



ROMA CAPITALE

Prot. R.C. n. 14623 /2013

PRO-MEMORIA PER LA GIUNTA CAPITOLINA

Oggetto: Indirizzi per la redazione del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano.

Premesso che il Piano Generale del traffico Urbano (PGTU) costituisce il primo dei tre livelli di progettazione del Piano Urbano del Traffico (PUT), che individua nei successivi Piani Particolareggiati del Traffico e Piani Esecutivi, nonché nei piani di settore, gli strumenti attuativi dello stesso PGTU;

Che l'adozione del PUT è un obbligo di legge individuato dall'art. 36 del Codice della Strada ed i suoi aggiornamenti, per i comuni con oltre un milione di abitanti, è previsto abbiano cadenza quadriennale, in quanto trattasi di uno strumento dinamico di gestione e regolazione della mobilità che quindi deve adattarsi al progressivo modificarsi del contesto urbanistico e socio economico, delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto, all'evoluzione degli strumenti normativi, e soprattutto deve recepire le politiche di mobilità definite dal Sindaco e dall'amministrazione della città;

Che il PGTU definisce gli indirizzi generali e le misure specifiche da adottare per tutte le componenti di mobilità, in ordine di importanza: pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, veicoli privati e sosta;

Che il PGTU opera prioritariamente sull'organizzazione e sulla razionalizzazione delle risorse e delle infrastrutture esistenti, nonché attraverso misure di regolazione della domanda (es. sosta tariffata);

Che gli obiettivi generali che consegue sono quelli di sostenibilità della mobilità, quindi il miglioramento della sicurezza stradale, il risanamento della qualità dell'aria, la riduzione dell'inquinamento acustico e il risparmio energetico, in coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti e con la pianificazione territoriale e trasportistica;

Che con deliberazione Consiglio Comunale n. 84 del 28 giugno 1999 è stato approvato il Piano Generale del Traffico Urbano di Roma relativo al centro abitato di Roma interno al GRA;

Che con deliberazioni Consiglio Comunale nn. 233 e 234 del 2004 sono stati approvati i PGTU dei centri abitati esterni al GRA, ricadenti nei territori dei Municipi ex VIII, XII, XIII;

Che ad oggi non è stato ancora redatto ed approvato il PGTU per le aree urbanizzate non ricadenti negli ambiti sopra elencati;

Che peraltro la perimetrazione dei centri abitati vigente come definita dalla deliberazione Giunta Capitolina n. 1287/1999 non risulta più rispondente allo stato di fatto anche in relazione alla nuova delimitazione territoriale dei Municipi di Roma Capitale adottata con deliberazione n. 11/2013 dell'Assemblea Capitolina;

Che il contesto di riferimento della città dal 1999 è profondamente cambiato in termini di assetto del territorio, di distribuzione della popolazione, di livelli di motorizzazione, mentre le reti infrastrutturali e dei servizi del trasporto pubblico sono rimaste sostanzialmente invariate con conseguente aggravamento dei livelli di congestione, decadimento dei livelli di servizio della rete stradale e del trasporto pubblico, in particolare di quello su gomma:

- nel 1998 il 18% della popolazione abitava fuori dal GRA, nel 2012 il 26%, con il PRG realizzato si arriverà al 30%; i limiti dei centri abitati si sono di conseguenza modificati;
- Roma ha un parco circolante che supera i 2.800.000 veicoli (inclusi gli oltre 700.000 tra motocicli e ciclomotori), con un tasso di motorizzazione nel 2011 pari a 978 veicoli ogni mille abitanti, contro i 398 di Londra e i 415 di Parigi. Il numero di ciclomotori e motocicli circolanti è superiore alla consistenza totale delle altre tre capitali. L'alto tasso di motorizzazione si ripercuote negativamente sui livelli di incidentalità stradale;
- il Piano Comunale della Sicurezza Stradale stima in oltre 2 miliardi di Euro il costo sociale annuo sostenuto per le conseguenze degli incidenti stradali;
- sono circa 135 mln le ore perse ogni anno nella congestione, equivalenti a una perdita economica di circa 1,5 miliardi di Euro, al netto dei costi ambientali;
- Il livello di uso del trasporto pubblico è fermo al 27% del totale degli spostamenti nelle ore di punta;
- l'offerta di trasporto pubblico, in crescita fino al 2011, ha subito tagli sostanziali negli ultimi due anni per effetto della riduzione dei trasferimenti; un terzo della produzione è sottoutilizzata dalla clientela per carenza di pianificazione e programmazione dei servizi; il parco mezzi ATAC sta rapidamente diventando obsoleto (5 anni di età media nel 2007 e di circa 9 nel 2012); negli ultimi 5 anni non è stata sviluppata la dotazione di corsie preferenziali che con circa 100 km pone Roma agli ultimi posti nella classifica delle città italiane ed europee;
- Il servizio di trasporto pubblico non di linea è troppo esposto all'abusivismo ed all'illegalità considerato che gli operatori con licenza comunale ammontano a circa 9000 tra tassisti ed NCC a fronte di un'offerta anomala, incontrollata e non conforme ai regolamenti vigenti;
- il pendolarismo dalla Provincia su Roma tra il 2004 ed il 2012 è aumentato del 60%;
- il basso tasso di infrastrutturazione e di servizi dedicati alla ciclabilità, nonostante la crescente domanda potenziale, ha lasciato a questa modalità una percentuale di ripartizione modale per spostamenti sistematici che ancora nel 2011 era ferma allo 0,6%;
- il car sharing, il car pooling, il bike sharing e la mobilità elettrica rappresentano ancora oggi strumenti marginali di offerta di mobilità sostenibile e non sono stati oggetto di una convinta politica di sviluppo come invece avvenuto nelle altre grandi capitali europee;

Che il quadro legislativo e normativo in materia di pianificazione e gestione della mobilità urbana si è sostanzialmente modificato a livello nazionale, regionale e locale, in particolare con:

- il nuovo Piano Regolatore Generale di Roma (PRGR) del 2008 i cui criteri di intervento volgono, tra l'altro, a una stretta integrazione fra politiche urbanistiche e politiche della mobilità; all'attuazione anche di soluzioni di breve periodo per

- velocizzare e dare priorità, accessibilità e affidabilità al trasporto pubblico, soluzioni che garantiscano benefici in tempi rapidi e a costi contenuti; al potenziamento e alla protezione della mobilità pedonale e ciclabile;
- il Piano di risanamento della Qualità dell'aria approvato con deliberazione n. 66 del 10 dicembre 2009 dal Consiglio Regionale del Lazio, nel quale vengono stabilite le norme tese a evitare, prevenire o ridurre gli effetti dannosi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso, determinati dalla dispersione degli inquinanti in atmosfera, indicando una serie di misure di limitazione alla circolazione specifiche per la città di Roma;
 - la zonizzazione acustica del territorio comunale adottata in attuazione del D.P.C.M. del 14 novembre 1997, con deliberazione Consiglio Comunale n. 12 del 29 gennaio 2004, che associa i diversi ambiti a ciascuna delle 6 classi acustiche definite dalla normativa, in relazione alle caratteristiche insediative, alle funzioni e all'uso di ciascuna zona, con specifiche deroghe per la rete stradale principale;
 - il nuovo Codice della Strada di cui al D.Lgs. n. 285 del 1992 e s.m.i.;
 - le norme per la progettazione delle strade e delle intersezioni di cui ai D.M. del Ministero delle Infrastrutture del 5 novembre 2001 e 19 aprile 2006;
 - il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS) approvato con deliberazione Consiglio Comunale n. 36 del 16 marzo 2010 che individua le azioni di breve e lungo periodo, tra le quali: l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e relativi strumenti attuativi quali i Piani Particolareggiati del Traffico (PPT); il Programma Urbano della Mobilità (PUM); l'adeguamento della Normativa Tecnica del PRG per l'attuazione degli interventi edilizi ed urbanistici nonché delle infrastrutture relative alla mobilità;
 - il Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2011-2020 approvato con deliberazione Giunta Capitolina n. 397 del 14 dicembre 2011 che analizza il fenomeno, fissa gli obiettivi e individua gli strumenti e le azioni più efficaci per aumentare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità nel territorio di Roma Capitale;
 - il Piano Quadro della Ciclabilità di Roma Capitale approvato con deliberazione Amministrazione Capitolina n. 27 del 24 aprile 2012 derivante da un processo partecipativo che ha visto il coinvolgimento delle associazioni e dei comitati di categoria, dei Municipi in relazione alle esigenze del loro territorio e dei Dipartimenti Tecnici di Roma Capitale;
 - con il “Decreto Crescita 2.0” convertito con la legge 17 dicembre 2012 n. 221, nonché con il Decreto Ministeriale collegato del 1° febbraio 2013 (G.U. 26 marzo 2013) e in previsione del Piano Nazionale delle tecnologie ITS è stato definito il quadro di riferimento normativo per lo sviluppo di sistemi/servizi innovativi e standardizzati di infomobilità, di regolazione, monitoraggio e controllo della mobilità; Roma peraltro ha aderito all'Osservatorio Nazionale sulle politiche pubbliche locali in materia di innovazione tecnologica e ICT entrando a far parte della rete di smart cities voluta dall'ANCI nell'aprile 2012;

Che è quindi necessario adottare un nuovo Piano Generale del Traffico Urbano coerente con il quadro legislativo e normativo vigente nonché con gli indirizzi programmatici di mobilità definiti dall'attuale Amministrazione Capitolina orientati prioritariamente allo sviluppo dei servizi di trasporto pubblico, anche attraverso la riorganizzazione della rete dei servizi, all'intermodalità e ai sistemi di mobilità “dolce”, aggiornando altresì le connesse normative tecniche ed i piani specifici di settore quali la classificazione funzionale della rete viaria urbana, il Regolamento Viario, la

perimetrazione dei centri abitati; il Piano Comunale della sicurezza stradale; il Masterplan delle tecnologie informatiche e digitali per la mobilità ed i trasporti (ITS – Intelligent Transport Systems); il Piano delle merci e della logistica urbana, il Piano dei bus turistici ed il Piano quadro della ciclabilità;

Tutto ciò premesso

La Giunta Capitolina

decide

- di definire quali indirizzi per la redazione dell’aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano:
 - l’attuazione di misure di incentivazione all’uso dei mezzi di trasporto pubblico aumentandone, in un contesto di ridefinizione degli strumenti normativi di regolazione, quanto più possibile l’efficienza e l’efficacia, puntando sulla riorganizzazione della rete e dei servizi, sull’incremento della velocità commerciale, sul potenziamento delle tecnologie dell’informazione e sull’interconnessione modale;
 - lo sviluppo e la promozione della mobilità “dolce” da diffondere in tutta la città finalizzata all’innalzamento degli standard di “vivibilità urbana” e di sicurezza stradale, con interventi di riqualificazione urbana e di rimodulazione dell’uso degli spazi;
 - l’integrazione con il Piano Quadro della Ciclabilità (PQC) finalizzato allo sviluppo della ciclabilità urbana quale ulteriore strumento per la riduzione della mobilità motorizzata, attraverso la definizione di interventi organizzativi, infrastrutturali e gestionali da attuare nel breve e medio periodo;
 - una nuova politica di regolazione della mobilità privata basata per l’accesso alle ZTL sui criteri dell’onerosità dell’uso dello spazio stradale e sulla quantità di emissioni prodotte (road pricing e congestion charge);
 - la revisione dei piani della distribuzione urbana delle merci e di quello dedicato ai bus turistici, aggiornando le vigenti regole di accesso, movimento e sosta all’interno del centro abitato della città, proponendo nuovi strumenti normativi e mediante l’uso di tecnologie anche innovative per la regolamentazione della circolazione e della sosta, con l’obiettivo di garantire contestualmente gli interessi degli operatori economici, le esigenze di accessibilità e la tutela della salute pubblica e del patrimonio culturale;
 - per la sosta tariffata, la definizione di un sistema tariffario disincentivante dell’uso del mezzo privato mediante anche l’applicazione di tariffe crescenti dalla periferia al centro della città e l’eliminazione di abbonamenti e tariffe forfettarie indifferenziate; si dovranno indicare, inoltre, efficaci misure per garantire l’effettivo utilizzo a rotazione degli stalli offerti lungo assi caratterizzati da fronti commerciali continui;

- per la sicurezza stradale l’attuazione di quanto previsto dal Piano Comunale per la Sicurezza Stradale con misure specifiche per l’innalzamento degli standard su tutto il territorio comunale, garantendo prioritariamente la continuità e la sicurezza dei percorsi pedonali e delle componenti più deboli e più esposte al rischio (anziani, disabili e genitori con bambini), l’eliminazione dei punti ad alta incidentalità della rete stradale, un’adeguata formazione alla progettazione “sicura” delle strutture tecniche dell’Amministrazione, l’educazione stradale nelle scuole, con l’obiettivo di dimezzare i morti sulle strade entro il 2020 come previsto dalla comunicazione 389/2010 della Comunità Europea in tema di orientamenti sulla sicurezza stradale;
- la definizione di azioni per il potenziamento, l’incentivazione e la promozione dei cosiddetti servizi di mobilità sostenibile, in particolare il car sharing, il bike sharing nel centro storico e la sua diffusione su tutto il territorio comunale, l’ampliamento delle reti di ricarica elettrica e misure di facilitazione e incentivazione del carpooling e per l’acquisto e l’uso dei veicoli a bassa o nulla emissione; la valorizzazione della rete dei mobility manager;
- una politica di diffusione delle tecnologie digitali coerente ed in attuazione del Piano Nazionale delle Tecnologie ITS finalizzate all’informazione, alla regolazione, al monitoraggio e al controllo della mobilità pubblica e privata, con l’obiettivo di riuscire a trovare, tramite concetti quali quelli di dati aperti ed interoperabilità, un efficace equilibrio tra la spinta d’innovazione tecnologica, il livello dei servizi ai cittadini ed una razionalizzazione della spesa della Pubblica Amministrazione;
- l’individuazione dei criteri di localizzazione e di gestione dei parcheggi pubblici e privati;
- la revisione della perimetrazione dei centri abitati, del regolamento viario e della classifica funzionale delle strade al fine sia di tener conto delle modifiche normative intervenute che per definire univocamente i criteri di progettazione da adottare nell’intero comune di Roma, per la diffusione di interventi di moderazione del traffico, di miglioramento della sicurezza stradale, di facilitazioni per la mobilità ciclabile e pedonale, fornendo contestualmente indicazioni chiare per l’interpretazione dell’applicabilità delle norme di progettazione alla viabilità esistente;
- l’integrazione con le scelte relative alla trasformazione urbana attraverso la definizione – per le diverse aree della città – di un “profilo di accessibilità” che metta in evidenza le criticità e le potenzialità di accesso alla rete dei trasporti pubblici e alle reti di mobilità dolce da utilizzare come supporto per la valutazione delle proposte di trasformazione urbanistica;

- di dare mandato all'Assessore ai Trasporti e Mobilità di avviare, attraverso il Dipartimento Mobilità e Trasporti di Roma Capitale e Roma Servizi per la Mobilità, l'elaborazione del Nuovo Piano Generale del Traffico Urbano per i centri abitati dei Comune di Roma Capitale, che dovrà essere sottoposto al vaglio della Giunta Comunale entro e non oltre il 31 gennaio 2014.

Roma, 10 settembre 2013

F.to: