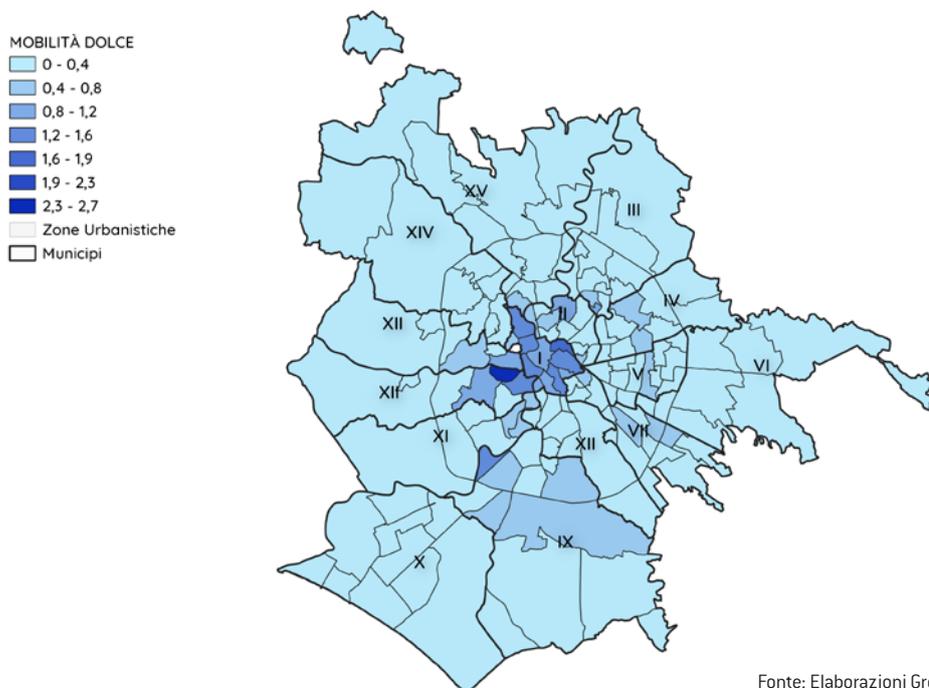
Il tema delle piste ciclabili a Roma è centrale e molto delicato. Dal 2019, il Comune ha avviato un programma per lo sviluppo di nuove piste ciclabili, al fine di ampliare l'attuale dotazione di 251,7 chilometri di rete ciclabile (RSM 2020). Le piste ciclabili identificate dal Comune di Roma sono di due tipi: quelle su strada e le piste "verdi". Si tratta di due tipologie con caratteristiche differenti: le prime consentono di effettuare spostamenti utili per questioni di lavoro o necessità e rappresentano un'alternativa effettiva alla mobilità veicolare privata, mentre le seconde si trovano all'interno di parchi e aree verdi in cui non è consentito l'accesso ai veicoli a motore e inoltre hanno un uso prevalentemente ricreativo, in molti casi condivise tra ciclisti e pedoni.

Nel panorama nazionale, Roma è attualmente in prima posizione per quel che riguarda l'estensione della rete, ma si colloca in posizioni di metà classifica se consideriamo la popolazione residente. In particolare, si piazza in 78ª posizione nella classifica del rapporto rete ciclabile/popolazione (87,2 metri di ciclabile ogni 1.000 abitanti, contro i 240 della media delle città italiane) e in 50ª posizione per il rapporto tra la rete ciclabile e il suo territorio (18,7 km/100 km² contro i 22 della media nazionale)³².

Altro elemento importante da tenere in considerazione è l'evoluzione progressiva della rete ciclabile che in questi mesi sta crescendo grazie al Piano straordinario che prevede la costruzione di 150 chilometri di nuovi percorsi ciclabili sulle principali vie della città e su altri itinerari "strategici". Alcuni sono in corso di realizzazione, altri ancora solo sulla carta.

³² "Rapporto Mobilità 2020", RSM.

Mappa 3 - Mappa delle ZU con punteggio per l'indicatore Mobilità dolce



Fonte: Elaborazioni Greenpeace 2021

La classifica elaborata da Greenpeace³³, sulla base dei dati forniti da Roma Mobilità aggiornati ad Aprile 2021, mostra come ben 44 zone urbanistiche sono totalmente prive di piste ciclabili. Tra queste ci sono quartieri importanti, sia per dimensione che per popolazione residente. È semplicemente avvilente che zone come Colli Portuensi, Lunghezza, Borghesiana, La Storta, Tomba di Nerone, Castelluccia, Labaro, Latino, Trullo, che insieme fanno più di 500 mila abitanti, risultino completamente sprovviste di piste ciclabili: una città (nella città) di mezzo milione di persone senza neanche un metro di piste ciclabili. Al netto dei proclami, delle promesse mantenute o disattese (come quella di costruire 3 km di piste al giorno³⁴), degli sforzi dell'Amministrazione e dei rallentamenti imprevisi, al netto dei cantieri effettivamente partiti, completati o in fase di avvio, delle piste esistenti ma non fotografate dai dati forniti dal Comune, rimane un fatto: Roma, ad oggi, non ha una rete ciclabile degna di una capitale europea.

Fanno parte del girone "dantesco" dei quartieri con un'estensione insufficiente di piste alcuni quartieri importanti come Montesacro e Centro Storico, situati nella parte bassa della classifica. Se consideriamo, per esempio, gli ultimi posti tra i quartieri ai quali il Comune attribuisce almeno uno spezzone di percorso ciclabile, scopriamo che c'è meno di un chilometro ciclabile per una popolazione di oltre 150 mila abitanti, e poco più di 8 chilometri per una metropoli ipotetica di quasi 500 mila abitanti³⁵. Un altro mezzo milione di cittadini senza una dignitosa dotazione di percorsi adeguati ai ciclisti.

A fronte di un tale deserto di ciclabilità, però, ci sono anche alcuni angoli di "paradiso" per ciclisti. I pochissimi fortunati cittadini (quasi 60 mila abitanti³⁶) di zone come Villa Pamphili, Tor di valle, Castel Porziano, Villa

³³ La classifica è elaborata sulla base dei dati ufficiali forniti da RSM aggiornati all'aprile 2021. In alcuni casi è stato possibile, in seguito a indagini sul campo e verifiche attraverso interviste, riscontrare tuttavia alcune incongruenze rispetto all'effettiva dotazione di piste ciclabili. Un esempio è la pista ciclabile che conduce da Castel Fusano a Ostia Antica, situata nella ZU "Ostia Antica": nonostante sia pienamente funzionante, tale pista non è compresa nel computo delle piste ciclabili individuate da RSM, come risulta evidente anche nella mappa di RSM (<https://romamobilita.it/it/muoversiaroma/ciclabilita>).

³⁴ <https://www.romatoday.it/politica/ciclabili-transitorie-dove-quando-cantieri.html>

³⁵ Lievemente "migliore" la situazione a Torre Angela, dove quasi 90 mila abitanti hanno a disposizione solo 4 km di piste, oppure a Primavalle, con 52 mila abitanti a "contendersi" 3 km di piste.

³⁶ Il dato è calcolato sulla base delle prime 18 ZU nella classifica dei km di piste per abitante.

Ada, Castel Romano, Castel Fusano, Casal de' Pazzi, Zona Archeologica o Villa Borghese³⁷, si trovano a custodire un tesoro di quasi 100 km di percorsi ciclopedonali. Una manciata di residenti che può contare su un'ampia fetta dei percorsi ciclabili in città. Tuttavia, non bisogna lasciarsi ingannare dalle apparenze. Infatti, come denuncia l'Associazione "Salvaiciclisti" di Roma, spesso si tratta di percorsi situati all'interno di parchi e aree verdi, totalmente isolati rispetto alla rete dei trasporti e spesso ininfluenti rispetto alla necessità quotidiana di mobilità sostenibile, seppure utili ad aumentare la qualità della vita e il totale delle piste ciclabili "sulla carta". Interessante è il caso di Castel Fusano, che ha il primato della più ampia estensione di piste ciclabili (13,6 km): in verità si tratta perlopiù di sentieri interni alla vegetazione chiusi al traffico auto, che possono essere percorsi dalle bici in sicurezza e accessibili ai pedoni. Il dato comprende anche due lunghe corsie incastonate all'interno di una pineta, frequentatissima dai ciclisti, ma in condizioni degradate - come denuncia "Ostia in bici": *"la pista non è altro che una porzione della strada, ammalorata da buche e radici di pini che fuoriescono dal manto stradale, delimitata da vernice ormai scolorita e interrotta da auto parcheggiate lungo la corsia, tutt'altro che protetta dal traffico"*.

La seconda variabile calcolata da Greenpeace è la dotazione di "piste ciclabili per superficie", che si differenzia dalla precedente poiché l'estensione delle piste viene confrontata con l'estensione della superficie della zona considerata. Così facendo, il dato riesce a cogliere la porzione di territorio dedicato alla ciclabilità. Per comprendere l'importanza di questa distinzione, basti ricordare che Roma è sotto la media nazionale per rapporto tra la rete ciclabile e il territorio³⁸. La classifica di Greenpeace, chiaramente, premia le zone meno estese, in cui la quota dei sentieri dedicati alle bici è più elevata. Tra le zone con la più alta porzione di territorio ciclabile, la prima posizione è di Villa Pamphili (50 metri di pista ogni ettaro), seguita Sacco Pastore (40 metri), Villa Ada (39 metri) e Prati (27 metri).

Oltre alle piste, c'è un altro tema cruciale: il mobility manager scolastico, di fondamentale importanza nell'economia dei trasporti di un territorio. Attivarlo, e farlo funzionare bene, significa contribuire in modo determinante alla sostenibilità di un quartiere. Il mobility manager scolastico si occupa dell'organizzazione delle modalità di spostamento degli studenti e rende la scuola un polo di aggregazione per la mobilità sostenibile. La scuola, infatti, può influire fortemente sulle scelte di mobilità di una porzione rilevante della popolazione della zona. Solo per fare un esempio, come spiega il Comune di Roma, *"aggregare tre ragazzi nello spostamento casa-scuola (2 km, 15 giorni/mese, 9 mesi/anno) comporta - oltre all'eliminazione di 2 auto in sosta davanti alla scuola e benefici economici e di tempo per i genitori - l'eliminazione di 540 vetture/km annue dal traffico urbano e la non-emissione nell'atmosfera di 35,5 kg di CO2 e altri inquinanti"*. Come segnalato dal Rapporto RSM 2020, ci sono sempre più Mobility Manager nelle scuole: nel 2020 sono cresciute del 33% le scuole interessate rispetto all'anno precedente, per un totale di 40 scuole e 41 mila studenti e addetti coinvolti.

Nella classifica di Greenpeace, il quartiere più attento alla mobilità sostenibile delle scuole risulta Buon Pastore, con le sue 6 scuole dotate di mobility manager: record in città. Seguono Spinaceto (4 scuole), Vallerano Castel di Leva, Tuscolano Nord, Torrino, Cecchignola, Esquilino e XX Settembre (3 scuole ciascuna). In fondo alla classifica, invece, vanno le zone popolate, con molte scuole ma senza mobility manager: Torre Angela, Lunghezza, Centocelle, Tiburtino, Don Bosco.

La presenza di ZTL all'interno di un quartiere garantisce una limitazione di circolazione del traffico in orario sia diurno che notturno, con specifici perimetri di interdizione ai non autorizzati. Si tratta però di una rarità, se consideriamo le 155 zone urbanistiche romane. Nel complesso, infatti, la superficie delle ZTL diurne in tutta Roma supera di poco i 500 ettari, mentre quelle notturne raggiungono una superficie complessiva di quasi 380 ettari. Molto poco, considerando l'estensione della Capitale. Tuttavia, con questa variabile si è

³⁷ Tra le prime in classifica anche Appia Antica Nord, che però di fatto è una strada a tutti gli effetti, dove - come denuncia l'Associazione Salvaiciclisti - *"non esiste una vera e propria pista ciclabile, il Comune sbaglia a considerarla nel conteggio delle piste ciclabili perché si trova in un parco regionale: la sicurezza effettivamente c'è, ma non viene di fatto proibito l'accesso ai veicoli motorizzati, mentre una pista ciclabile dovrebbe essere dedicata solo alle bici"*.

³⁸ "Rapporto Mobilità 2020", RSM.

voluto premiare quelle zone urbanistiche che fanno attenzione a mantenere uno spazio di libertà pedonale che vieta alle automobili di circolare. In alcuni casi i cittadini e i commercianti percepiscono tale spazio come un impedimento odioso, ma in una città soffocata dal traffico e immersa nello smog può diventare una bolla d'ossigeno e di benessere.

In vetta alla classifica, troviamo Prati, Trastevere e Celio, con il 100% del territorio coinvolto in ZTL. A seguire, con percentuali molto alte di copertura, Centro Storico ed Esquilino, XX Settembre e Zona Archeologica. In totale sono 23 le ZU coperte da ZTL. Il resto dei quartieri è lasciato fuori dalla protezione ZTL.

FOCUS 2: IL GIRONE DEI CICLISTI

A Roma c'è un vero e proprio girone dantesco: quello dei ciclisti. Nel 2019, si sono verificati sulle strade romane circa 2300 incidenti, di cui 42 mortali³⁹. Il Municipio I è quello disseminato di maggiori pericoli: 436 incidenti e 2 morti. Il che significa 2,5 incidenti ogni 1000 abitanti. Il girone dantesco prosegue con il Municipio VII, che nel 2019 ha contato oltre 200 incidenti di cui purtroppo 3 fatali. Tra i territori più pericolosi per i ciclisti troviamo invece il Municipio IV e il XIII, con la più alta incidenza: 6 morti ciascuno ogni 100 incidenti. Solo il Municipio XII, nonostante i suoi 109 incidenti, può dire di aver risparmiato la vita a ciclisti e pedoni, essendo l'unico Municipio senza morti per incidente. L'eccessiva invadenza dei mezzi privati porta ad un elevato tasso di incidenti, che si deve spesso al mancato rispetto del diritto di precedenza, alla distrazione e alla velocità degli automobilisti. Ma cosa ne pensano i ciclisti? "A Roma manca una rete ciclabile continua, interconnessa e sicura" - dichiara l'Associazione "Salvaiciclisti" di Roma. "I percorsi ciclabili sono spezzettati, tra strade asfaltate, sterrate, buche, auto e pericoli di ogni genere. Abbiamo bisogno di una rete ciclabile che non sottragga spazio ai pedoni, ma alle auto. Altrimenti diventa una guerra tra poveri. Ci sono alcune zone che sono infernali per i ciclisti. Prendiamo il percorso da Fontenuova, a Ostiense, che va da Roma est a Roma Sud. Sono 25 chilometri, di cui solo il 17% di piste ciclabili. Tutta la Tiburtina è sprovvista: da Tivoli fino al centro di Roma non c'è una pista ciclabile. E si tratta di una zona dove è altissimo il tasso di studenti fuori sede, che avrebbero bisogno di arrivare alla Sapienza con una pista dedicata. È prevista sì, sarà realizzata? Non lo sappiamo". "La Tiburtina, che percorre la città per una dozzina di chilometri, ha soltanto un chilometro e mezzo di pista, ma solo nella parte centrale. Una pista ciclabile ha senso solo se fa parte di una rete e ti porta dappertutto. La Togliatti è un altro esempio emblematico: 8 chilometri di strada, di cui circa 6 ciclabili, ma la pista è inutile per le necessità di spostamento urbano. È situata al centro dello spartitraffico, non si può svoltare, a meno che non rischi la vita andando incontro a corsie dove le auto viaggiano come schegge impazzite. La Togliatti è stata pensata solo per chi la fa tutta senza dover girare mai. Per di più, è spezzettata. In questa striscia di terra "ciclabile" c'è di tutto: parcheggi per automobili, camminamento per i pedoni, fontanelle e interruzioni che costringono a salire sul marciapiede". Dalle denunce di chi ogni giorno si occupa di ciclabilità, emerge un quadro avvilente: le piste ciclabili romane sembrerebbero essere realizzate in modo da relegare il ciclista al percorso più lento, perché la bici non viene vista come mezzo di trasporto fondamentale per una città green, ma come una fastidiosa interferenza al traffico delle auto. Inoltre, c'è un'eccessiva promiscuità tra i vari utenti della strada: macchine, pedoni, ciclisti e mezzi pubblici. Occorre dunque fare una scelta netta: la città è delle persone o delle automobili? Infine, l'associazione si sofferma su un tema delicato: "ci sembra piuttosto scorretto considerare le aree verdi come vere e proprie piste ciclabili. Un parco è un'area ludica, di passeggio, non serve per andare da casa a lavoro e per le attività quotidiane, è uno spostamento fine a se stesso. La nostra battaglia è rendere la bici un mezzo di trasporto davvero alternativo all'auto. Tutto il resto è cicloturismo".

³⁹ I dati sono stati forniti dall'agenzia RSM, sulla base di dati SISS provvisori estratti in data 21 gennaio 2021.

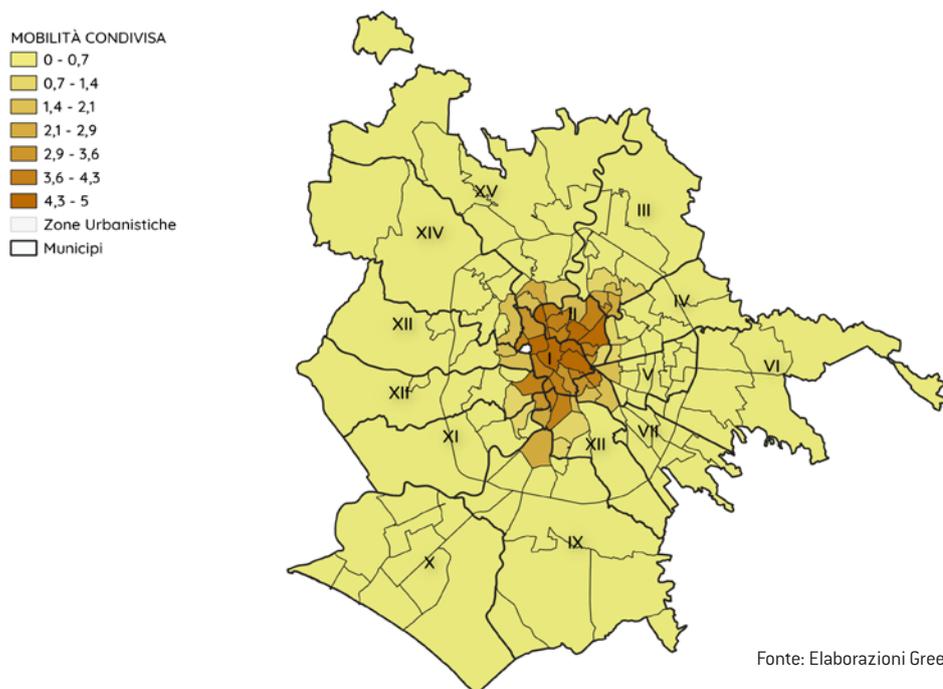
3.3 Mobilità condivisa

Quanto è diffusa la mobilità “sharing” a Roma? Quanto può servire a rendere più green la Capitale? Per capirlo si è costruito un indicatore specifico per la mobilità condivisa. Un dato di cruciale importanza, perché racconta la disponibilità di alternative all'automobile e al trasporto pubblico locale. In un certo senso, la mobilità sharing si pone a metà tra il trasporto privato e quello pubblico: da una parte è caratterizzata dall'autonomia e indipendenza del trasporto tipica dei mezzi propri, dall'altra è ispirata alla condivisione insieme ad altri utenti, il che contribuisce in modo determinante ad abbattere l'impatto ambientale del traffico auto. Ecco perché negli ultimi anni il comparto sharing mobility è in espansione, in tutti e 4 i settori: auto, bici, scooter, monopattini. Tuttavia, a Roma si sono verificate non poche difficoltà che hanno portato alcune società a cessare la fornitura del servizio, non solo per questioni finanziarie legate alla sostenibilità economica, ma anche a causa di criticità legate alla gestione del servizio in un territorio come quello romano.

L'indicatore “Mobilità condivisa” elaborato da Greenpeace è composto da 5 variabili: quota di copertura del servizio car sharing in modalità floating (a flusso libero, cioè senza uno stallo di parcheggio fisso); numero di postazioni car sharing a postazione fissa; quota di copertura bike sharing; quota di copertura monopattino sharing e scooter sharing.

Nella classifica generale emerge un dato lampante: interi quartieri sono del tutto tagliati fuori dalla mobilità condivisa. Ciò è vero non solo per quanto riguarda le società private, che decidono le zone di copertura in base a criteri economici, ma anche in termini di offerta del servizio pubblico. Anche il servizio car sharing pubblico, con il suo parco macchine striminzito di 180 auto, ignora le periferie: una circostanza che desta amarezza se si considera il valore di pubblica utilità che un tale servizio di sharing dovrebbe avere, con l'obiettivo di integrare i servizi privati esistenti ed estendere la copertura laddove essi non arrivano.

Mapa 4 - Mapa delle ZU con punteggio per l'indicatore Mobilità condivisa



Fonte: Elaborazioni Greenpeace 2021

I numeri sono impietosi: ben 125 zone su 155 sono sotto la media (punteggio 2,5) e 55 di esse sono zone urbanistiche con un punteggio di 0 per la mobilità condivisa: ampi territori della capitale sono completamente privi di un servizio di condivisione di auto, bici, monopattini e scooter. Si tratta per giunta di zone anche importanti dal punto di vista demografico. Basti pensare a Centocelle, Infernetto, Lunghezza, Torre Angela, Borghesiana, Buon Pastore: in totale ben 873 mila abitanti senza il benché minimo servizio di sharing.

Ci sono poi alcune ZU molto popolose con servizio presente ma inadeguato: Don Bosco (69° posto, nessuna auto può arrivare lì, solo una porzione marginale può accogliere monopattino, scooter e bici), Tuscolano Sud e Torpignattara, Ostia Nord e Gordiani. Greenpeace ha calcolato che 2.191.000 cittadini (abitanti in 125 ZU) hanno un servizio di sharing inadeguato o del tutto assente (numero totale di ZU sotto la media di 2,5): oltre l'80% della popolazione, privata di uno strumento di mobilità moderno che farebbe bene all'ambiente e alla salute.

Di contro, ci sono zone baciata dalla mobilità sharing, che fanno gola alle aziende perché sede di istituzioni e centro nevralgico di turismo, dunque convenienti in termini economici per chi offre il servizio. Nella top 10 troviamo, per esempio, Centro Storico, Esquilino, Nomentano, Prati, XX Settembre, Flaminio, Trieste, Università, seguite da Aventino, Gianicolense, Garbatella e Trastevere.

I casi di Testaccio, Parioli, Salario e Villa Borghese sono interessanti, perché sono in vetta alla classifica per presenza di sharing privato, ma ci sono scarse postazioni di sharing comunale.

Car Sharing. La variabile sulla copertura del car sharing fotografa l'estensione della copertura territoriale del servizio di car sharing delle due compagnie private attive al dicembre 2020, che utilizzano il metodo del "free floating". Le auto possono essere prelevate e lasciate all'interno del perimetro individuato dalle compagnie, a differenza del metodo station based usato dallo sharing comunale (con identificazione di posti fissi). Tale dato è necessario per misurare quanto siano coinvolte le diverse zone di Roma nell'uso condiviso delle auto. Pur essendo fondamentale, è un dato fortemente limitato, poiché non dice nulla sull'effettivo utilizzo delle auto condivise nei Municipi/ZU da parte degli utenti né sulla disponibilità di auto nel corso della giornata in un determinato Municipio/ZU.

Il car sharing è attivo grazie a 3 operatori di cui 2 privati (Enjoy e ShareNow) che operano secondo un modello cosiddetto "free floating" (con oltre 2 mila vetture). Il terzo operatore è a capitale pubblico, Roma Servizi per la Mobilità, a cui Roma Capitale ha affidato il servizio erogato secondo il modello "station based" (che funziona secondo due modalità: a postazione fissa con prelievo e riconsegna del veicolo nello stesso parcheggio, ovvero "one way" con prelievo e riconsegna presso parcheggi differenti) con una flotta di 181 unità e 156 postazioni (dati Rapporto RSM 2020) per la presa in consegna dei veicoli, distribuite su 13 Municipi.

Dai dati aggiornati al 30 dicembre 2020 forniti da Roma Capitale (Dipartimento Mobilità sostenibile) sulla presenza di car sharing, risultano circa 1800 vetture, suddivise fra 3 operatori: Enjoy con 962 vetture, Sharenow con 690 vetture e Car Sharing Roma con 181 vetture.

L'anno precedente, ne risultavano 2300. Poi nel 2019 l'operatore Share'n'go, che forniva auto elettriche, ha sospeso le attività. Oggi sappiamo anche che sta per affacciarsi sul mercato un nuovo operatore del car sharing. C'è dunque ampio margine per aumentare il parco auto e rafforzare il servizio di condivisione auto.

Quanto ai dati elaborati da Greenpeace, è interessante notare che il servizio si ferma ben prima del grande raccordo: un'ampia fascia di zone dentro il GRA è lasciata completamente fuori dal servizio, soprattutto nel quadrante est e sud ovest, con eccezione della zona a sud dell'EUR.

Inoltre, alcune zone sono coperte da un solo servizio car sharing, beneficiando della decisione di investire lì da parte della società che ha esteso l'area di copertura rispetto ai competitor⁴⁰. Ma perché le periferie sono così scoperte dal servizio? Ce lo racconta Luigi Licchelli, Business Development Lead Italy di Share Now: *"Il car sharing non arriva in certi luoghi: per coprire tutta Roma ci vorrebbe una grande flotta, con altissima frequenza, ma nelle periferie la richiesta è notevolmente più bassa"*. Cosa occorrerebbe per agevolare la diffusione dello sharing nelle periferie? *"Se si rafforzasse lo sharing attraverso nuovi stalli dedicati, in modo proporzionato alla grandezza di Roma, se si estendesse il meccanismo della congestion charge affiancandolo alle ZTL, se si investissero i relativi introiti sulla mobilità sostenibile, liberando gli spazi occupati dai veicoli privati anche attraverso la creazione di hub dedicati a tutte la mobilità sharing, la conseguenza naturale sarebbe una diffusione del servizio a copertura anche delle periferie"*.

Car Sharing pubblico. Il dato relativo al numero di postazioni di Car Sharing Roma, gestito dal Comune e caratterizzato dal metodo "station based", potrebbe avere un ruolo sociale importante ad integrazione del servizio sharing privato. Tuttavia, il servizio di Car sharing Roma è il meno utilizzato in città, e fornisce soltanto 181 auto (dati rapporto RSM2020) su un totale di 1800 auto, numero ridotto rispetto alle 190 unità del 2019. Persino il numero di iscritti si è ridotto: 100 utenti hanno ritenuto di non rinnovare l'abbonamento (da 3000 a 2900 iscritti). Lo scarso utilizzo di questo metodo di car sharing è dovuto non solo alla modalità a postazione fissa, ma anche alla scarsa diffusione: il parco auto si concentra per lo più nei Municipi I e II. È senz'altro vero che le 156 postazioni sono distribuite su 13 dei 15 municipi urbani, ma se si scende nel dettaglio delle ZU, il quadro cambia e diventa desolante. A parte una ventina di Zone urbanistiche con una o due postazioni di rappresentanza, quasi come se si trattasse di un progetto pilota, il resto di Roma è ignorato: 110 ZU su 155 risultano prive di copertura. A questo punto potrebbe essere messa sul tavolo la questione dei costi sostenuti dal Comune per mantenere un servizio sicuramente marginale, che non assolve al suo ruolo di integrazione rispetto al servizio privato. Tuttavia, va sottolineato che il Comune di Roma, negli ultimi anni, ha avuto un occhio di riguardo rispetto al settore del car sharing e fornito supporto agli operatori privati attraverso, ad esempio, la creazione di oltre 100 stalli gratuiti e dedicati esclusivamente al car sharing nelle zone strategiche della città o la cancellazione del canone per gli operatori privati, per un risparmio di 1200 euro annuali per auto.

Micro-mobilità. Con questo termine si intendono i servizi di scooter, bike e monopattino, che a Roma vengono gestiti, secondo i dati del 2020, da 9 fornitori. Il servizio di scooter sharing, in seguito all'abbandono di Cityscoot, è gestito da 3 operatori privati con circa 2.400 mezzi (eCooltra, ZigZag, Acciona), quasi del tutto elettrici (ad eccezione dei 100 scooter Zig Zag a benzina). La diffusione territoriale è più estesa rispetto al car sharing in alcune zone (per esempio nel quadrante a nord) e meno estesa in altre, quadrante est e ovest. Tuttavia, continua a tagliare fuori una buona fetta della città: in metà delle ZU (??) non c'è alcuna copertura di scooter, per un totale di 1.298.595 abitanti senza alcun servizio di scooter sharing. Quanto al servizio bike sharing, stando ai dati forniti dal Dipartimento Mobilità e Trasporti, gli operatori su Roma offrono una flotta complessiva di 4500 ebike, interamente "free floating". Dopo le pessime esperienze di due operatori, con bici ritrovate dentro il Tevere e atti vandalici, la Capitale si era ritrovata nel 2018 senza alcun servizio di bike sharing, unico caso di capitale in Europa. L'intervento di altri due operatori, Jump-Lime ed Helbiz, ha riportato il bike sharing a Roma, con una copertura concentrata nel cuore della capitale ma che arriva anche ai confini del GRA: a nord segue il Tevere fino ad Aeroporto dell'Urbe, Grottarossa e Fidene; ad est lungo l'Aniene, da Montesacro a Torcervara, con una sottile striscia di copertura lungo la Tuscolana fino a Don Bosco; a Sud lungo il Tevere fino a Tor di Valle. Tuttavia, la diffusione del bike sharing è ancora fortemente limitata, considerato che più della metà delle ZU non ha un servizio: 1.368.175 cittadini romani ne sono totalmente privi.

⁴⁰ Questo accade per esempio a sud con Grottaferretta e Torrino (coperte da Enjoy), a nord est con Verano e Pietralata (Enjoy) e Casal Bertone (Sharenow), a nord con Val Melaina, Tufello e Montesacro (Enjoy); a nord-est con Val Cannuta e la zona compresa tra Me-daglie d'oro, e Foro Italico (Sharenow); Acquatraversa e la zona compresa fra Trionfale, Pineto, Primavalle e Santa Maria della Pietà (Enjoy).

Per i monopattini, infine, secondo i dati forniti nel dicembre 2020 dal Comune di Roma, l'offerta attuale è di 10.500 unità: quasi il doppio rispetto a Milano, prima città in Italia per numero in valore assoluto⁴¹. Greenpeace ha calcolato la quota di copertura di 5 servizi: Link, Lime, Dott, Voi e Bird. Solo 31 ZU sono sopra la media di 0,5 (in testa Salaria, Villa Borghese e Centro Storico, a punteggio pieno), il resto è abbondantemente sotto (100 zone sotto 0,2 di punteggio). Alcune zone, scarsamente coperte, sono servite esclusivamente da un servizio (generalmente Link e Lime arrivano a coprire alcune zone più marginali che gli altri provider non coprono). 60 zone sono il deserto della micro-mobilità: neanche un monopattino arriva a Torre Angela, Centocelle, Lunghezza, Borghesiana e Infernetto, per un totale di 941.860 cittadini senza il servizio di monopattino sharing. Tuttavia, volendo vedere il bicchiere mezzo pieno, si nota che nella maggior parte del territorio romano (95 ZU) arriva almeno un servizio di sharing.

Nel deserto delle zone urbanistiche senza micro-mobilità, Greenpeace ha calcolato che ancora oggi 920.382 cittadini romani sono completamente ignorati da qualsiasi forma di micro-sharing (punteggio 0 sia su bike, che scooter e monopattino sharing).

FOCUS 3: CAR SHARING PUBBLICO

Il car sharing pubblico è il grande assente della mobilità romana. Se nella narrazione del Comune 13 Municipi su 15 sono coperti dal servizio, lasciando intendere una diffusione capillare sul territorio romano, i dati raccolti da Greenpeace dicono tutt'altro: 1.887.923 abitanti non hanno una postazione di car sharing pubblico nella zona urbanistica in cui abitano e ben 111 zone urbanistiche sono senza servizio. Si calcola meno di un'auto ogni 10.000 abitanti⁴². Stando all'indagine sulla soddisfazione sul car sharing romano gestito dal Comune, chi lo usa si ritiene soddisfatto (l'85% degli intervistati), ma a ben vedere anche gli utenti reclamano interventi migliorativi circa la diffusione sul territorio dei parcheggi e vorrebbero maggiore facilità per trovare auto disponibili. Nel settore del car sharing, solo un'auto su 10 a Roma è pubblica.

Il servizio è gestito dall'Agenzia RSM, società strumentale partecipata al 100 per cento da Roma Capitale, a cui nel 2018 il Comune ha affidato l'incarico per l'attività di car sharing per un importo di €1.376.955,229. Le prestazioni affidate vanno dalla gestione dei rapporti con i clienti e manutenzione del sito alla gestione delle postazioni del servizio, delle componenti tecnologiche fino al monitoraggio del funzionamento.

Nel 2019 RSM è diventata Agente Contabile: RSM riscuote le tariffe per conto di Roma Capitale, incassa gli introiti e li riversa successivamente a Roma Capitale. L'ultimo bilancio disponibile, quello del 2019, riporta ricavi nel 2018 per 600 mila euro, con costi di 116 mila euro per carburanti riferiti principalmente ai consumi delle macchine utilizzate per i servizi car sharing. Nell'anno 2020 l'agente contabile RSM riporta un rendiconto di complessivi euro 337.004,91 relativi alle entrate del 2020⁴³.

Va ricordato, come detto poco sopra, che ad oggi non esiste a Roma un servizio di car sharing totalmente elettrico, e ciò riguarda tanto i fornitori privati che il servizio pubblico.

⁴¹ Dati al settembre 2020 forniti dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility, che riporta un numero di 11.000 monopattini.

⁴² Secondo i dati di marzo 2021, Roma mobilità detiene una rete di 200 vetture (dall'utilitaria al veicolo cargo a quello ibrido), per 340 parcheggi. (<https://romamobilita.it/it/media/romani-promuovono-car-sharing-pubblico-cittadini-aziende-soddisfazione-al-%E2%80%9985>).

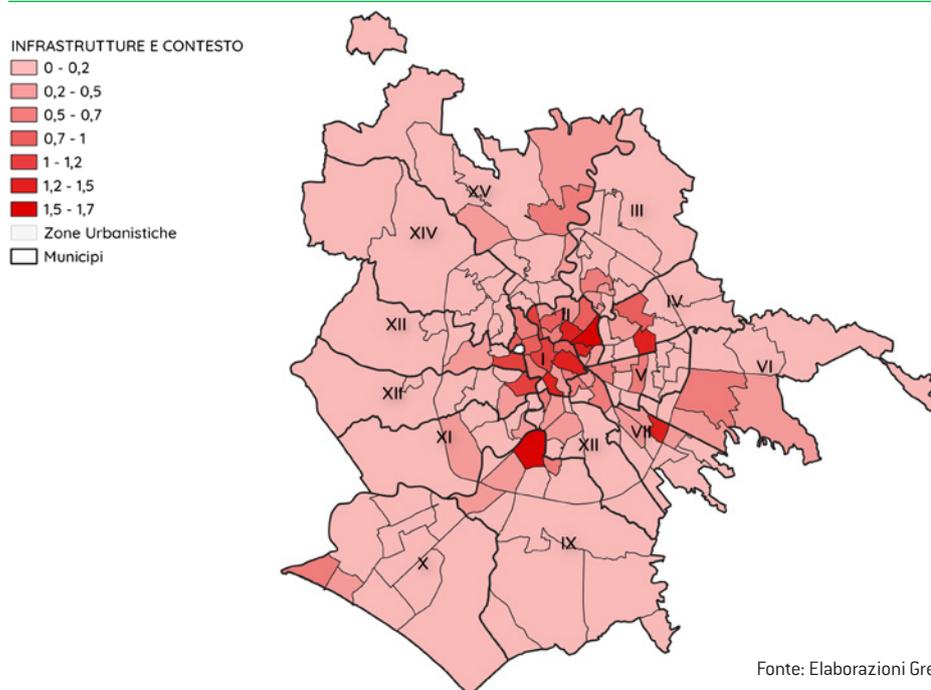
⁴³ Con determinazione dirigenziale REP. QG 362 del 02/04/2021 è stata disposta la resa del conto dell'Agente contabile esterno Roma Servizi per la mobilità per la gestione del servizio di Car Sharing a "postazione fissa" anno 2020.

3.4 Infrastrutture e contesto

Nel quarto e ultimo indicatore, Greenpeace ha voluto raggruppare tutti quegli elementi misurabili di contesto urbano che rendono più sostenibile e agevole la mobilità. Tale indicatore è interpretabile come un contenitore di "premieria", che arricchiscono la sostenibilità di un quartiere, le cui condizioni generali dipendono però in larga parte dalle 14 variabili già analizzate precedentemente.

Per fare ciò, sono state prese in considerazione le colonnine di ricarica per le auto elettriche, i posti auto a pagamento, i parcheggi di interscambio e le corsie preferenziali. Si tratta di dotazioni infrastrutturali molto importanti per una città che aspira ad essere più smart e sostenibile, perché aiutano a migliorare la mobilità, incentivano l'abbandono dell'auto privata, promuovono l'uso dei mezzi pubblici e in generale contribuiscono a rendere un quartiere più sostenibile.

Mapa 5 - Mappa delle ZU con punteggio per l'indicatore Infrastrutture e contesto



Fonte: Elaborazioni Greenpeace 2021

In vetta a questa particolare classifica spicca l'EUR - primo per numero di colonnine di ricarica ma privo di corsie preferenziali - seguito dall'immane cuore romano: Nomentano, Università, Esquilino e Aventino, generalmente ricchi di corsie preferenziali (tranne Università) ma con numero modesto di parcheggi di scambio e posti auto tariffati. Interessante notare che nessuna zona urbanistica prende punteggio pieno, come spesso è successo nelle precedenti variabili: il massimo score lo registra EUR, con 1,7 punti su 4. Questo perché in tutti i quartieri ci sono alcuni punti di forza e altri di debolezza, dovuti anche alla logistica urbana che le contraddistingue. Interessante la posizione di Osteria del Curato, al limite con il GRA, che risulta al primo posto per parcheggi di interscambio e in 4ª posizione in classifica parziale.

Tra le zone più popolate spicca la posizione al 19º posto di Torre Angela, che non ha corsie preferenziali né posti auto tariffati, ma si difende con i suoi 2 parcheggi di scambio e con le sue 2 colonnine di ricarica. Torre Angela, in questo caso, appare un esempio lampante di come la posizione in classifica spesso non dica nulla sulla qualità ideale della mobilità, ma sia soprattutto utile a comparare le varie zone. Infatti, nel caso di Torre Angela, nonostante la sua scarsa dotazione, ci sono ben 132 zone messe addirittura peggio.

Colonnine di ricarica. La variabile delle colonnine di ricarica installate coglie la localizzazione degli impianti di ricarica elettrica per veicoli e individua le ZU in cui c'è più attenzione per la mobilità elettrica privata. Il dato è aggiornato al maggio 2021 e comprende le 297 colonnine già funzionanti ma anche le 211 installate ma non ancora funzionanti, per un totale di 508 colonnine, a cui si aggiungono 308 colonnine che ancora devono essere installate⁴⁴.

Ad oggi la presenza di colonnine di ricarica elettrica non è omogenea sul territorio di Roma Capitale. Per questo motivo, Roma Servizi per la Mobilità ha predisposto una pagina web che permette a tutti di segnalare preferenze sulla posizione delle colonnine. Inoltre, tra il 2019 e il 2020 c'è stata una grossa spinta dell'elettrico con un incremento del 24,5% di punti di ricarica attivi. Le zone più fornite, a parte il già citato EUR, sono Ostia Nord e Ostia Sud, Centro Storico e Flaminio. Al contrario, 74 ZU (in cui abitano 86 mila abitanti), sono attualmente prive di colonnine (sia attive che non funzionanti), mentre il resto ha almeno una colonnina di ricarica nel proprio territorio.

Posti auto tariffati. La gestione del sistema della sosta è una componente cruciale nella pianificazione della mobilità sostenibile. Le aree di sosta tariffate rappresentano i luoghi di partenza e arrivo di tutti gli spostamenti auto individuali e sono un ingrediente importante per valutare le caratteristiche della mobilità di un quartiere, anche in termini di distribuzione dei flussi di traffico nell'intera zona. Il dato dei posti auto tariffati, monitorato e calcolato periodicamente dal Comune di Roma, è molto articolato, poiché comprende diverse tipologie di soste tariffate (agevolate, tariffa ordinaria, parzialmente tariffate). Greenpeace lo ha preso in considerazione poiché indica la possibilità di sosta tariffata per gli abitanti di una determinata zona, pur essendo una vera rarità a Roma: ci sono circa 74.000 stalli di sosta, distribuiti su 7 dei 15 municipi cittadini, ma oltre l'80% è concentrato nei Municipi I e II (rapporto RSM 2020). Tali posti si prestano dunque solo limitatamente ad una lettura in chiave di qualità della mobilità sostenibile delle diverse zone di Roma, seppure siano elementi preziosi per una maggiore sostenibilità dei quartieri. Solo una zona con posti tariffati si colloca nella fascia esterna del territorio: il quartiere EUR. Secondo il Rapporto RSM 2020, Roma conta 26 posti auto tariffati per 1.000 abitanti (nel I e II Municipio il rapporto sale a 180 stalli/1.000 abitanti) e potrebbe essere importante allargare tale diffusione anche in zone esterne. La variabile esaminata da Greenpeace è la lunghezza (metri lineari) dei posti auto tariffati per 1000 abitanti. Dalle elaborazioni risulta che solo 34 ZU hanno posti auto soggetti a tariffazione, ovviamente concentrati nel centro città.

Parcheggi di interscambio. Stessa importanza va attribuita ai parcheggi cosiddetti "di interscambio", che impreziosiscono la qualità della mobilità sostenibile. Si tratta di quelle infrastrutture che fanno da collegamento tra l'autovettura privata e i mezzi pubblici di trasporto e che permettono agli utenti provenienti dalle periferie o dalle zone limitrofe di parcheggiare il loro veicolo e di servirsi delle reti di trasporto pubblico locale. Esse consentono di ridurre la distanza tra l'abitazione e i mezzi pubblici. Anche in questo caso parliamo di un'infrastruttura urbana con una distribuzione molto limitata, che migliora nettamente la sostenibilità delle zone che la ospitano. Il dato calcolato da Greenpeace indica la presenza di parcheggi di interscambio nelle varie Zone. Roma gode di 35 grandi impianti per una capacità complessiva di quasi 15 mila posti auto, situati in massima parte in prossimità dei grandi nodi di interscambio con il TPL (dati 2019). Il 64% dei posti auto riguardano gli impianti situati nei nodi di interscambio con le due linee metro principali (A e B)⁴⁵. Questa collocazione agevola i cittadini residenti nelle ZU situate in prossimità degli snodi. Solo 30 ZU possiedono parcheggi del genere. In vetta alla classifica spiccano Osteria del Curato e Tiburtino Sud, con 3 parcheggi di interscambio ciascuna. A seguire EUR, Labaro, Eroi, Torre Angela, Casal de' Pazzi con 2 parcheggi ciascuna. Solo il 2,2% è dedicato ai disabili.

Corsie preferenziali. Greenpeace ha voluto porre attenzione anche alla presenza delle corsie preferenziali, destinate al transito dei mezzi di trasporto pubblico, che indica una maggiore attenzione alla mobilità pubblica ed è un efficace deterrente al flusso di veicoli privati. Sebbene criticate da alcuni utenti che le

⁴⁴ Dati del Dipartimento Mobilità e Trasporti forniti a Greenpeace nel maggio 2021.

⁴⁵ "Rapporto Mobilità 2020", RSM.

considerano subdoli deterrenti e si lamentano dei costosi errori a danno dei conducenti più distratti, che finiscono per arricchire le casse comunali, esse rappresentano uno strumento importante di limitazione del traffico veicolare privato. Tuttavia, esse sono concentrate per la maggior parte nel centro della città: XX Settembre, Testaccio, Trastevere, Esquilino, Centro Storico, Aurelio Sud, Della Vittoria, Gianicolense, Nomentano. Menzione a parte meritano Don Bosco, la più esterna delle zone entro il GRA (2 corsie preferenziali) insieme ad Alessandrina (1 corsia) e poi Palocco, Infernetto e Castel Porziano, situate nella zona costiera ben oltre il GRA.

FOCUS 4: COLONNINE DI RICARICA O TOTEM BUROCRATICI?

A fine maggio il Comune di Roma, nel fornire dati sulle colonnine di ricarica, comunicava che “ulteriori 24 colonnine diventeranno operative in questi giorni”. Un segnale che dimostra la volontà crescente di spingere verso l'elettrico ma soprattutto la prospettiva di coinvolgere fette sempre più ampie della popolazione. Ad oggi, secondo gli ultimi dati forniti dal Dipartimento Mobilità e trasporti del Comune di Roma, il totale delle colonnine già attive, di quelle installate ma non attive e di quelle la cui installazione è almeno prevista è di 816: 0,03 colonnine ogni 1.000 abitanti. Nell'ottobre 2020, il Comune dichiarava la necessità di arrivare all'obiettivo di “una colonnina di ricarica ogni 1.000 abitanti” cioè circa 2800 colonnine, quasi dieci volte quelle attualmente esistenti. Per raggiungere tale risultato, Enel X, maggiore player nel settore, ha chiesto “una maggiore flessibilità da parte delle soprintendenze”⁴⁶. Un risultato ambizioso, considerato il fatto che le 300 colonnine attualmente attive devono servire circa 6000 veicoli elettrici. Ma cosa esattamente ne sta ostacolando la diffusione? Secondo l'inchiesta di Quattroruote pubblicata nel giugno 2021, buona parte dei punti di ricarica non sono ancora allacciati alla rete di distribuzione dell'energia: alla fine di aprile 2021, solo per gli impianti Enel X, 130 delle 300 infrastrutture installate risultavano inutilizzabili perché scollegate dalla rete. Tra le cause principali c'è un iter burocratico farraginoso ed estenuante, che blocca per anni le pratiche negli uffici del Comune. Secondo l'inchiesta, infatti, ci sono “colonnine pronte e ferme dal 2018, altre dal 2020”. La troppa burocrazia rende l'installazione delle colonnine un percorso senza fine: “ci sono difficoltà oggettive, come la pandemia, lo smart working, gli organici del personale insufficienti. Ma è l'intero sistema da rivedere. La documentazione dev'essere presentata di persona agli sportelli competenti, perché non sono ancora previste comunicazioni digitali con la pubblica amministrazione. Pacchi di carte da consegnare fisicamente, persino per la realizzazione degli stalli di sosta e della relativa segnaletica verticale, a spese dell'azienda che installa le colonnine e deve richiedere un'ulteriore autorizzazione. Ogni scavo nel marciapiede, ogni micro-cantiere comporta una pratica separata, con i relativi tempi di attesa”⁴⁷. Così le colonnine si deteriorano, con un danno non solo agli utenti, ma anche all'azienda installatrice. Diventando piccoli totem innalzati in onore alla burocrazia.

⁴⁶ https://www.repubblica.it/motori/sezioni/attualita/2020/10/13/news/troppo_poche_le_colonnine_di_ricarica_a_roma-270418475/

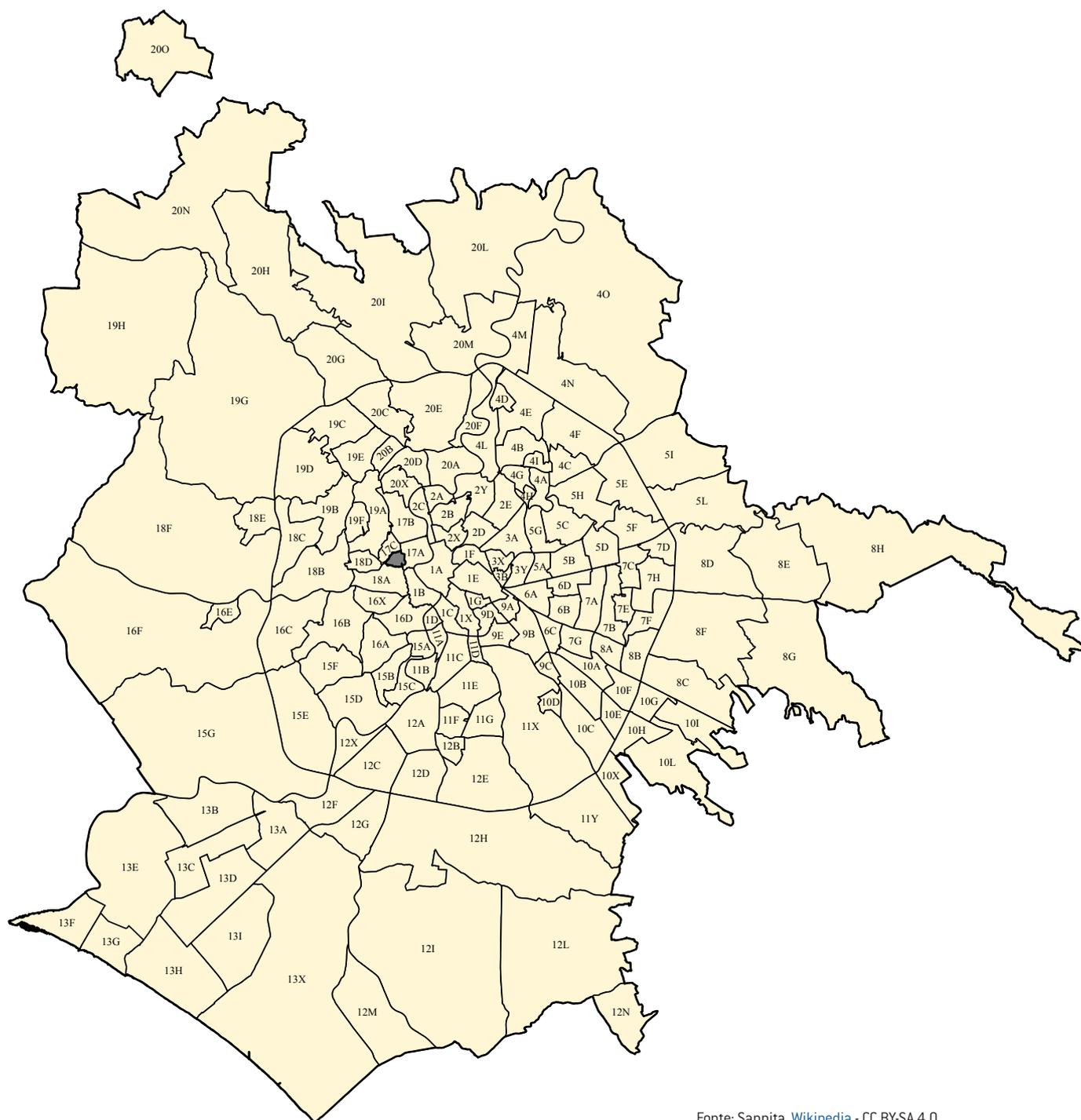
⁴⁷ “La solitudine della colonnina”, Deleidi e Murianni, 31 maggio 2021, Quattro Ruote.

4. Dieci punti per una mobilità più sostenibile a Roma

Alla luce di quanto emerso dai dati di questo report, come è possibile migliorare la sostenibilità della mobilità nella Capitale? Greenpeace propone 10 principali suggerimenti:

- 1]** Rafforzare le linee del trasporto pubblico locale, ancora troppo deboli e inefficienti in moltissime zone della città, soprattutto nelle periferie, in particolare colmando il deficit infrastrutturale con la cosiddetta “cura del ferro” (Tomassi 2018), intervenendo su metro e ferrovie, corsie protette, per un ridisegno della rete TPL.
- 2]** Migliorare la dotazione del trasporto pubblico con veicoli nuovi, elettrici e con maggiore appeal nei confronti degli utenti.
- 3]** Incentivare la mobilità “dolce” in bicicletta, attraverso la realizzazione di una vera e propria rete ciclabile che sia sicura, connessa ed esclusiva, non solo sulla carta, coprendo le ampie zone del tutto prive di piste ciclabili e migliorando la sicurezza delle esistenti.
- 4]** Velocizzare l’iter per la realizzazione delle nuove piste già previste, coinvolgendo le associazioni di cittadini ciclisti che vivono ogni giorno i disagi.
- 5]** Migliorare la qualità della mobilità a piedi, realizzando marciapiedi protetti, percorsi e isole pedonali che siano sicure e accessibili.
- 6]** Supportare con forza le molteplici forme di mobilità condivisa, agevolando la diffusione del bike, car, scooter e monopattino sharing nelle ampie zone senza copertura, attraverso servizi pubblici efficienti, incentivi per gli utenti e accordi con gli operatori privati.
- 7]** Migliorare l’effettiva funzionalità del car sharing comunale, a integrazione dello sharing privato, per assicurare la copertura del servizio nelle zone in cui i privati sono assenti per ragioni economiche.
- 8]** Incentivare la riduzione di transito e sosta del traffico veicolare privato nel centro e nella periferia attraverso strumenti ancora scarsamente diffusi come le zone a traffico limitato (ZTL) e zone 30, la sosta tariffata, i parcheggi di interscambio e le strade scolastiche. A questo proposito è necessario portare a compimento il bando dei motori diesel dal centro città attualmente previsto per il 2024, ed estendere tale misura a tutti i veicoli a combustione interna.
- 9]** Sviluppare la diffusione delle colonnine di ricarica elettrica, puntando anche sullo snellimento delle procedure burocratiche per la loro installazione e messa in funzione.
- 10]** Focalizzarsi sulle esigenze, le necessità, le mancanze delle zone periferiche e più popolate di residenti, spesso completamente tagliati fuori da qualsiasi forma di mobilità sostenibile.

5. Appendice: le zone urbanistiche di Roma



Municipi	Zone urbanistiche	Denominazione	Municipi	Zone urbanistiche	Denominazione	Municipi	Zone urbanistiche	Denominazione
1	01A	Centro Storico	4	05A	Casal Bertone	7	09A	Tuscolano Nord
	01B	Trastevere		05B	Casal Bruciato		09B	Tuscolano Sud
	01C	Aventino		05C	Tiburtino Nord		09C	Tor Fiscale
	01D	Testaccio		05D	Tiburtino Sud		09D	Appio
	01E	Esquilino		05E	S. Basilio		09E	Latino
	01F	XX Settembre		05F	Tor Cervara		10A	Don Bosco
	01G	Celio		05G	Pietralata		10B	Appio -Claudio
	01X	Zona Archeologica		05H	Casal de' Pazzi		10C	Quarto Miglio
	17A	Prati		05I	S. Alessandro		10D	Pignatelli
2	02A	Villaggio Olimpico	5	05L	Settecamini	10E	Lucrezia Romana	
	02B	Parioli		06A	Torignattara	10F	Osteria del Curato	
	02C	Flaminio		06B	Casilino	10G	Romanina	
	02D	Salario		06C	Quadraro	10H	Gregna	
	02E	Trieste		06D	Gordiani	10I	Barcaccia	
	02X	Villa Borghese		07A	Centocelle	10L	Morena	
	02Y	Villa Ada		07B	Alessandrina	10X	Ciampino	
	03A	Nomentano		07C	Tor Sapienza	11A	Ostiense	
	03B	S. Lorenzo		07D	La Rustica	11B	Valco S. Paolo	
3	03X	Università	6	07E	Tor Tre Teste	8	11C	Garbatella
	03Y	Verano		07F	Casetta Mistica		11D	Navigatori
	04A	Monte Sacro		07G	Centro Direzionale Centocelle		11E	Tormarancia
	04B	Val Melaina		07H	Omo		11F	Tre Fontane
	04C	Monte Sacro Alto		08A	Torrespaccata		11G	Grottaperfetta
	04D	Fidene		08B	Torre Maura		11X	Appia Antica Nord
	04E	Serpentara		08C	Giardinetti-Tor Vergata		11Y	Appia Antica Sud
	04F	Casal Boccone		08D	Acqua Vergine		12A	Eur
	04G	Conca d'Oro		08E	Lunghezza		12B	Villaggio Giuliano
4	04H	Sacco Pastore	08F	Torre Angela	12C	Torrino		
	04I	Tufello	08G	Borghesiana	12D	Laurentino		
	04L	Aeropoprto dell' Urbe	08H	S. Vittorino	12E	Cecchignola		
	04M	Settebagni	9	12F	Mezzocamino	12G	Spinaceto	
	04N	Bufofotta		12H	Vallerano Castel di Leva	12H	Vallerano Castel di Leva	
	04O	Tor S. Giovanni		12I	Decima	12I	Decima	
				12L	Porta Medaglia	12L	Porta Medaglia	
				12M	Castel Romano	12M	Castel Romano	
		12N		Santa Palomba	12N	Santa Palomba		
		12X		Tor di Valle	12X	Tor di Valle		

Municipi	Zone urbanistiche	Denominazione	Municipi	Zone urbanistiche	Denominazione
10	13A	Malafede	13	18A	Aurelio Sud
	13B	Acilia Nord		18B	Val Cannuta
	13C	Acilia Sud		18C	Fogaccia
	13D	Palocco		18D	Aurelio Nord
	13E	Ostia Antica		18E	Casalotti di Boccea
	13F	Ostia Nord		18F	Boccea
	13G	Ostia Sud	14	19A	Medaglie d' Oro
	13H	Castel Fusano		19B	Primavalle
	13I	Infernetto		19C	Ottavia
13X	Castel Porziano	19D		S. Maria della Pietà	
11	15A	Marconi		19E	Trionfale
	15B	Portuense	19F	Pineto	
	15C	Pian Due Torri	19G	Castelluccia	
	15D	Trullo	19H	S. Maria di Galeria	
	15E	Magliana	15	20A	Tor di Quinto
	15F	Corviale		20B	Acquatrasversa
15G	Ponte Galeria	20C		Tomba di Nerone	
12	16A	Colli Portuensi		20D	Farnesina
	16B	Buon Pastore		20E	Grotta Rossa Ovest
	16C	Pisana		20F	Grotta Rossa Est
	16D	Gianicolense		20G	Giustiniana
	16E	Massimina		20H	La Storta
	16F	Pantano di Grano		20I	S. Cornelia
	16X	Villa Pamphili		20L	Prima Porta
		20M	Labaro		
		20N	Cesano		
		20O	Martignano		
		20X	Foro Italico		



Ottobre 2021

Il report è a cura del ricercatore Diego Gandolfo con la collaborazione del data analyst Marco Viviani e la supervisione di Pierdavide Pasotti e Federico Spadini di Greenpeace Italia. I dati sono stati analizzati nell'aprile 2021. Le elaborazioni dei dati da parte di Greenpeace sono disponibili su richiesta. Si ringraziano: Roma Servizi per la Mobilità, il Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma (DMT), ATAC e i provider dei servizi di sharing mobility che hanno collaborato. Infine, un ringraziamento speciale va a Ketil Lelo, Salvatore Monni e Federico Tomassi del progetto #MappaRoma, per il supporto e l'ispirazione.

Greenpeace è un'organizzazione globale indipendente che sviluppa campagne e agisce per cambiare opinioni e comportamenti, per proteggere e preservare l'ambiente e per promuovere la pace.

GREENPEACE

Greenpeace Onlus

Via della Cordonata, 7

00187 Roma

telefono 06.68136061

email info.it@greenpeace.org

www.greenpeace.it