



CITTÀ METROPOLITANA
DI ROMA CAPITALE
Per una **sostenibilità diffusa**



Città metropolitana
di Roma Capitale

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Report prima fase di partecipazione



Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale

Report prima fase di partecipazione

Dicembre 2022



Città metropolitana di Roma Capitale

ORGANI ISTITUZIONALI

Roberto Gualtieri	Sindaco Città metropolitana di Roma Capitale
Pierluigi Sanna	Vicesindaco metropolitano
Bruno Manzi	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano
Paolo Caracciolo	Segretario/Direttore Generale
Damiano Pucci	Consigliere delegato – Pianificazione urbanistica, Pianificazione Strategica, Agricoltura e Difesa del suolo
Manuela Chioccia	Consigliera delegata - Viabilità, Mobilità e Infrastrutture

GRUPPO DI LAVORO CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE

Massimo Piacenza **Direttore Dipartimento IV "Pianificazione strategica e Governo del territorio"**
Coordinamento e Responsabile Unico del Procedimento

Dipartimento IV "Pianificazione strategica e Governo del territorio"

Anna Rita Turlò	Responsabile Tecnico dell'ufficio supporto al RUP
Annabella Bucci	Responsabile Tecnico dell'Ufficio di Direzione dell'Esecuzione
Daniela Schiavetti	Responsabile amministrativo dell'ufficio di supporto al RUP
Antonello Celima	Collaudatore

Dipartimento II "Direzione "Mobilità e viabilità"

Gabriella Polidoro	Direttore dell'Esecuzione del contratto
Maria Concetta Potenza	Responsabile Amministrativo dell'Ufficio di Direzione dell'Esecuzione

Dipartimento VII – Attuazione del PNRR, fondi europei, supporto ai Comuni per lo sviluppo economico/sociale, formazione professionale

Tommaso Maggi	Sistema Informativo Geografico – GIS
---------------	--------------------------------------

GRUPPO DI LAVORO

Redazione del piano affidata dalla Città metropolitana di Roma Capitale all'RTI **GO-Mobility – FIT – AIRIS**

Responsabile di commessa: **Daniele Mancuso**

Coordinamento Tecnico (*Steering Committee*)

Roberto Dall'Alba (responsabile tecnico generale) – **Andrea Spinosa** (referente Trasporto Rapido di Massa e Ferrovie) – **Claudio Minelli** (MIC-HUB - referente mobilità sostenibile) – **Oronzo Fanelli** (referente Sicurezza Stradale) – **Massimo Marciani** (FIT-Consulting – referente Merci e Logistica) - **Stefano Maurizio** (referente accessibilità e mobilità disabili) - **Francesco Ciaffi** (project manager).

Partecipazione e Comunicazione

Lorenzo Bertuccio (Scrat srl – referente partecipazione)

Elena Colli (coordinatrice attività partecipazione e comunicazione) - **Francesca Palandri** (Scrat srl) –

Chiara Trotto (Scrat srl) - **Alessandra Fratejacci** (Scrat srl)

Valutazione Ambientale Strategica e di Incidenza (Airis s.r.l.)

Irene Bugamelli - Camilla Alessi - Gildo Tomassetti - Dott.ssa Francesca Rametta – Valeriano Franchi – Francesco Paganini – Lorenzo Diani

Componenti gruppo operativo multidisciplinare

GO-Mobility:

Roberto Dall'Alba (coordinatore generale), **Daniele Mancuso** (responsabile PUMS), **Francesco Ciaffi** (project manager), **Oronzo Fanelli** (PUMS e valutazioni tecnico-economiche), **Elena Colli** (processo metodologico partecipazione e comunicazione), **Daniele Di Antonio** (Responsabile analisi modellistiche e Big Data), **Paolo Mirabelli** (responsabile sviluppo modello multimodale), **Lorenzo Giannantoni** (modellista), **Stefania Lepore** (ufficio project management), **Sabrina Volpini** (responsabile attività rilievi del traffico), **Alessandro Sapienza** (rilievi e elaborazioni dati di traffico), **Rosa D'Alessandro** (comunicazione e social), **Giulia Cascone** (analisi TPL), **Simone Porcacchia** (quadro normativo), **Matteo Feliciano** (analisi TPL), **Michela Arcangeli** (documentazione amministrativa), **Daniele Aureli** (responsabile analisi dati e dashboard), **Daniel Nori** (responsabile gestione basi dati), **Davide Lucia** (mobilità attiva, accessibilità e integrazione Biciplan), **Alessandra Campo** (quadro conoscitivo), **Andrea Pitzalis** (analisi GIS), **Antonino Amoroso** (analisi GIS), **Chiara Tassinari** (elaborazioni grafiche e mappe), **Valentina Giacomelli** (MIC-Hub – ciclabilità), **Filippo Bissi** (MIC-Hub – ciclabilità), **Martina Parma** (MIC-Hub – ciclabilità).

FIT Consulting: (integrazione merci e logistica sostenibile)

Massimo Marciani (coordinatore)– **Fabio Cartolano** (responsabile tecnico) – **Marisa Meta** (responsabile redazione)

Si ringrazia per la collaborazione:

Rete Ferroviaria Italiana (RFI): Direzione Stazioni – Direzione Commerciale – Ing. Renata Verghini (referente PUMS)

Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità: Stefano Fermante – Emanuela Vecchio – Luca Valeriani - Filippo Biasi

Agenzia Roma Servizi per la Mobilità: Anna Donati – Alessandro Fuschiotto – Stefano Brinchi – Fabio Nussio

Dipartimento Ingegneria Università Roma Tre: Linee di indirizzo per l'attuazione del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale- SMART -MR Interreg Europe: Marialisa Nigro – Rosita De Vincentis – Andreea Dumitru

1. Introduzione	7
1.1. Perché questa fase?	8
1.2. I numeri della partecipazione.....	9
1.3. Le modalità e gli strumenti.....	11
2. Obiettivi di partecipazione	12
2.1. Mappatura stakeholder e consolidamento delle reti.....	12
2.2. Conflict assessment e matrice attori/interessi	14
2.2.1. Distribuzione degli attori.....	15
2.2.2. Distribuzione degli interessi.....	17
2.3. Comunicazione	17
2.4. Accountability e trasparenza	20
2.4.1. Aggiornamento quadro conoscitivo e obiettivi del PUMS	21
3. Output degli incontri di (in)formazione, ascolto e aggiornamento.....	39
3.1. (in)formazione.....	40
3.1.1. Kick-off meeting	40
3.1.2. PUMS Open Day: per una cittadinanza (in)formata	42
3.1.3. Workshop O.S.A.! Obiettivi, Strategie, Azioni	43
3.1.4. Primo evento per il PMLS	46
3.1.5. Scoprire la logistica urbana	47
3.2. Ascolto	49
3.2.1. Tematico: mobilità attiva	49
3.2.2. Tematico: mobilità privata, sicurezza stradale e sistema della sosta	51
3.2.3. Tematico: mobilità per la disabilità	53
3.2.4. Tematico: smart mobility e mobilità turistica.....	54
3.2.5. Tematico: trasporto pubblico	55
3.2.6. Tematico: logistica	57
3.2.7. Tematico: indirizzi per l'urbanistica	58
3.2.8. Territoriale: sistema Civitavecchia.....	59
3.2.9. Territoriale: sistema Roma	61
3.2.10. Territoriale: sistema Velletri.....	63
3.2.11. Territoriale: sistema Fiano Romano	65
3.2.12. Territoriale: sistema Tivoli	67

3.2.13. Territoriale: sistema Pomezia.....	69
3.3. Aggiornamento	70
3.3.1. Dritti agli Obiettivi – Tavolo collaborativo sugli obiettivi del PUMS	70
3.3.2. Campagne di raccolta dati	74
4. Bilancio della prima fase di partecipazione e prossimi passi.....	78
4.1. Valutazione degli incontri da parte dei partecipanti.....	78
4.2. Livello di partecipazione	79
4.3. Prossimi passi.....	81
Indice delle figure	82
Indice delle tabelle.....	84
5. Allegati.....	85
5.1. Allegato 1 – Mappa degli stakeholder	85
5.2. Allegato 2 – Kick-off meeting.....	96
5.3. Allegato 3 – Workshop O.S.A.....	100
5.4. Allegato 4 – PUMS Open Day	101
5.5. Allegato 5 – Mobilità Attiva	102
5.6. Allegato 6 - Mobilità privata sicurezza stradale e sosta	103
5.7. Allegato 7 - Mobilità per la Disabilità	105
5.8. Allegato 8 - Smart mobility and mobilità turistica.....	105
5.9. Allegato 9 – Trasporto Pubblico	107
5.10. Allegato 10 – Primo evento per il PMLS.....	108
5.11. Allegato 11 – Indirizzi per l'urbanistica	109
5.12. Allegato 12 – Scoprire la logistica urbana	109
5.13. Allegato 13 – Sistema Civitavecchia	110
5.14. Allegato 14 – Sistema Roma	110
5.15. Allegato 15 – Sistema Velletri.....	110
5.16. Allegato 16 – Sistema Fiano Romano.....	111
5.17. Allegato 17 – Sistema Tivoli	111
5.18. Allegato 18 – Sistema Pomezia.....	112
5.19. Allegato 19 - (In)formazione e Ascolto Logistica	112
5.20. Allegato 20 - Dritti agli obiettivi!	112

1. Introduzione

La redazione di complessi strumenti di pianificazione della mobilità come i PUMS non può prescindere da un processo di partecipazione e coinvolgimento delle comunità locali e dei principali stakeholder che ne accompagni le fasi di esecuzione. Questa necessità è ancora più spiccata qualora la pianificazione si svolga per territori estesi e complessi come quello dell'area metropolitana romana, articolato su numerosi sistemi di trasporto e dove si intrecciano flussi di persone e merci che vanno dalla scala locale fino alla scala nazionale e internazionale.

Con la consapevolezza del ruolo fondamentale che tali processi partecipativi giocano per la riuscita di un buon PUMS e dei piani di settore, si è proposta una linea di azione basata su un approccio completo e consolidato, quale quello richiamato dalle Linee Guida Europee sui PUMS, e strettamente allineata secondo quanto previsto dai riferimenti normativi nazionali (Decreto del 4 agosto 2017 integrate con il Decreto ministeriale n. 396 del 28/08/2019).

Come indicato nelle linee guida Eltis¹, i processi partecipativi sono parte integrante e imprescindibile dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, che devono seguire i principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione, con lo scopo di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città.

Rilevanza: attuare i processi partecipativi è utile al processo di creazione di un PUMS e di altri piani strategici per creare una visione condivisa degli obiettivi, delle strategie e delle azioni di intervento da realizzare e assicurarsi della rispondenza del Piano e dei piani di settore alle esigenze del territorio, vissute dai cittadini e da tutti i portatori di interesse specifici.

Impatto: attuare processi partecipativi genera un impatto a catena sugli stakeholder coinvolti che, grazie alla loro partecipazione, vengono sensibilizzati in prima persona rispetto ai temi della mobilità sostenibile e formati rispetto alle modalità di pianificazione strategica. Secondariamente, potranno portare questi temi a discussione nei loro rispettivi luoghi di lavoro e comunità di riferimento, generando una maggiore attenzione ai temi della mobilità in un circolo virtuoso costituito da attenzione pubblica, pressione istituzionale, flusso di investimenti, ovvero una maggiore concentrazione di risorse messe a sistema.

¹ "Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea e aggiornate in una seconda edizione nell'ottobre 2019.

Il presente documento raccoglie quanto fatto ed emerso dalla **1ª fase di partecipazione**, che ha avuto luogo nei mesi di febbraio e marzo 2022 per un totale di 19 eventi con stakeholder, istituzioni e cittadini. Gli incontri della prima fase di partecipazione hanno seguito tre approcci strettamente congiunti e consequenziali:

- **(in)formazione:** momenti volti a impostare il metodo di lavoro, trasferire i concetti e il lessico base del PUMS e della pianificazione strategica, illustrare i cambiamenti contestuali che hanno avuto un impatto sul territorio e sulla pianificazione e nel contempo offrire una guida alle pratiche comunicative. L'obiettivo è stato quello di preparare il terreno con gli stakeholder per "parlare la stessa lingua" lungo tutte le fasi di lavoro, e allo stesso tempo attuare un'operazione di sensibilizzazione e formazione utile a coinvolgere anche la cittadinanza.
- **Ascolto:** momenti volti a recepire i punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce relative alla mobilità del territorio metropolitano, sia per ambito tematico (mobilità attiva, trasporto pubblico, sosta ecc.), sia per ambito territoriale (area metropolitana suddivisa in sei sistemi), con il supporto competente del gruppo di lavoro tecnico per la traduzione delle esigenze e l'elaborazione di obiettivi specifici per il territorio metropolitano.
- **Aggiornamento:** attività conclusive della prima fase di partecipazione, una volta consolidato il linguaggio e il metodo di lavoro, volte ad aggiornare e integrare la lista di obiettivi minimi ministeriali e le relative priorità alla luce dei cambiamenti contestuali intercorsi e delle nuove esigenze del territorio.

I risultati di tali incontri sono esposti nel presente documento secondo due chiavi di lettura:

- **Trasversale:** mostrando il raggiungimento degli obiettivi di partecipazione, che hanno accompagnato tutti gli incontri in modo trasversale e che in particolare per questa fase hanno riguardato la mappatura degli stakeholder e il consolidamento delle reti; il conflict assessment per la costruzione di una matrice attori/interessi e la mediazione del conflitto; le attività di comunicazione per gli scopi di informazione, divulgazione e sensibilizzazione; le misure di accountability e trasparenza assunte lungo tutto il processo.
- **Puntuale:** mostrando i contenuti e i punti salienti emersi dai singoli incontri suddivisi nelle macrocategorie sopracitate (in-formazione, ascolto, aggiornamento), con una panoramica dei partecipanti e delle caratteristiche e dei contenuti più rilevanti.

1.1. Perché questa fase?

Nel 2019 la Città metropolitana di Roma Capitale ha avviato il processo di redazione del PUMS, intraprendendo un primo percorso di partecipazione insieme alle amministrazioni dell'area metropolitana. Tale processo era terminato con lo sviluppo di un documento contenente le "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)"², approvate con Decreto della Sindaca n. 122 del 28.10.2019³, composto di un quadro conoscitivo e di un set di 25 obiettivi prioritari e 10 strategie operative, definito e condiviso insieme ai soggetti istituzionali.

La ripresa nel 2021 di tale percorso per la prosecuzione dei lavori ha reso necessaria, tuttavia, una fase di aggiornamento dei contenuti di questo documento. Nello specifico, si è dovuto tenere conto dei cambiamenti contestuali che hanno caratterizzato l'ultimo periodo. Negli ultimi due anni, infatti, il panorama nazionale e internazionale è cambiato, così come i riferimenti normativi da tener conto: in parte a causa di fattori legati alla pandemia, e in parte dovuto ad altri trend slegati o solo parzialmente correlati ad essa:

- **Pandemia Sars-Cov2**
 - Cosa comporta? Limitazione agli spostamenti, ridotto utilizzo dei servizi di trasporto collettivo, regole di distanziamento sociale e stato di emergenza prorogato fino al 31/03/2022

² Consultabili al seguente indirizzo: https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/Linee_di_indirizzoPUMS-QuadroConoscitivo-1.pdf

³ Consultabile al seguente indirizzo: https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/decreto_122-57_28_10_2019.pdf

- Come impatta su un PUMS? Sia nelle analisi dello stato attuale sia nella formulazione degli obiettivi vanno considerati i cambi dei comportamenti di mobilità e la nascita di nuovi trend, ad esempio: sdoganamento del fenomeno dello smart working e ampio ricorso all'e-commerce.
- **Green New Deal (Fit for 55)**
 - Cosa comporta? Nuovi e più ambiziosi target ambientali europei: l'obiettivo è di rendere l'UE il primo "blocco climaticamente neutro" entro il 2050 (-55% emissioni al 2030 rispetto ai livelli del 1990)
 - Come impatta su un PUMS? Nuove ambizioni a livello comunitario significano nuove ambizioni su tutti i livelli, anche quello metropolitano. Esempi: divieto di produzione di auto con motore a combustione interna al 2035; conversione delle flotte del TPL verso alimentazione «green»
- **PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**
 - Cosa comporta? Maggiore disponibilità di fonti di finanziamento, altrimenti non disponibili e conseguenti necessità di strategie e azioni coerenti con gli obiettivi UE
 - Come impatta su un PUMS? Va considerata la presenza di nuove risorse dirette in particolare agli ambiti corrispondenti agli obiettivi del Green New Deal e del pacchetto NewGenerationEU, come la transizione ambientale e digitale (es. MaaS)
- **Cambio di attori istituzionali**
 - Cosa comporta? Nuovo sindaco metropolitano, cambio dei sindaci di molti comuni e delle relative visioni del sistema urbanistico e socioeconomico
 - Come impatta su un PUMS? Necessità di mettere a sistema la nuova rete di attori e consolidare i rapporti tra di essi e tra i diversi ambiti territoriali per lavorare in modo efficace nelle prossime fasi
- **Nuove norme e regolamenti, ad esempio:**
 - Riprogrammazione del trasporto pubblico: il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale della Regione Lazio (DGR 22 settembre 2020, n. 617) definisce le Unità di Rete. Questo porta a nuovi scenari di pianificazione e di conseguenza a un ripensamento del ruolo del Piano di Bacino e del trasporto pubblico metropolitano.
 - Legge sul mobility management: la Legge 77 del 17 Luglio 2020 di conversione del Decreto Rilancio del 19 maggio 2020 impone a tutte le imprese e Pubbliche Amministrazioni con oltre 100 dipendenti di nominare un mobility manager e adottare ogni anno un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente. Questo aumenta il numero di stakeholder competenti e la possibilità di individuare migliori strategie per gestire al meglio gli spostamenti quotidiani di chi si reca al lavoro.
 - Modifiche delle linee guida per la redazione dei PUMS: il decreto ministeriale D.M. 396 del 28/08/2019⁴ sostituisce la tabella dei macro-obiettivi allegati al precedente D.M. 397/2017⁵ con una nuova tabella di macro-obiettivi, rendendo necessario l'allineamento del precedente set di obiettivi e le relative caratteristiche (indicatori e unità di misura) con le nuove linee guida.

1.2. I numeri della partecipazione

La prima fase di partecipazione ha contato 5 incontri di (in)formazione, 13 di ascolto e 1 di aggiornamento per un totale complessivo di 19 incontri, come illustrato in dettaglio nella Tabella 1.1.

⁴ Consultabile all'indirizzo: https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2021-11/M_INFR.GABINETTO.REG_DE-CRETI_R_0000444.12-11-2021.pdf

⁵ "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile", consultabile all'indirizzo: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/10/05/17A06675/sq>

Macro-categoria	Incontri
5 incontri (in)formazione	<ul style="list-style-type: none"> - Kick-off meeting - Workshop O.S.A.! Obiettivi, Strategie, Azioni - PUMS Open Day – per una cittadinanza (in)formata - Primo incontro PMLS - Scoprire la logistica urbana
13 incontri di ascolto	<p>7 incontri di ascolto per ambito tematico</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mobilità attiva - Mobilità privata, sicurezza stradale e sistema della sosta - Mobilità per la disabilità - Smart mobility e mobilità turistica - Trasporto pubblico - Indirizzi per l'urbanistica <p>6 incontri di ascolto per ambito territoriale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sistema Civitavecchia - Sistema Roma - Sistema Velletri - Sistema Fiano Romano - Sistema Tivoli - Sistema Pomezia
1 incontro di aggiornamento	<ul style="list-style-type: none"> - Dritti agli Obiettivi! – Definiamo insieme le priorità del PUMS metropolitano
Totale di 19 incontri per la prima fase di partecipazione	

Tabella 1.1 Totale incontri della prima fase di partecipazione

Nello specifico, lungo i 19 incontri di partecipazione sono stati mappati 430 soggetti (enti, istituzioni, organizzazioni, imprese, associazioni, mobility manager) dell'area metropolitana (con la raccolta di oltre 800 contatti, come verrà illustrato nel par. 2.1), contate 750 registrazioni complessive agli incontri, e contattate 5.600 persone per l'indagine telefonica CATI.



Figura 1.1 - I numeri della partecipazione

1.3. Le modalità e gli strumenti

Gli incontri si sono svolti in modalità telematica, coerentemente con le misure vigenti per il contenimento della diffusione del virus Covid-19. Gli strumenti informatici che hanno permesso lo svolgersi delle dinamiche partecipative durante gli incontri sono stati principalmente:

- **Microsoft Teams** (modalità webinar) e **diretta YouTube** tramite **Streamyard** per ospitare e organizzare riunioni più o meno ristrette ed eventi pubblici⁶;
- **Chat di Microsoft Teams** per fornire le informazioni salienti dell'incontro e renderle accessibili anche a chi si collega in un secondo momento; per raccogliere dubbi, domande e commenti dei partecipanti e rispondere in tempo reale; per permettere ai partecipanti con problemi tecnici di microfono e audio di poter intervenire ugualmente ed esprimere il proprio punto di vista;
- **Miro** per annotare e schematizzare in tempo reale in una lavagna online interattiva e collaborativa i contributi provenienti dagli incontri di ascolto e dai dibattiti a microfono aperto;
- **Mentimeter** per l'interazione con il pubblico e i partecipanti attraverso domande, slide con contenuti e quiz ai quali i partecipanti hanno potuto rispondere con il proprio smartphone e visualizzare in tempo reale la proiezione grafica dei risultati nelle slide;
- **Google Form, MM Survey e Survey Monkey** per la creazione e diffusione di questionari per la raccolta di informazioni utili ai processi partecipativi.

Attraverso l'uso di questi e altri strumenti informatici, la partecipazione digitale non ha rappresentato una forma contenuta di partecipazione, ma ha anzi dimostrato di poter superare, talvolta, i limiti della partecipazione tradizionale. Queste modalità permettono infatti alle persone di partecipare senza necessità di **spostarsi** fisicamente dal proprio luogo di vita o di lavoro (particolarmente di impatto nel caso aree e popolazioni vaste come quelle metropolitane), permettendo di diminuire la naturale **asimmetria** tra gli attori che partecipano, appianando il divario tra amministrazione e fasce sociali più deboli e marginalizzate e colmando la **disparità** di conoscenza specifica sugli argomenti in discussione e sul processo decisionale, così come lo dimostra l'uso frequente di queste piattaforme anche per gli incontri in presenza.

⁶ Entrambe le piattaforme sono state ritenute preferibili in quanto in grado rispettivamente di presentare sottotitoli in tempo reale durante le riunioni senza la necessità di scaricare ulteriori software o plug-in (Microsoft Teams), e di creare sottotitoli automatici ai video caricati (YouTube), ampliando l'accessibilità degli incontri.

2. Obiettivi di partecipazione

Come anticipato in introduzione, in questo capitolo si esporranno i risultati delle analisi che hanno accompagnato **trasversalmente** tutti gli incontri e che hanno concorso a raggiungere gli obiettivi di partecipazione che ci si era prefissati per questa prima fase, ovvero: la mappatura degli stakeholder e il consolidamento delle reti; il conflict assessment per la costruzione di una matrice attori/interessi e la prevenzione del conflitto; le attività di comunicazione per gli scopi di informazione, divulgazione e sensibilizzazione; le misure di accountability e trasparenza assunte lungo tutto il processo.

2.1. Mappatura stakeholder e consolidamento delle reti

I processi partecipativi richiedono la presenza del maggior numero di attori direttamente o indirettamente coinvolti dal PUMS e dai piani di settore, in modo da poter rappresentare tutte le categorie chiamate in causa e allo stesso tempo, idealmente, garantire una rappresentanza di tutti i cittadini della Città metropolitana di Roma Capitale.

La mappatura degli stakeholder del processo è dunque un obiettivo fondamentale delle prime fasi di partecipazione, atto a identificare attori e testimoni privilegiati, valorizzarne la voce e favorire uno scambio proficuo tra i diversi portatori di interesse.

Si è dunque proceduto con una identificazione e consolidamento della rete degli stakeholder in due passaggi:

1. **Identificazione** delle categorie di stakeholder e di tutti i loro rappresentanti principali;
2. **Presentazione, integrazione e validazione** della mappatura da parte degli stakeholder stessi, con un processo di auto-mappatura dal basso in costante aggiornamento, col fine di accertarsi del maggior grado di inclusione possibile durante tutto il processo di partecipazione.

Per l'**identificazione** degli stakeholder sono state individuate **cinque categorie** di stakeholder alle quali si è sempre fatto riferimento lungo tutto il processo:

1. Istituzioni ed enti
2. Imprese e associazioni di categoria
3. Operatori della mobilità
4. Istruzione
5. Cittadinanza e associazionismo

Per la **presentazione, integrazione e validazione** della mappatura da parte degli stakeholder stessi si è proceduto con diverse modalità:

1. **Possibilità di integrare tramite mail e questionari:** a seguito dei primi incontri è stata diffusa la lista di stakeholder individuati per ogni categoria, con l'invito a integrarla laddove si individuasse la mancanza di soggetti importanti per il PUMS metropolitano. È stato reso possibile aggiungere attori sia tramite mail sia tramite la

diffusione di un questionario sempre attivo e aperto alla raccolta di nuove risposte, riproposto regolarmente nel corso degli incontri di partecipazione e che ha portato all'arricchimento della mappatura;

2. **Divulgazione presso le proprie reti:** al termine di ogni incontro si è sempre lasciato spazio a ribadire l'importanza della comunicazione presso le proprie reti e l'invito a utilizzare i canali social e gli hashtag ufficiali del PUMS, invitando i partecipanti a diffondere i post nelle proprie reti e a coinvolgere il più possibile altri enti potenzialmente interessati;
3. **Rivelarsi e presentarsi durante gli incontri:** specialmente nell'ambito degli incontri di ascolto si è passati a una fase dove non solo si è continuata a integrare la lista di contatti e stakeholder, ma soprattutto si sono consolidate le presenze più attive e costanti, creando un vero e proprio gruppo di lavoro esteso e partecipativo. Durante gli incontri di ascolto, infatti, si è sempre proposto di "presentarsi" attraverso lo strumento "nuvola di parole" di Mentimeter (Figura 2.1) che ha permesso a ogni tavolo di mostrare in tempo reale quali fossero le realtà "sedute al tavolo", per poter insieme validare il gruppo e comprendere l'eterogeneità di attori presenti e la loro molteplice natura. Questo terzo passaggio ha creato maggior appartenenza al processo, in quanto spesso gli stessi attori si sono incontrati in più tavoli e hanno potuto confrontarsi direttamente così come sarebbe successo in presenza.

Si è data importanza a un continuo lavoro di sensibilizzazione sul ruolo fondamentale che gli stakeholder hanno nel rappresentare **poli di diffusione** per le comunicazioni sul processo, ma anche **ricettori delle istanze** da parte dei propri associati. Questo è servito da stimolo per il coinvolgimento attivo di altri attori a essi legati e, attraverso un sistema di passa parola e inoltro di e-mail, per l'estensione della lista contatti e della mappa degli stakeholder coinvolti, fino a raggiungere gli oltre 800 contatti raccolti e 430 enti mappati al termine della prima fase di partecipazione (Figura 3.2; Figura 3.3). In allegato si riporta la mappa degli stakeholder di processo, ovvero gli elenchi dei nomi degli enti e soggetti mappati divisi per categoria di appartenenza (Allegato 1 – Mappa degli stakeholder).



Figura 2.1 Nuvola degli enti partecipanti all'incontro di ascolto su Mobilità Attiva – 43 rispondenti a Menti.com



Figura 2.2 - Numero di contatti raccolti dalla prima identificazione fino all'ultimo incontro della prima fase di partecipazione



Figura 2.3 - Numero di soggetti (enti, organizzazioni ecc.) mappati lungo la prima fase di partecipazione

2.2. Conflict assessment e matrice attori/interessi

Un altro importante obiettivo di partecipazione che ha caratterizzato questa prima fase è stato l'identificazione e gestione delle posizioni concordanti e divergenti. Gli incontri sono quindi stati caratterizzati da un processo trasversale di **analisi del conflitto** (conflict assessment), finalizzato alla comprensione delle posizioni e delle aspettative degli attori del territorio e facilitato da metodologie per il confronto e la partecipazione attiva degli attori coinvolti.

La conoscenza accurata e capillare del territorio permette, da un lato, di individuare preventivamente i principali temi da trattare e gli aspetti critici che potrebbero emergere durante le diverse fasi del PUMS, dall'altro di individuare i soggetti da coinvolgere e le più efficaci strategie di comunicazione da adottare.

La messa a sistema degli stakeholder permette inoltre una **riduzione delle distanze** tra le istituzioni e i gruppi di cittadini, e promuove la creazione di reti e sinergie tra gli stakeholder creando opportunità di comunicazione, dialogo e scambio di punti di vista differenti altrimenti impossibile.

Durante gli incontri di ascolto tematici si sono potuti identificare gli interessi che gli attori partecipanti hanno espresso maggiormente per un tema piuttosto che un altro attraverso la loro presenza ai tavoli e partecipazione attiva alla discussione, come esposto nelle seguenti sezioni.

2.2.1. Distribuzione degli attori

Di seguito si riporta la distribuzione delle diverse categorie di stakeholder, confrontando le percentuali complessive delle categorie di stakeholder mappati con quelle riscontrate nel corso dei 7 incontri di ascolto tematici e nell'ultimo incontro della prima fase. Come si nota dalla Tabella 2.1, le percentuali delle categorie di stakeholder presenti all'ultimo incontro di partecipazione aperto a tutti gli stakeholder (*Tavolo collaborativo sugli obiettivi*) coincide quasi perfettamente con le percentuali del set di stakeholder complessivi mappati lungo la prima fase (*Totale soggetti mappati a fine fase 1*), dimostrando che il processo di mappatura degli stakeholder (prima identificazione, presentazione, integrazione e validazione) **ha funzionato e corrisponde** con gli attori realmente partecipanti al processo.

Categoria di appartenenza	Totale soggetti mappati a fine fase 1		Mobilità attiva	Mobilità privata, sicurezza stradale e sosta	Mobilità per la disabilità	Smart mobility e mobilità turistica	TPL	Urbanistica	Logistica	Tavolo collaborativo sugli obiettivi
	N°	%	Presenti	Presenti	Presenti	Presenti	Presenti	Presenti	Presenti	Presenti
1. Istituzioni ed enti	188	43%	33%	38%	32%	28%	41%	53%	5%	43%
2. Imprese e associazioni di categoria	106	24%	36%	33%	43%	50%	43%	29%	88%	27%
3. Operatori della mobilità	47	11%	16%	4%	7%	14%	9%	18%	5%	11%
4. Istruzione	41	9%	1%	4%	0%	3%	2%	0%	2%	9%
5. Cittadinanza ed associazionismo	54	12%	14%	21%	18%	6%	5%	0%	0%	10%
N° totale	436		70	48	28	36	56	17	37	150

Tabella 2.1 - Soggetti mappati e presenti lungo la prima fase di partecipazione

Confrontando la distribuzione complessiva delle categorie di stakeholder mappati con quelle delle presenze ai tavoli di ascolto tematici, si osserva una chiara **differenza di attori** presenti a ogni tavolo, che funge da indice del reale interesse degli attori coinvolti verso un tema specifico:

- Ai tavoli dedicati alla **Mobilità Attiva** e alla **Mobilità per la Disabilità** si nota, rispetto alle percentuali delle realtà mappate nel complesso, una presenza molto più marcata delle imprese e associazioni di categoria, degli operatori della mobilità e della cittadinanza e associazionismo;
- Al contrario, il tavolo della **Mobilità privata, sicurezza stradale e sosta** ha avuto una buona partecipazione delle istituzioni ed enti, imprese e associazioni di categoria e cittadinanza, mentre è stato di scarso interesse per gli operatori della mobilità.
- Il tavolo **Smart mobility e mobilità turistica** conferma il grande interesse delle imprese e associazioni di categoria, che hanno costituito il 50% dell'audience dell'incontro. In tono minore, ma sempre sopra la media della mappatura complessiva, gli operatori della mobilità.
- Il tavolo del **Trasporto pubblico** ha confermato il forte interesse del pubblico e del privato rispetto all'argomento, con un 41% di istituzioni ed enti e 43% di imprese e associazioni di categoria, a cui si aggiungono chiaramente gli operatori della mobilità con il 9%.
- Il tavolo per l'**Urbanistica**, prevalentemente costituito da istituzioni ed enti, ha comunque destato l'interesse anche di imprese e associazioni di categoria e operatori della mobilità che, seppur in presenza minore, hanno seguito attivamente e contribuito all'incontro.
- Il tavolo della **Logistica** ha confermato il trend prevedibile di maggiore presenza di imprese e associazioni di categoria rispetto alle restanti categorie, proprio per tematica notoriamente specifica e settoriale.

Nel grafico sottostante (Figura 2.4), si nota visibilmente che la categoria delle imprese ha mostrato il più alto grado di interesse per tutti i temi tranne che per l'Urbanistica e la Mobilità privata, sicurezza stradale e sosta, dove le Istituzioni hanno mostrato un maggiore interesse. Negli Allegati (da 5.2 a 5.20) è possibile consultare per esteso i nomi degli enti presenti ad ogni incontro.

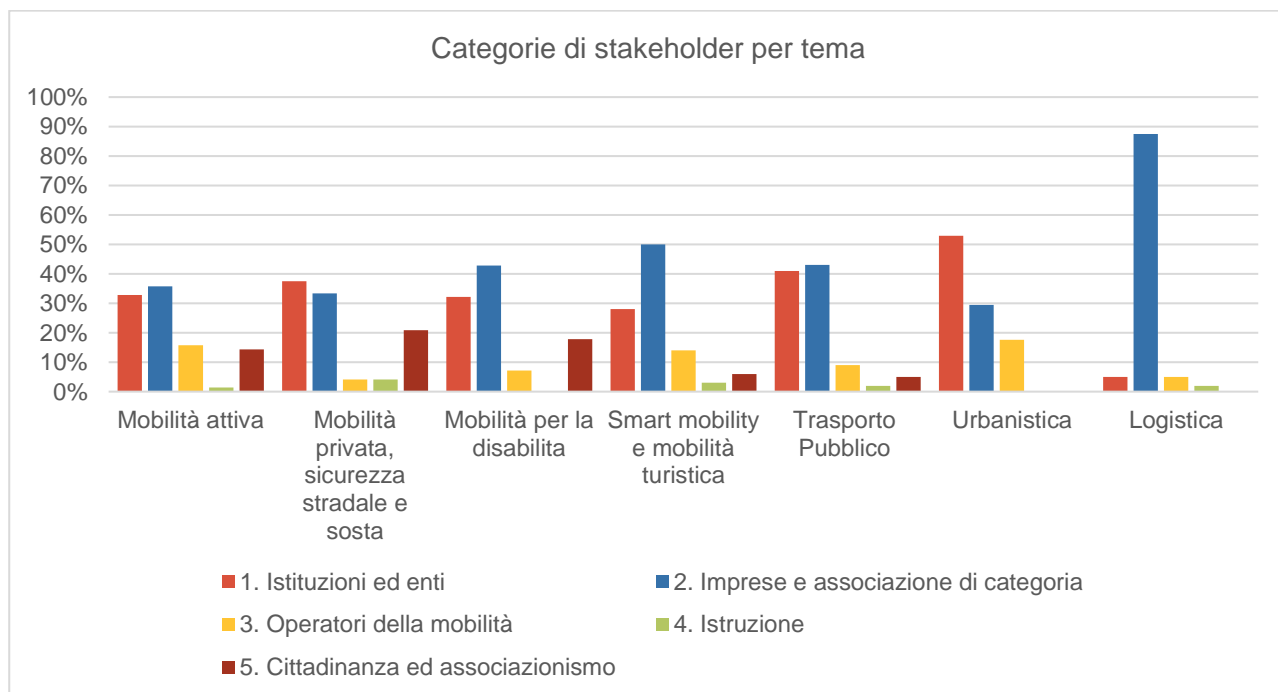


Figura 2.4 - Visualizzazione grafica delle categorie di interlocutori per tema

2.2.2. Distribuzione degli interessi

Cambiando punto di vista, e osservando quindi la distribuzione degli interessi ai diversi temi per ogni categoria di stakeholder, emerge una notevole eterogeneità sulla distribuzione degli interessi per categorie (Figura 2.5):

- **Istituzioni ed enti** hanno mostrato un interesse maggiore sull'Urbanistica, tema di propria competenza, ma anche sul Trasporto pubblico e sulla Mobilità privata, sicurezza stradale e sosta;
- **Imprese e associazioni di categoria** hanno mostrato più interesse per la Logistica, la Mmart mobility e mobilità turistica e pari interesse per Trasporto pubblico e Mobilità per la disabilità;
- Gli **operatori della mobilità** hanno mostrato maggior interesse per l'Urbanistica, la Smart mobility e mobilità turistica e la Mobilità attiva, tutti temi trasversali e complementari ai propri temi di competenza;
- il mondo **dell'istruzione**, sebbene si debba tener presente la scarsa partecipazione, ha mostrato maggior interesse per la Mobilità privata, sicurezza e sosta e in secondo luogo sulla Smart mobility e mobilità turistica;
- **Cittadinanza e associazionismo**, assicurandosi la partecipazione ai temi fondamentali per un PUMS, hanno mostrato maggior interesse per il Trasporto pubblico, la Mobilità per la disabilità e la Mobilità attiva.

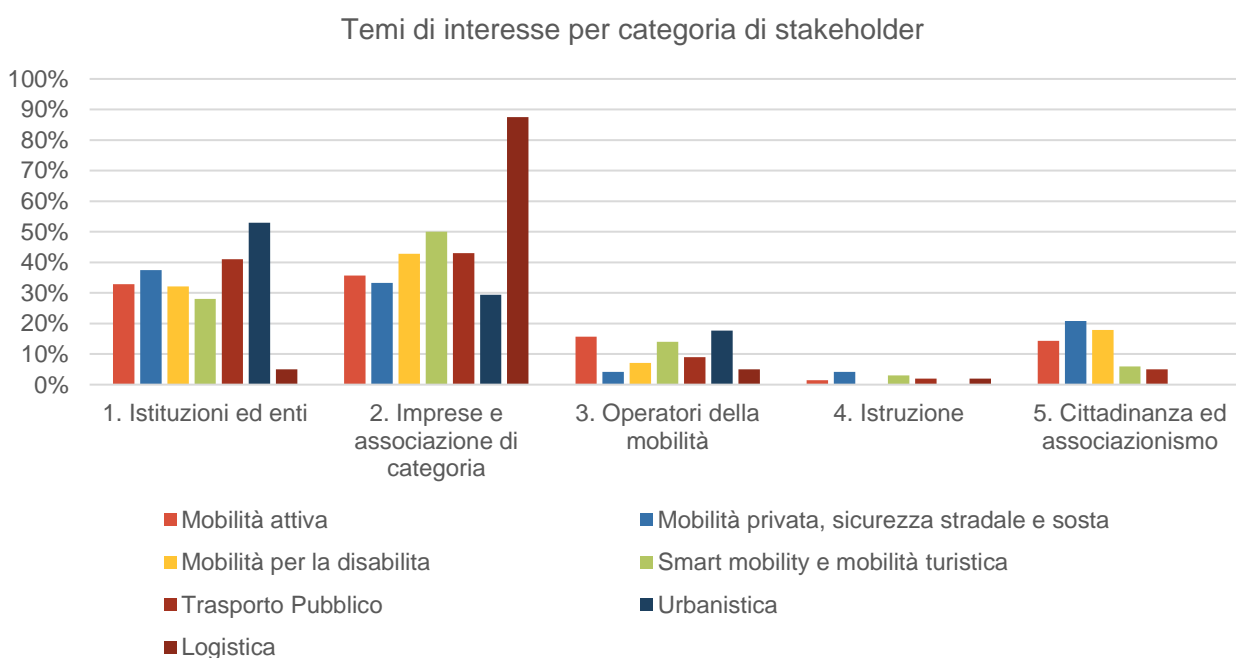


Figura 2.5 - Visualizzazione grafica degli interessi a diversi temi per ogni categoria di stakeholder

2.3. Comunicazione

Tra le componenti e gli strumenti imprescindibili della partecipazione si inseriscono le opere di comunicazione, che hanno seguito di pari passo gli incontri di partecipazione e lo stato di avanzamento dei lavori, con lo scopo di divulgare le informazioni inerenti il PUMS metropolitano in un'opera di informazione, trasparenza, coinvolgimento e partecipazione.

Gli scopi delle opere di comunicazione sono molteplici:

- **Diffondere le informazioni** relative ai risultati e i punti salienti dei diversi incontri e dello stato di avanzamento dei lavori, ma anche garantire la trasparenza dei processi in atto;

- **Favorire la partecipazione** e creare le condizioni perché tutti abbiano **equo accesso alle informazioni**, ricorrendo al supporto degli stakeholder coinvolti per promuovere una distribuzione capillare delle informazioni e privilegiando un linguaggio chiaro, semplificato e accessibile a tutti. Per fare questo si è prestata attenzione all'utilizzo di uno stile linguistico e comunicativo diverso sulla base del target delle opere di comunicazione (es. istituzionale per comunicati stampa e più informale e accattivante per giornate aperte al pubblico), con l'obiettivo di avvicinare l'Amministrazione alla cittadinanza⁷.
- **Creare consapevolezza** e senso civico, catturando l'interesse della cittadinanza tramite una comunicazione accattivante e comprensibile che consenta di informarsi e rimanere aggiornati sui progressi del PUMS e dei piani di settore.

Come indicato dalla già citata guida Eltis, la comunicazione per la prima fase di partecipazione ha previsto diversi canali comunicativi: da eventi pubblici e comunicati stampa, a contenuti grafici e web (social network, newsletter), fino al presente report. Nella prima fase di partecipazione sono stati infatti predisposti dei canali comunicativi ad hoc per azioni di comunicazione regolari finalizzate al raggiungimento

- degli **stakeholder** coinvolti, per permettere la corretta ed efficace organizzazione degli eventi e la trasmissione dei materiali utili (es. playlist riservata sul canale YouTube con le registrazioni degli incontri);
- della **cittadinanza** nel complesso, per promuovere il suo coinvolgimento e la massima diffusione delle informazioni inerenti il PUMS e lo stato di avanzamento dei lavori.

Nello specifico, sono stati appositamente creati i seguenti canali (Figura 2.6):

- E-mail istituzionale per le attività di segreteria: pums@cittametropolitanaroma.it
- [Newsletter](#) dedicata ad invio regolare ogni due mesi
- Pagina [Facebook](#)
- Pagina [LinkedIn](#)
- Profilo [Twitter](#)
- Canale [YouTube](#)



Figura 2.6 - I quattro canali social dedicati

⁷ Per approfondire: Regione Emilia Romagna (2012) "Comunicare partecipazione. Uno studio per una strategia comunicativa integrata a supporto dei processi inclusivi". Dai "Quaderni della Partecipazione", collana di documentazione a cura della Regione Emilia-Romagna, Bologna. Consultabile al seguente indirizzo: https://www.arpae.it/it/temi-ambientali/educazione_alla_sostenibilita/pubblicazioni/quaderni-partecipazione/comunicare-partecipazione-uno-studio-per-una-strategia-comunicativa-integrata-a-supporto-dei-processi-inclusi.pdf

Segui con noi lo stato di avanzamento dei lavori del PUMS, dei piani di settore e le news della mobilità da tutta Europa.



WORK IN PROGRESS

Abbiamo bisogno di voi! - Cerchiamo il punto di vista privilegiato di persone con disabilità e/o mobilità ridotta. Aiutaci a diffondere un questionario sull'accessibilità del trasporto pubblico metropolitano: <https://forms.gle/BzroPwa7N3DkooUW7>
Hai tempo fino a domenica 20 marzo!

PARTECIPAZIONE

Sta per concludersi la prima parte dei processi partecipativi, volta ad aggiornare il quadro conoscitivo e gli obiettivi del PUMS metropolitano. Dalla giornata di [inaugurazione](#), ai [momenti di \(in\)formazione](#) aperti a stakeholder e cittadinanza, fino ai 12 incontri di ascolto divisi per [ambito tematico](#) con più di 300 realtà del territorio, e per [ambito territoriale](#) con gli oltre 100 comuni dell'area metropolitana.

Scopri sui nostri canali social i dettagli di tutti gli aggiornamenti!



Figura 2.7 - Estratto del primo numero della newsletter di marzo

I canali comunicativi sono stati per la maggior parte digitali. Per questo motivo si è posta particolare attenzione all'**adeguata distribuzione** dei materiali informativi e comunicativi, oltre che al ricorso a contatti telefonici, in modo da assicurare la capillarità e accessibilità delle informazioni e il raggiungimento di tutte le diverse comunità di attori e popolazioni che fanno parte del territorio metropolitano. Questo è stato implementato anche grazie al coinvolgimento degli stakeholder stessi nelle operazioni di comunicazione, invitandoli ad agire da **cassa di risonanza** presso le proprie comunità e supportandoli con indicazioni e strumenti per la comunicazione (es. fornitura di locandine da far circolare presso le proprie reti - Figura 2.8 – e hashtag ufficiali da utilizzare per essere rilanciati sui canali dedicati - #PumsCmRoma e #SostenibilitàDiffusa).

I prodotti di comunicazione nella prima fase di partecipazione hanno contato **18 post** tra il 16 febbraio e il 30 marzo (con una media di 3 a settimana, lanciati ogni volta simultaneamente su Facebook, Twitter, LinkedIn), **4 comunicati stampa** (pubblicati sul sito istituzionale della Città metropolitana di Roma Capitale⁸), **19 video** sul canale YouTube (di cui 4 pubblici, e 15 riservati agli stakeholder), il primo numero della **newsletter**, che conta al momento oltre 400 iscritti e il presente **report** che riassume le attività svolte nella prima fase di partecipazione.

⁸ Nella sezione "Notizie" del sito della Città metropolitana di Roma Capitale, es: <https://www.cittametropolitanaroma.it/notizia/pumsdella-citta-metropolitana-grande-partecipazione-per-il-calcio-dinizio-con-gli-stakeholder-e-tutto-pronto-per-il-pums-open-day-aperto-allacittadinanza/>



Figura 2.8 - Esempio di locandine utilizzate per il coinvolgimento degli stakeholder e della cittadinanza

2.4. Accountability e trasparenza

La trasparenza, in ambito amministrativo, è la possibilità per la cittadinanza di accedere a informazioni chiare e facilmente interpretabili dei processi in corso. I soggetti pubblici, in questo caso la Città metropolitana di Roma Capitale, hanno infatti l'obbligo di **informare la cittadinanza** sui processi in atto e i risultati ottenuti in maniera completa e facilmente fruibile e interpretabile da tutti. Tale condizione permette alla cittadinanza di monitorare l'operato delle amministrazioni e formulare giudizi basati su evidenze oggettive ed è pertanto la condizione necessaria a instaurare un meccanismo di accountability tra i cittadini e i soggetti pubblici. L'**accountability pubblica**, a sua volta, si definisce come la necessità degli enti governativi di rendere conto delle azioni pubbliche nei confronti della cittadinanza e, insieme alla trasparenza, rappresenta una condizione essenziale per il processo democratico⁹.

Per questa ragione, all'inizio di questa prima fase di partecipazione sono state definite e condivise delle **regole di ingaggio**, fondamentali per il rispetto degli impegni reciproci tra la Città metropolitana di Roma Capitale e gli stakeholder coinvolti nei processi partecipativi. Le regole di ingaggio sono lo strumento necessario per chiarire qual è lo spazio di condivisione proposto dal processo di partecipazione e quali sono le regole condivise alle quali il gruppo di lavoro e gli

⁹ Fonte: "Che cos'è l'accountability", pubblicato da Formez PA (Centro servizi, assistenza, studi e formazione per l'ammodernamento delle P.A.) e consultabile al seguente link: http://egov.formez.it/sites/all/files/ud12_cosa_e_accountability.pdf. Formez PA è un'associazione riconosciuta con personalità giuridica di diritto privato, in house alla Presidenza del Consiglio - Dipartimento della Funzione Pubblica ed alle Amministrazioni associate.

stakeholder si atterrano per raggiungere al meglio lo scopo previsto dal percorso partecipativo delineato per la redazione del PUMS e dei Piani di Settore della Città metropolitana di Roma Capitale.

Per la bontà del processo si è ritenuto infatti necessario definire a priori le **modalità di interazione** con i moderatori e con gli altri stakeholder, chiarire il **grado di coinvolgimento** richiesto ai partecipanti e illustrare le **modalità di raccolta e ricezione dei risultati** da parte del gruppo di lavoro tecnico. I soggetti pubblici hanno infatti inoltre l'obbligo di tenere conto degli eventuali giudizi espressi da soggetti esterni, portando evidenza della loro presa in carico e delle eventuali conseguenze concrete. Questo conferisce legittimità all'operato e genera una maggiore fiducia verso le istituzioni, aprendo a ulteriori opportunità di collaborazione con cittadini e stakeholder esperti in determinati campi e profondi conoscitori dei propri territori.

Rispetto a quest'ultimo punto, è compito di questo paragrafo indicare nel dettaglio come sono stati **presi in carico** i contributi provenienti dagli stakeholder. I contenuti espressi e formulati durante il processo di partecipazione sono infatti stati sempre raccolti e trasmessi in parallelo al team tecnico per essere integrati nelle analisi e nella documentazione prodotta in una logica di mutua collaborazione. Nello specifico questo è avvenuto tramite diverse modalità:

- L'**allineamento** costante e continuo dei due gruppi di lavoro (partecipazione e tecnico) per assicurare sempre il coordinamento e la comunicazione efficace tra le due parti nell'avanzamento dei lavori;
- La produzione di **verbali** a seguito di ogni incontro, per la successiva trasmissione al team tecnico di quanto emerso in dettaglio dagli stakeholder e per tenere traccia delle proposte avanzate dai partecipanti;
- La presenza di un **referente tecnico**, specialmente negli incontri di ascolto, per garantire un alto livello di competenza nel dibattito, la disponibilità a rispondere a questioni specifiche e la traduzione delle esigenze dei partecipanti;
- L'**integrazione delle SWOT analysis** del PUMS e dei piani di settore di punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce espressi dagli stakeholder e opportunamente evidenziati nei rispettivi documenti;
- L'**aggiunta di macro-obiettivi specifici** per il PUMS metropolitano provenienti da necessità e peculiarità del territorio metropolitano romano emerse dagli incontri di ascolto e non riscontrabili nei 17 macro-obiettivi ministeriali, e l'assegnazione delle relative priorità;
- La redazione di un **documento consultabile pubblicamente** per la raccolta e divulgazione dei risultati di partecipazione (il presente report di partecipazione).



Figura 2.9 - Il processo per la presa in carico delle istanze provenienti dagli stakeholder

2.4.1. Aggiornamento quadro conoscitivo e obiettivi del PUMS

Dopo aver espresso le modalità con le quali i contributi degli stakeholder sono stati presi in carico dal tema di lavoro tecnico, è dunque possibile in questo ultimo paragrafo illustrare l'**impatto** che hanno avuto sullo sviluppo del PUMS e dei

suoi documenti ufficiali. Nello specifico, si espongono in questo paragrafo i due output principali di questa prima fase di partecipazione, ovvero

- Le **analisi SWOT** aggiornate del PUMS e dei piani di settore, evidenziando i contenuti emersi e/o supportati dai processi partecipativi;
- La lista degli **obiettivi del PUMS** metropolitano aggiornata ed integrata grazie ai risultati delle analisi territoriali e dei contributi provenienti dagli incontri di ascolto, corredati dai relativi pesi assegnati dagli stakeholder.

Quadro conoscitivo: SWOT aggiornate

Di seguito, le analisi SWOT aggiornate grazie alla sinergia tra le analisi svolte dal team tecnico e i contributi provenienti e/o supportati nel corso degli incontri di ascolto, che vengono riportati in corsivo ed evidenziati in blu. La corrispondenza di tali elementi si potrà verificare nei paragrafi che illustrano in dettaglio i contenuti degli incontri di ascolto, esposti nel secondo capitolo di questo documento.

Trasporto pubblico

Punti di forza

- Presenza di un sistema di trasporto su ferro comprensivo di otto linee, per un'estensione di 430 km, con circa 130 tra fermate e stazioni sul territorio, che consente l'evolversi di flussi di mobilità dei comuni di prima e seconda cintura verso il nodo di Roma. La presenza di questi servizi ha contribuito, infatti, nell'ultimo ventennio al realizzarsi del fenomeno di decentramento della popolazione verso aree esterne di I e II cintura metropolitana, mantenendo la possibilità di pendolarismo verso i poli produttivi dell'area romana.
- Presenza di numerose realtà con domanda di mobilità consistente adatte al riempimento di servizi TPL ad elevata capacità e velocità;
- Avanzamento degli sviluppi tecnologici a servizio delle nuove forme di mobilità, dell'aggregazione della domanda per raggiungere la massa critica necessaria a rendere il TPL un sistema economicamente sostenibile anche nelle aree a domanda debole.

Punti di debolezza

- Sebbene lo sviluppo del sistema Metrebus abbia rappresentato un vantaggio, l'integrazione tariffaria dei sistemi di trasporto pubblico risulta ancora solo parziale poiché esclude i servizi di trasporto pubblico locale comunali esterni a Roma. Questo obbliga gli utenti che desiderano utilizzare, ad esempio, i servizi comunali di adduzione alle stazioni e dunque il treno all'acquisto di un doppio abbonamento, rendendo la soluzione intermodale economicamente sconveniente.
- Nonostante i rapidi cambiamenti socio-economici che hanno interessato il territorio metropolitano, l'offerta di trasporto pubblico è rimasta invariata nella sua organizzazione generale, puntando molto sul TPL di Linea anche in aree a domanda debole o risolvendo con tagli, invece che con ridistribuzioni.
- Le scelte insediative e le lacune nei processi di pianificazione urbanistica hanno prodotto un sistema territoriale caratterizzato da forte dispersione delle abitazioni e in alcuni casi anche dei poli produttivi. Queste tipologie di configurazione risultano difficilmente servibili da sistemi di ferroviari e da autolinee, sotto un profilo di sostenibilità economica dei servizi erogati.
- Si riscontra una quasi totale *assenza di servizi di trasporto collettivo flessibili nel tempo* (notturno, stagione estiva) *e nello spazio* (zone montane, stabilimenti produttivi isolati) *come quelli on demand*, che consentirebbero di far fronte ad esigenze di mobilità provenienti da più fronti:
 - Provvederebbero delle soluzioni alternative al trasporto privato nelle aree a domanda debole, più difficilmente servibili dal trasporto di linea; contribuendo all'inversione di tendenza di marginalizzazione di queste aree;

- Consentirebbero alle grandi aziende e stabilimenti produttivi dislocati nel territorio di fornire una soluzione di trasporto pubblico ai propri impiegati, anche durante gli orari notturni e nella stagione estiva, incrementando anche il livello di attrattività delle sedi.
- *Scarsa e inefficienza dei sistemi di adduzione alle stazioni ferroviarie.* Le strade di collegamento dei centri urbani con le stazioni risultano spesso molto congestionate, con risultanze negative sulla velocità commerciale dei servizi autobus di adduzione al sistema ferroviario che dunque risultano poco attrattivi. Un esempio ne è il caso di Pomezia, i cui servizi di adduzione alla stazione ferroviaria in località Santa Palomba, impiegano in media 25-30 minuti, rendendo questa soluzione poco conveniente per chi deve prendere il treno.
- *Mancanza di una rete sistemica di corsie riservate e incroci con precedenza asservita che consenta un servizio gomma efficiente e in tempi certi.*
- La presenza di corridoi di mobilità portanti non ne assicura il rendimento funzionale. Laddove questi viaggiano in promiscuo o in sede riservata insieme ad altre autolinee che effettuano molte fermate, la velocità commerciale risulta comunque limitata per il fenomeno del pairing. La co-presenza di servizi di trasporto pubblico con diversa funzionalità sulla stessa sede viaria dovrebbe dunque essere evitata, privilegiando le soluzioni gerarchizzate articolate in servizi di distribuzione interna con molteplici fermate e servizi portanti con poche fermate.
- Mancanza di ammagliamento dei sistemi di TPL nei comuni della cintura metropolitana con conseguente carenza di connessioni trasversali.
- Inadeguatezza dei collegamenti verso gli aeroporti di Fiumicino Ciampino e porto di Civitavecchia.
- *Scarsa qualità dei luoghi nei nodi di interscambio e nelle stazioni, in termini di accessibilità, sicurezza, servizi per l'utenza, infomobilità.*
- *I servizi di infomobilità sono poco diffusi e poco attendibili;* in particolare, la copertura delle paline elettroniche è limitata al solo Comune di Roma, mentre *le informazioni sugli orari in Real Time diffusi sia tramite paline che tramite app risultano poco attendibili.*
- Assenza di servizi di Mobility as a Service (MaaS)
- *I rappresentanti degli Enti e i Mobility Manager dell'area lamentano problematiche legate all'irregolarità dei servizi di trasporto pubblico.*
- Le informazioni riportate nel report di Customer Satisfaction di Cotral 2020 mettono in evidenza alcuni punti di criticità già individuati, confermandone l'esistenza. Tra questi emergono, per rilevanza, carenze nell'organizzazione del servizio, bassa soddisfazione per il comfort del viaggio (legato ai mezzi di trasporto), l'inadeguata capacità di posti a sedere su linee molto frequentate; la poca diffusione e chiarezza delle informazioni/orari alle fermate/capolinea. La soddisfazione è inoltre sotto media anche riguardo all'integrazione modale.
- Nella vetustà dei treni e degli autobus si individua un ulteriore punto di criticità, sebbene sia in atto un processo massivo di ammodernamento del parco rotabile.
- L'accessibilità ai diversamente abili non è sempre garantita, come emerso dalle analisi eseguite nell'ambito del Piano della Mobilità per le Persone con Disabilità.
- L'integrazione del trasporto pubblico con il sistema della ciclabilità non è sempre garantita, come emerso dalle analisi eseguite nell'ambito del Biciplan.

Opportunità

- Il contesto della pianificazione nazionale degli investimenti per il prossimo futuro (PNRR) ed il piano di investimenti del gruppo FS prospettano delle politiche di sviluppo che puntano molto sulla cura del ferro, attraverso una serie di diversi investimenti strategici, alcuni dei quali su progetti già in corso di realizzazione.
- A livello europeo, il programma Next Generation EU può rappresentare un'opportunità per il trasporto ferroviario. Gli interventi dovranno accelerare la decarbonizzazione del settore e rispettare il principio del *do no significant harm* (dunque non arrecare danni significativi all'ambiente), avere un impatto occupazionale positivo e rispondere ai criteri della tassonomia europea. In sostanza, la realizzazione di grandi progetti stradali o autostradali sarebbe automaticamente esclusa.

- La città di Roma è stata selezionata, insieme a Milano e Napoli, come città pilota per la sperimentazione dei servizi Mobility as a Service (MaaS), il che prevederà lo sviluppo di una App unica che consentirà agli utenti di usufruire di diversi mezzi di trasporto, pubblico e privato in sharing. Affinché tali servizi possano essere sviluppati, il sistema della mobilità dovrà necessariamente subire un processo di digitalizzazione delle informazioni sulle soluzioni di trasporto disponibili, il che potrà comportare un'*opportunità per lo sviluppo o il miglioramento dell'informazione all'utenza e contribuire alla diffusione di dati fondamentali per la pianificazione*.
- Il forte incremento del costo del carburante, qualora dovesse rivelarsi stabile nel tempo, porterebbe ad un incremento del costo generalizzato del trasporto con mezzo privato, che potrebbe direzionare le scelte di mobilità verso soluzioni economicamente più sostenibili e quindi verso il trasporto pubblico.
- Le politiche di regolazione della domanda possono rappresentare un'opportunità di attrazione per il trasporto pubblico locale, dovuta all'impossibilità di utilizzo dell'auto. Già Roma, in accordo alle indicazioni contenute nel PUMS capitolino, dovrà delineare con specifica roadmap le azioni di restrizione della circolazione delle categorie auto e moto veicolari e del Trasporto Pubblico Locale (TPL) sul territorio comunale. Con la Deliberazione Giunta Capitolina n. 82 del 10 maggio 2019 (DGC 82/19) si è avviato tale processo con la limitazione della circolazione agli autoveicoli alimentati a gasolio "Euro 3" all'interno della ZTL "Anello Ferroviario". La pianificazione di politiche e misure di questo tipo può apportare enormi benefici anche in ambiti territoriali di dimensioni inferiori, sia per la valorizzazione dei centri sia per contribuire ad un cambiamento culturale che tende all'abbandono dell'auto in favore di modalità più sostenibili.
- Il processo di ripianificazione in unità di rete consentirà di superare le criticità legate alla frammentazione del sistema di gestione attualmente caratterizzato da un'elevata molteplicità di operatori, semplificando i processi di governance del TPL. Questa trasformazione contribuirà, inoltre, ad agevolare il completamento dell'integrazione tariffaria¹⁰, già avviata con il sistema Metrebus, che *ha rappresentato un notevole passo avanti nell'attrattività del trasporto collettivo e riscontrato notevole successo tra gli utenti pendolari*.
- Molti comuni della Città metropolitana hanno avviato negli ultimi anni diversi progetti per la realizzazione di piste ciclabili, anche di notevole sviluppo lineare e con connessioni ai nodi di scambio

Minacce

- I fenomeni di congestione generati dall'elevato uso del mezzo privato, dovuti anche alle più recenti dinamiche di scelta dell'auto a causa della situazione pandemica, determinano conseguenze negative sull'efficienza del sistema di trasporto pubblico locale, abbassandone la velocità commerciale, lì dove il TPL viaggia in promiscuo con il trasporto privato.
- Al contrario di quanto avviene nelle zone più densamente urbanizzate, dove sia per le elevate frequenze del trasporto pubblico, sia per le disutilità legate alla congestione ed alla carenza di parcheggi, si tende a prediligere il trasporto pubblico, in quelle dove l'urbanizzazione è dispersa avviene l'opposto. In tali aree l'auto è molto spesso l'unica soluzione di trasporto realmente percorribile. L'area della Città metropolitana di Roma ha senz'altro subito il fenomeno di urbanizzazione disorganizzate e diffusa negli ultimi decenni, contestualmente, nel periodo 2000-2017, mentre il tasso di motorizzazione della città di Roma è sceso di circa il 5%, quello della sua area metropolitana è cresciuto di circa il 7,5%¹¹. Le scelte urbanistiche degli ultimi decenni che hanno visto lo sviluppo di nuove urbanizzazioni sparse nel territorio, portano con sé diverse conseguenze negative sul lato della mobilità, legate principalmente alla conformazione difficilmente servibile dal trasporto pubblico convenzionale.
- La chiusura di stazioni a bassa frequentazione o la riduzione dei servizi nelle zone a bassa domanda potrebbe comportare un trend di svuotamento di interi centri urbani e delocalizzazione con conseguente effetto di accentramento nelle città.

¹⁰ Al riguardo la Regione Lazio sta promuovendo lo sviluppo di un sistema di bigliettazione elettronica (SBE) inserito nel Centro Regionale di Coordinamento dell'Infomobilità e dotato di funzioni di gestione dei dati e delle informazioni sui servizi di trasporto, di controllo dei servizi e di diffusione delle informazioni.

¹¹ Fonte: Elaborazioni Isfort su Dati ACI

- Gli ultimi anni sono stati caratterizzati da diversi processi di pianificazione della mobilità che coinvolgono il territorio di interesse, basti pensare al PUMS di Roma Capitale e, a livello regionale, all'individuazione dei nuovi bacini (Unità di rete) per cui sono stati recentemente definiti i servizi di trasporto pubblico e che stravolgeranno gli attuali assetti di rete. *È importante che tutti i diversi processi di pianificazione prendano in considerazione le esigenze reali dei territori, sviluppando delle dinamiche di ascolto diretto dei loro rappresentanti e dei diversi portatori di interesse, per evitare di trascurare eventuali esigenze legate alla mobilità.*

Mobilità ciclistica

Punti di forza

- Crescente consapevolezza ambientale;
- Crescente diffusione della disponibilità di bici;
- Sviluppo dell'indotto proveniente dal cicloturismo;
- *Sviluppo dell'infrastrutturazione tramite ciclabili in sede propria, parcheggi riservati alle bici e velostazioni negli ultimi anni;*
- *Sviluppo dei servizi di sharing monopattini e biciclette;*
- *Crescente diffusione della micromobilità elettrica;*
- L'uso della bicicletta dà benefici alla salute personale e collettiva;
- *Molta sensibilizzazione attraverso il passaparola: "la giornata è migliore se si comincia in bici, grazie a uno stile di vita attivo";*
- *Riappropriazione del tempo, acquisito grazie alla velocizzazione degli spostamenti attraverso l'uso della mobilità alternativa;*
- *Presenza di direttrici consolidate e reti ambientali di interesse metropolitano. Tra le più importanti si citano:*
 - *Tevere e Aniene;*
 - *Strade consolari;*
 - *Reti ferroviarie;*
- *Elevato numero di nodi di interscambio e/o intermodali, "visione del polo";*
- *Rapporto con le istituzioni sinergico e partecipativo;*
- *Generale ampiezza della maggior parte delle arterie che penetrano all'interno dei nuclei urbani;*
- *Presenza di stazioni minori più capillari e distribuite sul territorio, per cambio modale su Roma Capitale, sia per pendolarismo che ai fini turistici.*

Punti di debolezza

- Frammentazione della rete esistente, soprattutto nel territorio esterno alle aree centrali del comune di Roma Capitale, sia per quanto riguarda le ciclabili, sia per quanto riguarda gli itinerari cicloturistici;
- Percezione di pericolosità delle infrastrutture ciclabili esistenti;
- Mancato sviluppo di una cultura della mobilità alternativa;
- La presenza di barriere naturali ed antropiche costituisce un impedimento strutturale agli spostamenti alternativi. Si citano nello specifico alcuni elementi più critici:
 - La carenza di attraversamenti dei sistemi fluviali del Tevere (in special modo nei tratti extra GRA, sia verso il mare che verso la valle del Tevere Nord);
 - La carenza di sistemi di attraversamento puntuale, in special modo nei punti nodali sugli assi stradali principali, sia autostradali che della viabilità Statale, e di Città metropolitana;
- Alto numero di spostamenti effettuati con mezzo privato motorizzato, sebbene siano brevi sia in termini di lunghezza (12,7% inferiori a 1 km e 33,4% compresi tra 1 e 5 km) che in termini di tempo (14,5% inferiori a 5 minuti e 34,3% compresi tra 5 e 15 minuti);
- *Scarsa manutenzione delle piste ciclabili esistenti;*
- *Mancanza di segnaletica e di wayfinding per i potenziali fruitori (bike sharing - itinerari, etc.);*

- *Mancanza di stalli e parcheggi bici sul territorio e soprattutto nei punti di interesse metropolitano;*
- *Presenza di furti e atti vandalici di velocipedisti;*
- *Traffico intenso e spesso poco disciplinato non rispetta lo spazio dedicato alle bike lane;*
- *Alta presenza di sosta irregolare, che crea impedimento al flusso e all'accessibilità ciclabile;*
- *Carenza info per integrazione multimodale (LPT, bike, sharing services);*
- *Mancanza di hub intermodali esterni per lo smistamento merci su cargo bike;*
- *Conflitto tra mezzi pesanti e utenza debole all'interno delle aree urbane;*
- *Carenza di infrastrutture nelle aziende (spogliatoi, etc.);*
- *Assenza di promozione e marketing della figura del ciclista;*
- *Mancanza di formazione ed informazione sulla cultura della mobilità alternativa;*
 - *non tutti sono a conoscenza della possibilità di trasportare per esempio bici a bordo treno e anche di poter trasportare le biciclette sui mezzi del trasporto pubblico su ferro e su gomma, nelle rispettive modalità,*
 - *non è incoraggiata sufficientemente l'adozione di comportamenti "virtuosi";*
- *Mancanza di sicurezza stradale e stalli sicuri dal momento che gli utenti hanno paura a lasciare le bici nei nodi di interscambio o nei poli di interesse a causa di atti di vandalismo o furto;*
- *Costi dei dispositivi sharing ancora molto alti per le persone;*
- *Carenza di segnaletica dei percorsi (scarsa riconoscibilità e visibilità), dando priorità a quelli maggiormente sicuri anche per i turisti (wayfinding);*

Opportunità

- *Finanziamenti derivanti dal PNRR;*
- *L'inserimento della cosiddetta "Città dei 15 Minuti" come priorità nelle principali agende politiche locali;*
- *L'avvento della pandemia per riscoprire l'utilizzo della bici o anche della pedonalità per gli spostamenti brevi, anche a causa della paura nell'utilizzo del TPL;*
- *Smart working, come fonte di riduzione degli spostamenti e possibilità di vivere il proprio quartiere con spostamenti brevi anche per utilizzo di servizi e commissioni quotidiane;*
- *Crescente richiesta da parte dei cittadini di una qualità dell'aria migliore e di salute;*
- *Clima favorevole;*
- *Territorio ricco di zone con un forte valore paesistico e storico-archeologico;*
- *L'ampliamento della platea vincolata ad obbligo di redazione del Piano Spostamenti Casa Lavoro alle aziende sopra i 100 dipendenti, può far sviluppare la Consapevolezza Delle Persone;*
- *Nuovi dispositivi di progetto, inseriti nel Nuovo Codice della Strada:*
 - *Doppio senso ciclabile (o senso unico eccetto bici);*
 - *Casa avanzata;*
 - *Strada urbana ciclabile;*
 - *Corsie ciclabili (o bike lane);*

Minacce

- *L'invecchiamento della popolazione e quindi la necessità di garantire percorsi ciclabili adatti a tutti;*
- *Ingente possesso di veicoli privati;*
- *Interessi contrastanti in gioco;*
 - *Gli stanziamenti a favore della mobilità attiva e della micromobilità sono molto minori rispetto a quelli destinati all'elettrificazione della flotta automobilistica e alle altre forme di trasporto (1 mld/anno nei prossimi 8 anni);*
 - *L'obiettivo di diffondere le auto elettriche secondo una logica di sostituzione in rapporto 1:1 della flotta, contrasta con quello di diminuire il numero di veicoli pro-capite;*
- *Pandemia: ridotto utilizzo di servizi in sharing e del trasporto pubblico;*
- *Burocrazia delle procedure, che spesso rende complicato l'accesso ai finanziamenti;*

- *Limitatezza fisica di alcune sezioni stradali, implicano una scelta coraggiosa nel sottrarre spazio alle macchine e non ai pedoni, per redistribuirlo a favore dei ciclisti;*
- *Poca autorevolezza della polizia locale nel far rispettare le regole basilari di convivenza della strada;*
- Falsa percezione che si giunge prima dove si deve arrivare utilizzando l'autoveicolo, poiché non viene preso in considerazione il tempo per la ricerca del parcheggio (che non viene stimato dalle app di navigazione, come per esempio Google Maps, Waze, Coyote, etc.).

Mobilità pedonale

Punti di forza

- *Risparmio economico sui costi degli spostamenti, soprattutto se comparati alla spesa legata all'uso del mezzo privato (acquisto mezzo, assicurazione, benzina, ecc);*
- Alto valore medio di spostamenti pedonali autocontenuti a livello comunale (26% del totale) per tutti i comuni della Città metropolitana (escludendo il dato di Roma, che invece è del 15% circa);
- Interesse da parte delle amministrazioni comunali di disincentivare l'uso dell'auto privata in alcune zone all'interno del proprio territorio, aumentandone la salubrità dell'aria; sono infatti presenti strade con sosta a pagamento in almeno 44 Comuni su 68 che hanno risposto al questionario di partecipazione;
- Interesse da parte delle amministrazioni comunali nella creazione di spazi per la socialità e quindi di città più vivibili, confermato dalla presenza di aree pedonali in diversi Comuni della Città metropolitana: su 43 comuni che hanno partecipato al questionario di partecipazione, 21 hanno risposto di possedere un'area dedicata alla mobilità pedonale;
- *Nascita di iniziative, quali il Pedibus nelle scuole di primo grado, che incentivano tra più giovani la diffusione della mobilità pedonale, soprattutto per i percorsi brevi come quello casa-scuola;*
- Maggiore interesse per la mobilità per le PMR (Persone a Mobilità Ridotta), dimostrato dalla scelta delle amministrazioni comunali di dotarsi di un **Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche**. *Attualmente risultano almeno 14 PEBA in redazione, 3 adottati e 4 approvati;*
- Presenza di un Protocollo d'intesa tra Regione Lazio (area Pianificazione del Trasporto Pubblico Regionale e Programmazione e Gestione delle Ferrovie) e le Associazioni di persone con disabilità. In tale delibera, redatta assieme ad i rappresentanti della FAND, FISH, UICI Lazio e ADV Onlus, sono descritti interventi che hanno il fine di assicurare la piena fruibilità dei mezzi di trasporto soprattutto per quanto riguarda utenti sordi e con disabilità visiva;
- Presenza di nuovi strumenti per la definizione univoca di segnaletica tattile di orientamento a terra su tutto il territorio
- *Crescente sviluppo della sensibilità sul tema disabilità, all'interno delle scuole;*
- *Maggiore attenzione alla differenziazione dell'uso dei diversi mezzi e crescente attenzione all'ambiente;*
- *Nuovi strumenti di controllo elettronico nella strada (autovelox e tutor).*

Punti di debolezza

- Frammentazione della rete infrastrutturale esistente, che crea una discontinuità nell'offerta di marciapiedi, riducendo in tal modo l'attrattività di questa modalità di spostamento e aumentando anche il rischio di essere coinvolti in incidenti;
- *Carenza di infrastrutture pedonali per raggiungere i maggiori poli di interesse, come ad esempio le stazioni, inducendo così gli utenti a usufruire del mezzo privato per l'interscambio con il trasporto pubblico;*
- Limitato interesse da parte delle amministrazioni comunali di realizzare zone 30 per aumentare la sicurezza stradale e la vivibilità dei quartieri, rendendo le aree di maggiore interesse più fruibili anche per gli utenti deboli; si riscontra infatti che solo 9 comuni su 41 (di quelli che hanno risposto al questionario di partecipazione) stanno mettendo in pratica questa politica di mobilità;
- Limitato interesse da parte delle amministrazioni comunali a regolamentare i centri di maggiore interesse commerciale e storico con Zone a Traffico Limitato; attualmente, infatti, le ZTL risultano attive in 6 Comuni su 42 di quelli che hanno risposto al questionario di partecipazione;

- *Assenza di sicurezza stradale*, causata da una inadeguata progettazione delle sedi stradali; il sovradimensionamento delle carreggiate carrabili, infatti, induce i veicoli motorizzati ad incrementare la velocità di percorrenza, aumentando così il rischio di incidentalità. Tale situazione risulta aggravata dall'assenza di punti di attraversamento sicuri, ovvero punti che prevedano l'allargamento del marciapiede;
- *Presenza di auto parcheggiate*, sia in maniera regolare che irregolare, *in spazi che potrebbero essere dedicati ai pedoni per aumentare la vivibilità degli spazi urbani e la socialità*, introducendo per esempio dehors o arredo urbano;
- *Scarsa illuminazione dei percorsi soprattutto nelle zone periferiche*, la quale genera una generale *percezione di pericolosità*, riducendo quindi l'interesse a percorrere determinati tratti a piedi;
- *Scarsa manutenzione dei marciapiedi, sia di tipo ordinario (pulizia di fogliame e spazzatura), sia di tipo straordinario (rifacimento del tappetino di usura)*
- *Presenza di mezzi pesanti che attraversano i centri abitati, poiché generano una maggiore percezione di pericolosità negli spostamenti pedonali;*
- *Poca attenzione della polizia locale nel far rispettare il codice della strada* ai veicoli motorizzati, soprattutto nel caso di soste irregolari che impediscono l'attraversamento in sicurezza dei pedoni;
- *Poca sensibilizzazione sui benefici*, sia a livello di salute personale che ambientali, derivanti dalla scelta di muoversi in maniera sostenibile, soprattutto per i tragitti brevi;
- *Generale assenza di segnaletica tattile di orientamento a terra*, negli spazi urbani;
- *Ostacoli generati da lavori in corso;*
- *Presenza di parcheggio selvaggio di monopattini e bici sui marciapiedi;*
- *Carenza di educazione stradale;*
- *Carenza di cultura e formazione dei vigili urbani;*
- *Carenza di controllo da parte delle forze dell'ordine;*
- *Eccessiva velocità tenuta dagli autoveicoli;*
- *Carenza di parcheggi riservati, specialmente in prossimità dei principali punti di interesse metropolitano;*
- *Occupazione di stalli riservati da parte di auto senza tagliando;*
- *Carenza di partecipazione da parte della cittadinanza e degli stakeholder alle decisioni di pianificazione;*
- *Assenza di accessibilità ai poli di generazione-attrazione;*
- *Poca inclusività dei PEBA stessi;*
 - *I documenti non sono redatti con i dispositivi adeguati che consentirebbero una diffusione universalmente accessibile (lettura automatica, font adeguati ecc.);*
- *Alta incidenza di percorsi ed attraversamenti pedonali con presenza di ostacoli e/o pavimentazione degradata*
- *Carenza di segnaletica dei percorsi (scarsa riconoscibilità e visibilità), dando priorità a quelli maggiormente sicuri anche per i turisti (wayfinding);*
- *Insufficiente redazione di PEBA nei comuni della Città metropolitana di Roma;*
 - *Nel complesso sono in redazione, adottati o approvati i P.E.B.A. di soli 20 comuni della Città metropolitana di Roma Capitale e del Municipio di Roma V;*
- *Mancanza di segnaletica sonora per le auto elettriche per non vedenti*

Opportunità

- *Aumento dei costi del carburante* che potrebbe spostare una quota di spostamenti dal mezzo privato alla mobilità pedonale;
- *Alto numero di spostamenti effettuati con mezzo privato motorizzato*, sebbene siano brevi sia in termini di lunghezza (12,7% inferiori a 1 km) che in termini di tempo (14,5% inferiori a 5 minuti);
- *Crescente sensibilità sull'importanza della sostenibilità ambientale e di una qualità dell'aria migliore*, che può generare uno shift modale a favore della mobilità dolce;
- *Crescente consapevolezza dei benefici alla salute personale dello spostamento a piedi;*
- *Diffusione del tele-lavoro*, che permetterebbe la rinascita della vita di quartiere, soprattutto nei luoghi più periferici, attualmente ad uso quasi esclusivamente residenziale;

- *Presenza di un clima favorevole*, con medio-alte temperature e pochi giorni di pioggia all'anno, che consente di effettuare gli spostamenti a piedi in maniera sistematica;
- *Bellezza del territorio sia a livello urbano che paesaggistico*, che si può apprezzare con più facilità negli spostamenti lenti;
- *Possibilità di convertire l'attuale spazio della sede stradale dedicato alle auto in infrastrutture pedonali, grazie all'ampiezza delle sezioni stradali*;
- *Finanziamenti legati al miglioramento della qualità e vivibilità degli spazi urbani (città dei 15 minuti)*;
- Aggiornamento formativo cadenzato del corpo della polizia locale, dei dipendenti delle municipalizzate, previsto dalla norma, come occasione per sviluppare competenze specifiche sul tema dell'accessibilità universale e dei comportamenti scorretti connessi ad essa.

Minacce

- *Morfologia del territorio*, che con i suoi dislivelli rende gli spostamenti pedonali meno attrattivi, soprattutto nelle stagioni più calde;
- Assenza di un servizio TPL capillare, che induce l'utente a scegliere l'auto privata invece che effettuare uno spostamento pedonale integrato con il trasporto pubblico su ferro o gomma;
- Distanze tra i luoghi dilatate e quindi tempi di spostamento lunghi per l'utente, dovuti ad una scarsa densità abitativa, soprattutto nei comuni più periferici rispetto a Roma, che rendono gli spostamenti con mezzo privato più attrattivi;
- Scarsa densità abitativa, che rende la realizzazione di una rete infrastrutturale capillare costosa e con tempistiche dilatate;
- *Invecchiamento della popolazione, che rende indispensabile la realizzazione di percorsi pedonali accessibili a tutti.*

Mobilità condivisa

Punti di forza (Car sharing e scooter sharing)

- Presenza di 4 servizi di car sharing (Enjoy, Share Now, LeasysGO e Car Sharing Roma), tre dei quali di tipo free floating e uno station based.
- Area di operatività piuttosto estesa, che copre in media 80 km² del territorio romano per ogni operatore. Le aree maggiormente servite sono quelle all'interno dell'anello ferroviario del Comune di Roma
- Condivisione di quasi 2.000 autovetture in totale tra i 4 operatori.
- Condivisione di mezzi sia con motore termico che elettrico.
- Possibilità di accedere a sconti tramite l'acquisto di pacchetti di minuti o noleggio a giornate per i servizi di car sharing free floating.

Punti di forza (Bike e monopattini sharing)

- *Sviluppo crescente dei servizi di sharing monopattini e biciclette*;
- *Presenza di stazioni minori più capillari e distribuite sul territorio, per interscambio modale su Roma Capitale, sia per pendolarismo che ai fini turistici.*

Punti di debolezza (Car e scooter sharing)

- Squilibrio tra il servizio di car sharing offerto nelle aree centrali di Roma e il resto del territorio. Infatti, il servizio di car sharing è attivo solamente nel Comune di Roma Capitale, con alcuni punti di rilascio esterni al Comune (come l'aeroporto di Fiumicino e Ciampino). Questo ovviamente limita il numero di utenti che possono usufruirne e dimostra *l'assenza di una visione metropolitana dei servizi di sharing*;
- Presenza di autovetture condivise con motore termico, che contribuiscono, sebbene limitatamente considerando il numero di veicoli, all'aumento dell'inquinamento atmosferico e acustico nei centri urbani;
- *Mancanza di un'integrazione tra i servizi di sharing (auto e scooter) e il trasporto pubblico*, sia a livello di spazi di sosta dedicati negli hub intermodali, che a livello tariffario, non incentivando quindi l'uso integrato delle due modalità;

- Alti costi dei servizi di car e scooter sharing che incidono sul numero di utenti;
- Assenza di un'unica App dedicata ai servizi di sharing che offra agli utenti la possibilità di noleggiare i mezzi dei vari operatori attivi nel territorio;
- Assenza di una politica tariffaria premiante per chi lascia il veicolo in prossimità degli hub intermodali o delle arterie principali.

Punti di debolezza (Bike e monopattini sharing)

- *Mancanza di un'integrazione tra i servizi di sharing (bici e monopattini) e il trasporto pubblico*, sia a livello di spazi di sosta dedicati negli hub intermodali che a livello tariffario, non incentivando quindi l'uso integrato delle due modalità;
- *Scarsa formazione sulle regole di circolazione dei mezzi a noleggio (bike e monopattini sharing);*
- *Mancanza di vigilanza sulle regole per l'utilizzo dei mezzi smart (bike sharing e monopattino sharing: spesso non rispettano le regole come se il mezzo fosse proprio);*
- *Mancanza di una visione metropolitana dei servizi sharing e ITS;*
- *Carenza di informazioni per integrazione multimodale (LPT, bike, sharing services);*
- *Percezione di pericolosità delle infrastrutture ciclabili esistenti;*
- *Mancanza di segnaletica e di wayfinding per i potenziali fruitori (bike sharing - itinerari, etc.);*
- *Conflitto tra mezzi pesanti e utenza debole all'interno delle aree urbane;*
- *Mancanza di formazione ed informazione sulla cultura della mobilità alternativa:*
 - *non tutti sono a conoscenza della possibilità di trasportare per esempio bici a bordo treno e anche di poter trasportare le biciclette sui mezzi del trasporto pubblico su ferro e su gomma, nelle rispettive modalità;*
 - *non è incoraggiata sufficientemente l'adozione di comportamenti "virtuosi";*
- *Costi dei dispositivi sharing ancora molto alti per le persone*

Opportunità

- Aumento dei costi del carburante che potrebbe spostare una quota di spostamenti dal mezzo privato al mezzo condiviso;
- *Finanziamenti derivanti dal PNRR;*
- L'inserimento della cosiddetta "Città dei 15 Minuti" come priorità nelle principali agende politiche locali;
- Nomina di Roma Capitale da parte del MIMS come città pilota per lo sviluppo della MaaS;
- *L'avvento della pandemia per riscoprire l'utilizzo della bici o anche della pedonalità per gli spostamenti brevi, anche a causa della paura nell'utilizzo del TPL.*

Minacce

- Perdurare della situazione pandemica o manifestazione di altri episodi analoghi in grado di spingere gli utenti a limitare l'uso di mezzi condivisi per paura del contagio;
- *L'invecchiamento della popolazione e quindi la necessità di garantire percorsi ciclabili adatti a tutti;*
- *Ingente presenza di veicoli privati;*
- *Interessi contrastanti in gioco:*
 - *Gli stanziamenti a favore della mobilità attiva e della micromobilità sono molto minori rispetto a quelli destinati all'elettrificazione della flotta automobilistica e alle altre forme di trasporto (1 mld/anno nei prossimi 8 anni);*
 - *L'obiettivo di diffondere le auto elettriche secondo una logica di sostituzione in rapporto 1:1 della flotta, contrasta con quello di diminuire il numero di veicoli pro-capite.*

Mobilità delle merci

Punti di forza

Sistema ferroviario e intermodale:

- Pomezia Santa Palomba primo nel Lazio per traffico di Unità di Trasporto Intermodali (UTI); principale scalo di riferimento per le merci pericolose per vicinanza con polo industriale chimico-farmaceutico;
- Roma Smistamento è l'impianto più esteso dell'area romana, ma è attualmente sottoutilizzato, con un terminale intermodale adiacente alla Roma Firenze.

Punti di debolezza

Generali

- Sistema logistico regionale non fornisce adeguato supporto al sistema produttivo (gli spedizionieri operanti sul territorio lamentano il pesante squilibrio tra le merci in import con quelle in export, soprattutto sulla direttrice nord- sud)
- Domanda e Offerta fortemente polverizzate sul territorio d'area vasta determinano difficoltà di raggiungere i vantaggi competitivi connessi alla concentrazione dei carichi merci e delle risorse nei nodi della rete di trasporto.

Sistema Aeroportuale

- Potenzialmente costituisce forte valore aggiunto al territorio (es. settore farmacologico). Cargo City capacità di 200.000 t/a per ora è sottoutilizzata.

Sistema Portuale

- Presenta un solo terminal contenitori con capacità limitata;
- Assenza di raccordo ferroviario;
- Scarsa competitività sui traffici intermodali;
- Il porto ha generato nel 2021 un traffico di circa 245.000 rotabili/anno, a cui si aggiungono circa altri 36.000 veicoli per il trasporto dei contenitori veicoli per il trasporto dei contenitori;
- Crescente peso dalla movimentazione delle auto in polizza che però ha registrato calo in export, legato soprattutto a stabilimento FCA di Melfi e Cassino che sono stati reindirizzati ad altri terminal auto portuali, Gioia Tauro e/o Salerno;
- Contrazione movimentazioni di:
 - prodotti ferrosi provenienti e/o diretti alle acciaierie Thyssen di Terni
 - carbone diretto alla centrale Enel di Torre Valdaliga (prossima la dismissione)

Sistema ferroviario e intermodale

- Quota di trasporto ferroviario regionale delle merci sotto la media nazionale, che si attesta al 13% di split modale;
- A livello di rete, mancano alcuni archi che collegherebbero nodi fondamentali (es. chiusura anello ferrovia-rio); altri archi presentano limitazioni in termini di lunghezza massima treni, peso assiale, numero binari etc. (es Orte- Civitavecchia);
- Collo di bottiglia rappresentato dagli impianti del nodo ferroviario di Roma;
- Interporto di Orte: collegamenti stradali e ferroviari per avviare le funzioni di intermodalità e distribuzione delle merci ancora da realizzare;
- Pomezia Santa Palomba presenta problemi di accessibilità stradale, considerando che per raggiungere il terminal si deve percorrere la Pontina o l'Ardeatina;
- Interporto di Civitavecchia presenta problemi legati al layout di accesso al terminal, che non rende economicamente vantaggiose le operazioni. Non ha mai movimentato treni pur essendo in possesso di regolare contratto di raccordo con il gestore nazionale dell'infrastruttura ferroviaria ed avendo realizzato le infrastrutture necessarie ad operare (binari, scambi, magazzini, altro);
- Roma Smistamento fornisce servizi di terminalizzazione di merci pericolose e intermodali ma la flotta di mezzi di movimentazione è carente e non c'è alcun servizio di immagazzinamento.

Autotrasporto

- Parco veicolare immatricolato nella Città metropolitana di Roma, sia per veicoli leggeri che pesanti, ancora molto vecchio e inquinante, con alimentazioni quasi esclusivamente a gasolio;

- Scarso tasso di digitalizzazione del settore;
- Elevato tasso di incidentalità, soprattutto nelle strade provinciali, dovuto a commistione flussi veicolari e ad assenza di adeguate aree di sosta per l'autotrasporto.

Ambito urbano

- *Assenza di spazi attrezzati per la logistica di ultimo miglio;*
- Assenza di armonizzazione sia in termini di regole, orari di accesso che di documentazione per richieste permessi tra i vari Comuni della Città metropolitana;
- Assenza di pianificazione di reti di ricarica veicoli elettrici dedicati a chi svolge servizi in ambito urbano
- Assenza di censimenti delle piazzole di carico e scarico;
- *Offerta di stalli di carico scarico a Roma è particolarmente grave, non solo in ZTL; offerta risulta peggiorata dalle nuove corsie preferenziali che hanno cancellato decine di punti di scarico nelle principali direttrici.*

Opportunità

Generali

- PNRR prevede investimenti specifici per la digitalizzazione della catena logistica (250 milioni in sovvenzioni);
- Roma Capitale si candida ad essere tra le 100 città europee climaticamente neutre e smart entro il 2030 ;
- Presenza di poli tecnologici di eccellenza, che costituiscono settori prevalenti di esportazione: il farmaceutico, il chimico, l'aeronautico, il settore della ceramica, l'ICT, l'automotive e l'ortofrutta;
- *Living Lab Logistica può rappresentare la base per la costituzione di un tavolo periodico dell'amministrazione che coinvolga le associazioni / gli stakeholder per raccogliere le criticità e condividere le regole/policy;*
- *La disponibilità di risorse finanziarie per la transizione ecologica sotto forma di incentivi sia per il parco veicolare che per le infrastrutture di ricarica e, a complemento, per misure premianti (es. corsie preferenziali).*

Sistema Portuale

- Civitavecchia da fine 2021 entra nella rete TEN-T Core (maggiore sostegno allo sviluppo del porto, anche da parte dell'Europa);
- Crescente peso assunto dalla movimentazione dei prodotti agroalimentari (dalle 100.000 tonnellate movimentate nel 2013, alle 200.000 nel 2016) - Attualmente il traffico della CFFT è per la quasi totalità containerizzato;
- Piano Operativo Triennale prevede:
 - Riorganizzazione della viabilità di accesso e interna al porto;
 - Riorganizzazione del Piano del ferro in aree portuali e retroportuali, di concerto con RFI (in corso progetto definitivo);
 - Istituzione ZLS ;
 - Semplificazione dei processi doganali, volto anche alla creazione di corridoi doganali controllati con i nodi logistici e intermodali principali della Città metropolitana (in particolare Santa Palomba/Pomezia; interporto di Orte e di Fiumicino; il CAR di Guidonia etc.);
 - Progetto dell'idrogeno verde per decarbonizzazione trasporti marittimi e terrestri e delle attività produttive.

Sistema ferroviario e intermodale

- Capacità in dotazione degli impianti esistenti sottoutilizzata, ad eccezione del terminale di Santa Palomba, che presenta un traffico in crescita;
- Posizione altamente strategica dell'interporto di Orte all'incrocio tra i maggiori assi stradali e ferroviari dell'Italia, l'asse Nord-Sud e quello trasversale Est-Ovest e Nodo strategico a servizio della conca industriale di Terni ed il suo polo siderurgico, l'area metropolitana di Roma ed il Porto di Civitavecchia (potrebbe captare flussi ferroviari e stradali Nord-Sud e Est Ovest);
- Interesse da parte di Mercitalia di sviluppare servizi di distribuzione urbana presso Roma Smistamento.

Autotrasporto

- *Opportunità derivanti da dialoghi con fornitori di energia (es. TERNA) per definire infrastrutture di ricarica condivisa di idonea capacità, da posizionare in prossimità dei principali poli industriali (come da mappatura individuata nella presentazione del quadro conoscitivo).*

Ambito urbano

- *Presenza di alcune iniziative già in atto in ambito urbano, come quella di servizi di distribuzione con Cargo Bike (es. Corro), iniziativa Smart Roma (che prevede l'individuazione di un hub o centro di distribuzione di quartiere) etc. il rafforzamento di queste iniziative soprattutto attraverso la collaborazione e l'integrazione, su base volontaria con le altre tipologie di attori (es. corrieri) può costituire un buon punto di partenza per ridefinire un nuovo modello di distribuzione urbana.*

Minacce

Sistema Aeroportuale

- *Necessità di migliorare l'offerta cargo aereo (adeguamento accessibilità all'aeroporto, semplificazione procedure amministrative, upgrade piattaforme logistiche a servizio dell'aeroporto) per cercare di ottimizzare i flussi, inclusi quelli dell'avio camionato (che in Italia pesano complessivamente più di 300.000 ton/anno).*

Sistema Portuale

- *Perdita di competitività dei porti di Roma a favore di quelli di Napoli-Salerno e Livorno rischiano di riversare elevati volumi di traffico pesante sul corridoio tirrenico (commistione di flussi, incidentalità, emissioni etc.).*

Sistema ferroviario e intermodale

- *Eventuale traffico ferroviario in crescita su Roma Smistamento rischia di generazione di traffico commerciale che si riverserebbe sulla Via Salaria, già congestionata.*

Autotrasporto

- *Necessità di evitare decisioni calate dall'alto in merito alla transizione ecologica dei veicoli merci rischiando di non assicurare la sostenibilità economica degli operatori di trasporto su gomma. Necessità di definire e condividere ipotesi di gradualità nella transizione.*

Ambito urbano

- *Proliferazione di micro-consegne a domicilio e parcellizzazione delle spedizioni che hanno di fatto aumentato le diseconomie presenti nel ciclo distributivo generando enormi flussi di veicoli commerciali con coefficienti di carico molto bassi.*

Mobilità elettrica

Punti di forza

- *Aumento della qualità dell'aria e riduzione dell'inquinamento acustico;*
- *Riduzione del consumo di carburanti tradizionali;*
- *Costi contenuti sia per la manutenzione ordinaria che per l'utilizzo quotidiano;*
- *Possibilità di utilizzo di energia prodotta localmente con fonti rinnovabili, riducendo così i costi economici ed ambientali del trasporto di carburanti;*

Punti di debolezza

- *Distribuzione non uniforme delle colonnine di ricarica e-car né all'interno del Comune di Roma, né all'interno del territorio metropolitano;*
- *Esigua presenza di postazioni di ricarica rapida per le auto elettriche;*
- *Elevati costi per l'acquisto di un veicolo elettrico rispetto ai veicoli a motore termico;*

- Assenza di punti di ricarica e-bike pubblici;
- Bassa autonomia rispetto ai veicoli a carburante

Opportunità

- Accesso gratuito alle ZTL e possibilità di usufruire gratuitamente dei parcheggi a pagamento su strada per i veicoli elettrici o ibridi.
- Presenza di incentivi nazionali e regionali che riducono o azzerano il costo del bollo per i veicoli elettrici;
- Facilità di superare i dislivelli presenti sul territorio con una bici elettrica; ciò, supportato dalla presenza capillare di punti di ricarica pubblici, consentirebbe una maggior diffusione di questo mezzo di spostamento

Minacce

- *Finanziamenti pubblici per la sostituzione dell'auto a motore termico con auto elettrica, in una logica di rinnovo del parco veicolare e non di riduzione del numero di veicoli circolanti.*

Mobilità privata motorizzata

Punti di forza

- Tendenza decrescente nel numero complessivo di incidenti stradali, morti e feriti nel quinquennio 2015-2019 con decremento piuttosto rilevante (-19%) del numero di morti rispetto al 2015;
- Attuazione di politiche sulla sosta tariffata in almeno 44 Comuni della Città metropolitana, che disincentivano l'uso del mezzo privato motorizzato;
- Attuazione di politiche di regolamentazione della velocità nei centri urbani residenziali con l'istituzione di **zone 30** in almeno 9 Comuni della Città metropolitana;
- Presenza di parcheggi di scambio lungo le direttrici di trasporto pubblico ad alta capacità;
- *Iniziative per la formazione degli studenti sui temi di incidentalità, qualità dell'aria e modalità di spostamento sostenibili;*
- Presenza di pannelli a messaggio variabile lungo le autostrade, compreso il GRA, e all'interno del Comune di Roma.

Punti di debolezza

- Alto numero di spostamenti effettuati con mezzo privato motorizzato, sebbene siano brevi sia in termini di lunghezza (12,7% inferiori a 1 km e 33,4% compresi tra 1 e 5 km) che in termini di tempo (14,5% inferiori a 5 minuti e 34,3% compresi tra 5 e 15 minuti);
- Alto tasso di motorizzazione nella Città metropolitana di Roma Capitale, pari a 767 auto ogni 1.000 abitanti, che mostra l'elevata diffusione del mezzo privato (auto o moto) negli spostamenti;
- Elevato tasso di motorizzazione nei comuni della prima cintura rispetto al Comune di Roma o ad i comuni montani;
- Limiti di velocità non definiti sulla base della gerarchia stradale; *il limite di velocità di 50 km/h, infatti, viene applicato anche nei centri abitati, mettendo a rischio soprattutto gli utenti più deboli (pedoni, ciclisti, anziani, bambini e persone con disabilità);*
- *Carreggiate sovradimensionate rispetto alle dimensioni dei veicoli motorizzati; ciò determina un aumento della velocità di percorrenza e, di conseguenza, un incremento di incidenti stradali;*
- Ridotta presenza di Zone a Traffico Limitato (ZTL) che disincentivano l'uso del mezzo privato motorizzato; attualmente solo 6 comuni su 42 (ossia quelli che hanno risposto al questionario di partecipazione) dispongono, infatti, di tale restrizione per i veicoli;
- Anche i comuni di piccole medie dimensioni presentano valori elevati del tasso di mortalità, dell'indice di mortalità e dell'indice di gravità;
- Incidenza percentuale preponderante dell'ambito urbano per numero di incidenti, feriti e morti nel quinquennio 2015-2019 mentre si registra un forte impatto degli incidenti in ambito extraurbano sul numero di morti;

- Esigua presenza di zone 30, che possano aumentare la sicurezza stradale e la vivibilità dei quartieri, rendendo le aree di maggiore interesse più fruibili anche per gli utenti deboli; si riscontra infatti che solo 9 comuni su 41 (di quelli che hanno risposto al questionario di partecipazione) stanno mettendo in pratica questa politica di mobilità;
- Presenza di sosta irregolare, che limita lo scorrimento del traffico veicolare e riduce la visibilità facendo aumentare il rischio di incidenti;
- *Scarso controllo del territorio da parte delle figure preposte per il rispetto del codice della strada;*
- *Carenza di adeguata educazione stradale, da avviare sia nelle scuole che nei luoghi di lavoro;*
- *Carenza di adeguata segnaletica stradale;*
- *La sosta dei bus turistici crea congestione e necessita di un perfezionamento dell'organizzazione interno alla città di Roma e della creazione di un adeguato sistema di vigilanza affinché tutti rispettino le regole.*

Opportunità

- Aumento dei costi del carburante che potrebbe spostare una quota di spostamenti dal mezzo privato alla mobilità dolce o al trasporto pubblico;
- *Diffusione del tele-lavoro*, che ridurrebbe il numero di autoveicoli e motoveicoli presenti sulla rete stradale, e, di conseguenza permetterebbe la rinascita della vita di quartiere, soprattutto nei luoghi più periferici, attualmente ad uso quasi esclusivamente residenziale;
- Esistenza di nuovi strumenti di controllo elettronico nella strada, come autovelox e tutor, il cui uso capillare porterebbe ad un maggiore controllo e conseguentemente rispetto dei limiti di velocità imposti da codice della strada;
- *Crescente sensibilità sull'importanza della sostenibilità ambientale e di una qualità dell'aria migliore*, che può generare uno shift modale a favore della mobilità dolce o del trasporto pubblico;
- Accesso gratuito alle ZTL e possibilità di usufruire gratuitamente dei parcheggi a pagamento su strada per i veicoli elettrici o ibridi.

Minacce

- *Carenza di alternative al trasporto privato negli spostamenti intercomunali, data la natura Roma-centrica della maglia infrastrutturale;*
- *Inadeguatezza della rete stradale che non riesce a soddisfare la domanda di mobilità attuale;*
- Carenza di un servizio TPL capillare, che induce l'utente a scegliere l'auto privata invece che effettuare uno spostamento con il trasporto pubblico, a piedi o in bicicletta;
- Perdurare della situazione pandemica o manifestazione di altri episodi analoghi in grado di spingere gli utenti a limitare l'uso di mezzi condivisi per paura del contagio.

Obiettivi del PUMS: lista aggiornata e priorità assegnate

La necessità di aggiornare la lista di obiettivi del PUMS stilata nel 2019 deriva dalle necessità di allineamento con i cambiamenti intercorsi negli ultimi anni, come già espresso in introduzione, che hanno comportato nello specifico:

- Aggiornamento dello status quo: abitudini di mobilità, condizioni e caratteristiche del territorio (**diverso punto di partenza**)
- Aggiornamento dei target: nuovi target e ambizioni su diversi livelli territoriali (**diverso punto di arrivo**)
- Aggiornamento delle linee guida per la redazione dei PUMS (**diverso schema di riferimento**)

Rispetto a quest'ultimo punto in particolare, il decreto ministeriale D.M. 396 del 28/08/2019 ha leggermente modificato la tabella dei macro-obiettivi allegati al precedente D.M. 397/2017 con una nuova tabella di macro-obiettivi, rendendo necessario l'allineamento del precedente set di macro-obiettivi e le relative caratteristiche (indicatori e unità di misura) con le nuove linee guida.

Nelle seguenti tabelle vengono esposti il set di macro-obiettivi stilato nel 2019 (Tabella 2.2), per un confronto con l'attuale **set aggiornato** (Tabella 2.3): in entrambi i casi, in blu sono evidenziati i macro-obiettivi specifici aggiunti oltre i 17 macro-

obiettivi minimi obbligatori previsti dalle Linee Guida per la redazione dei PUMS a seguito degli incontri di partecipazione. Nella tabella dei macro-obiettivi aggiornati si possono notare in rosso, invece, quelli provenienti dalle Linee Guida per la redazione dei Biciplan¹², in alcuni casi riformulati e rielaborati per adattarsi alle esigenze e peculiarità del territorio metropolitano romano emerse negli incontri di ascolto e nelle analisi territoriali.

Nella Tabella 2.4 è possibile consultare l'output finale della prima fase di partecipazione, ovvero i risultati del processo di pesatura dei macro-obiettivi aggiornati portato avanti insieme agli stakeholder nell'evento "Dritti agli Obiettivi", che ha portato ad una **graduatoria finale** ad espressione delle preferenze ed esigenze delle diverse popolazioni facenti parte del territorio metropolitano romano. Nella tabella si nota una colonna con i macro-obiettivi semplificati che sono stati sottoposti a pesatura, per rendere più agevole ed intuitiva la votazione, e la colonna con la nomenclatura dei macro-obiettivi ministeriali corrispondenti. Le modalità e i dettagli di questo processo verranno illustrati al paragrafo 3.3.1.

Area di interesse	Macro-obiettivi 2019
	Miglioramento del TPL
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali e turistici)
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Riequilibrio modale della mobilità
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	Riduzione della congestione stradale
	Potenziare l'accessibilità dei territori marginali e /o svantaggiati
	Sviluppo in modo sistematico dell'intermodalità con riferimento a tutte le reti di trasporto
	Riequilibrio del disegno radiocentrico delle reti della mobilità sostenibile, rafforzando le connessioni tangenziali fra i sistemi locali
B. Sostenibilità energetica e ambientale	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	Miglioramento della qualità dell'aria
	Riduzione dell'inquinamento acustico
	Miglioramento, soprattutto in termini di sicurezza e di riduzione dell'impatto ambientale, delle reti viarie intercomunali esistenti, limitando i nuovi interventi alla risoluzione di specifiche criticità locali
	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
C - Sicurezza della mobilità stradale	Riduzione dell'incidentalità stradale
	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
D - Sostenibilità socio-economica	Aumento del tasso di occupazione
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
Sostenibilità diffusa	Miglioramento della inclusione sociale
	Risorse dedicate all'implementazione di strumenti di pianificazione e di interventi di mobilità sostenibile per I comuni di piccola/media dimensione
	Rafforzare il TPL a servizio centri attrattori situati in aree periferiche e di collegamento "diretto! Tra I comuni diversi da Roma
	Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità "sostenibili
	Migliorare la governance del sistema di mobilità

Tabella 2.2 - Lista dei macro-obiettivi formulati nel 2019

¹² Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan" Legge 2/2018, articolo 6. Consultabili all'indirizzo: <https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/documentazione/2020-10/Linee%20guida.pdf>

Area di interesse	Macro-obiettivi 2022
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento del TPL
	Miglioramento dell'intermodalità con il TPL
	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
	Riduzione della congestione
	Sviluppo della smart mobility
	Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	Aumento della sostenibilità diffusa
	Riequilibrio modale della mobilità
	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva
	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa
B - Sostenibilità energetica e ambientale	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	Sviluppo del turismo lento
	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi
	Miglioramento della qualità dell'aria
C - Sicurezza della mobilità stradale	Riduzione dell'inquinamento acustico
	Riduzione dell'incidentalità stradale
	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
	Miglioramento della sicurezza delle biciclette
D - Sostenibilità socio economica	Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)
	Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
	Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	Aumento del tasso di occupazione

Tabella 2.3 - Lista dei macro-obiettivi aggiornati al 2022

Area di interesse	Obiettivo pesato (semplificato)	Macro-obiettivo con nomenclatura MIMS	Peso	Ranking
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento del trasporto pubblico	Miglioramento del TPL	5.00	1°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	4.67	2°
C - Sicurezza della mobilità stradale		Riduzione dell'incidentalità stradale	4.53	3°
C - Sicurezza della mobilità stradale		Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	4.53	3°
C - Sicurezza della mobilità stradale	Aumento della sicurezza stradale	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	4.53	3°
C - Sicurezza della mobilità stradale		Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	4.53	3°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Sviluppo della smart mobility	Sviluppo della smart mobility	3.75	4°
D - Sostenibilità socio economica	Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	3.69	5°

Area di interesse	Obiettivo pesato (semplificato)	Macro-obiettivo con nomenclatura MIMS	Peso	Ranking
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Riequilibrio modale della mobilità	Riequilibrio modale della mobilità	3.36	6°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Aumento della sostenibilità diffusa	Aumento della sostenibilità diffusa	3.17	7°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	3.14	8°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	3.11	9°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Riduzione della congestione	Riduzione della congestione	2.81	10°
B - Sostenibilità energetica e ambientale		Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	2.53	11°
B - Sostenibilità energetica e ambientale	Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	Miglioramento della qualità dell'aria	2.53	11°
B - Sostenibilità energetica e ambientale		Riduzione dell'inquinamento acustico	2.53	11°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	2.53	11°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	2.36	13°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	2.22	14°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Sviluppo del turismo lento	Sviluppo del turismo lento	1.78	15°
D - Sostenibilità socio economica	Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	Aumento della soddisfazione della cittadinanza	1.72	16°
D - Sostenibilità socio economica	Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	1.67	17°
D - Sostenibilità socio economica	Aumento del tasso di occupazione	Aumento del tasso di occupazione	1.14	18°
C - Sicurezza della mobilità stradale	Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Miglioramento della sicurezza delle biciclette	1.00	19°

Tabella 2.4 - Graduatoria finale degli obiettivi pesati dagli stakeholder con relativi obiettivi MIMS corrispondenti e pesi

3. Output degli incontri di (in)formazione, ascolto e aggiornamento

Gli eventi di partecipazione hanno previsto un grado di apertura diverso sulla base delle attività condotte e degli scopi operativi dell'incontro, per permettere un'efficace gestione delle attività e allo stesso tempo assicurare il perseguimento degli obiettivi di partecipazione e l'ottenimento degli output finali di questa fase di partecipazione.

Nello specifico, per gli incontri di **(in)formazione** si è prediletto un approccio aperto che includesse sia gli stakeholder che la cittadinanza in generale, specialmente grazie alla possibilità di pubblicare gli estratti degli incontri e dei workshop rendendo il materiale pubblicamente visionabile e consultabile sul canale YouTube del PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale.

Per gli incontri di **ascolto per ambito tematico** (mobilità attiva; mobilità privata, sicurezza stradale e sistema della sosta; mobilità per la disabilità; smart mobility e mobilità turistica; trasporto pubblico; logistica; indirizzi per l'urbanistica) si è mantenuto un approccio aperto a tutti gli stakeholder, per promuovere l'interazione di punti di vista provenienti da diversi settori e permettere una mediazione degli eventuali conflitti.

Gli incontri di **ascolto per ambito territoriale** sono stati riservati ai rappresentanti delle amministrazioni comunali e dei municipi facenti parte dell'area metropolitana, suddivisi per i sistemi territoriali individuati in occasione del PGPT metropolitano¹³ (Figura 3.1), con il duplice scopo di ascoltare le specificità di ogni sistema e al tempo stesso identificare e consolidare le reti di Comuni e il dialogo con la Città metropolitana.

L'incontro conclusivo di **aggiornamento** è stato aperto a tutti gli stakeholder.

¹³ Ambiti territoriali considerati puramente a scopo aggregativo. Per approfondire: "Il territorio metropolitano, cartografie e numeri" di Città metropolitana di Roma Capitale, consultabile al seguente link: <https://www.cittametropolitanaroma.it/notizia/territorio-metropolitano-cartografie-neri-base-conoscenza-fondamentale-progettare-territorio/>

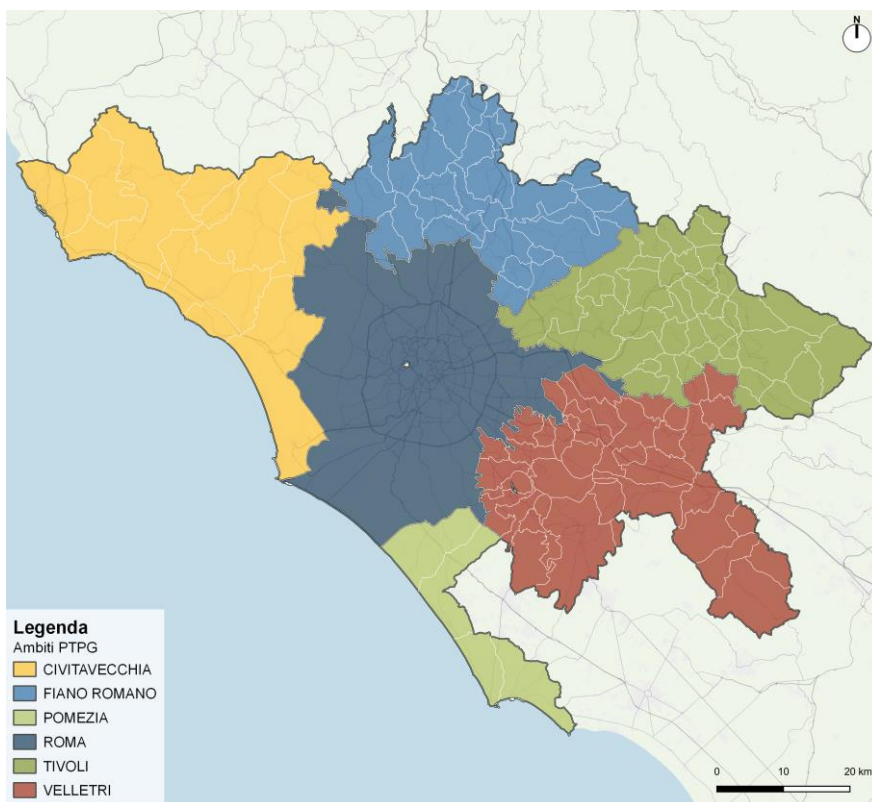


Figura 3.1 - Ambiti territoriali in cui sono stati suddivisi i Comuni metropolitani per gli incontri di ascolto.

3.1. (in)formazione

3.1.1. Kick-off meeting

Dettagli dell'evento

- Data e ora	- 01 febbraio 2022, 11.15 - 12.15
- Tipologia di incontro	- Incontro di apertura della fase 1 di partecipazione
- Obiettivo	- Dare attuazione al percorso di partecipazione - Stabilire le aspettative e l'attitudine dei partecipanti - Mappare gli stakeholder
- Audience dell'incontro	- Stakeholder
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti - 49% - 2. Imprese e associazione di categoria - 18% - 3. Operatori della mobilità - 18% - 4. Istruzione - 4% - 5. Cittadinanza ed associazionismo - 11% - Totale partecipanti - 154 - Lista completa dei partecipanti consultabile in 5.2Allegato 2 – Kick-off meeting.

Sintesi contenuti

L'incontro di apertura per l'avvio dei lavori ha avuto principalmente lo scopo di inaugurare i processi partecipativi e presentare i soggetti coinvolti, i temi e il metodo di lavoro. Nello specifico l'evento ha previsto:

- Saluti istituzionali da parte della Città metropolitana di Roma Capitale (Direttore del Dipartimento di Pianificazione, Sviluppo e Governo del Territorio della Città metropolitana di Roma Capitale Massimo Piacenza e il Consigliere delegato Damiano Pucci)
- Presentazione del gruppo di lavoro tecnico (RTI composto da GO-Mobility, FIT e AIRIS) e del metodo di lavoro adottato (Daniele Mancuso, CEO di GO-Mobility)
- Esposizione dei cambiamenti intercorsi negli ultimi due anni e spiegazione della necessità di riprendere e aggiornare i contenuti dei processi avviati nel 2019 (Elena Colli, GO-Mobility)
- Introduzione su che cos'è un PUMS tramite attività interattive e spiegazioni pratiche (Lorenzo Bertuccio, SCRAT)
- Presentazione reciproca di gruppi stakeholder presenti e avvio dell'auto-mappatura dal basso dei soggetti tramite attività interattive
- Spiegazione delle regole di ingaggio e approfondimento sull'attitudine e l'esperienza dei partecipanti tramite attività interattive (Chiara Trotto, SCRAT)
- Presentazione del programma di lavoro e dei prossimi appuntamenti e chiusura dei lavori.

Le sfide

- 1 Organizzativa**
La redazione del **PUMS metropolitano**, insieme ai **4 piani di settore** principali (Biciplan, PULS, Piano del Trasporto Pubblico, Piano della mobilità delle persone diversamente abili) – oltre 70 elaborati.
- 2 Dimensionale**
Costruire un **visione** metropolitana, un **metodo** e una funzione di **armonizzazione** tra i due forti livelli di governo: Regione Lazio e Roma Capitale.
- 3 Recuperare fiducia e efficienza delle reti**
La mobilità dopo la pandemia sarà diversa da prima, dovranno essere fatti degli sforzi per recuperare quote modali sostenibili e progettare reti di mobilità per le molteplici esigenze degli utenti

CITTA' METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE

3

+136 EV IV CA EC LB PM

Figura 3.2 - Kick-off meeting: presentazione del metodo di lavoro

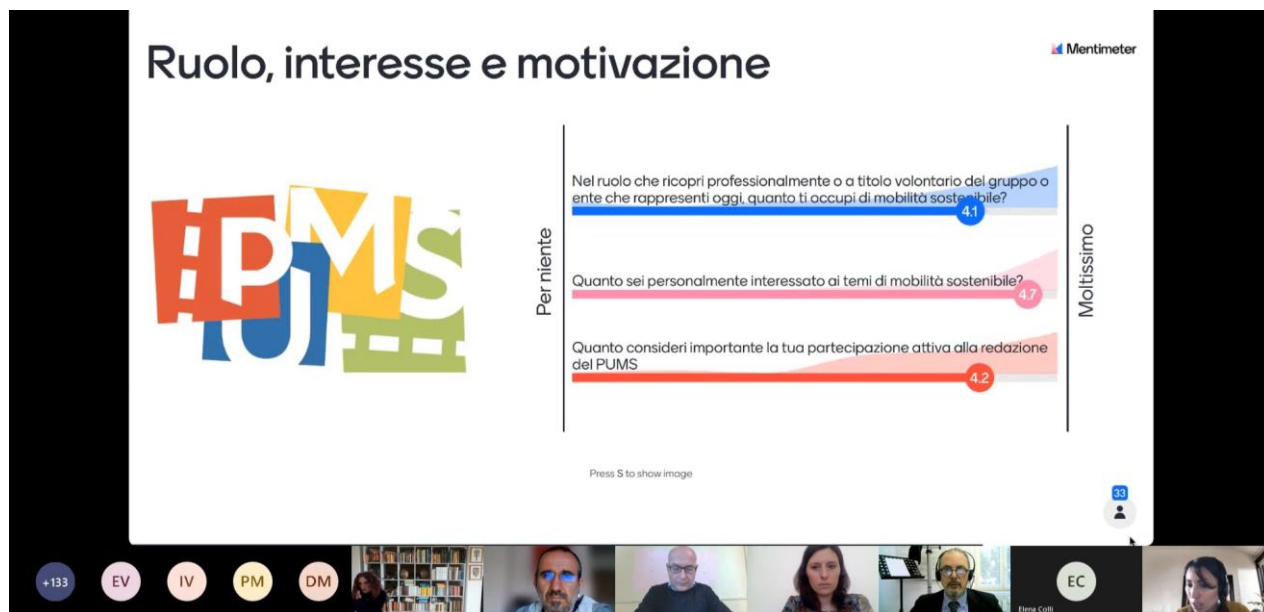


Figura 3.3 Kick-off meeting: attività interattive con gli stakeholder

3.1.2. PUMS Open Day: per una cittadinanza (in)formata

Dettagli dell'evento

- Data e ora	- 16 febbraio 2022, 18.00 – 19.00
- Tipologia di incontro	- Giornata di studio
- Obiettivo	- Aumentare il numero di persone sensibilizzate ed informate sui temi della mobilità sostenibile e della pianificazione strategica - Trasferimento a stakeholder e cittadinanza della visione metropolitana del PUMS
- Audience dell'incontro	- Incontro aperto a tutti i cittadini
- Strumenti utilizzati	- Diretta live su YouTube (con il supporto di Streamyard)
- Partecipanti	- Aperto senza necessità di registrazione (575 Visualizzazioni)

Sintesi contenuti

L'incontro divulgativo ha avuto lo scopo di offrire un'occasione di apprendimento, stimolo e sensibilizzazione verso i temi della mobilità sostenibile e della pianificazione strategica, oltre che fornire gli strumenti per comprendere il lavoro in atto presso l'ente metropolitano ad un largo numero di cittadini e di trasmettere loro le informazioni relative alla prima fase di partecipazione del PUMS. Nello specifico l'evento ha previsto:

- Saluti di benvenuto e contestualizzazione della tematica, oltre che la presentazione dei primi numeri della mappatura degli stakeholder coinvolti (oltre 100) nelle attività di partecipazione (Lorenzo Bertuccio, SCRAT)
- Esposizione dei cambiamenti intercorsi negli ultimi due anni e spiegazione della necessità di riprendere e aggiornare i contenuti dei processi avviati nel 2019 (Elena Colli, GO-Mobility)
- Esposizione dei cambiamenti intercorsi negli ultimi due anni rispetto al Mobility Management (Lorenzo Bertuccio, SCRAT)
- Approfondimento sugli esempi di PUMS provenienti dalle maggiori metropoli europee, con un'analisi trasversale dei diversi obiettivi, target, strategie poste in essere nei diversi piani: "Esperienze di PUMS in Europa" (ospite Ing. Andrea Spinosa, esperto in Pianificazione territoriale e dei trasporti)
- Inaugurazione e presentazione dei canali social e della newsletter del PUMS per seguire le attività (Elena Colli, GO-Mobility)

The slide features the following elements:

- Top Left:** Coat of arms of the City of Rome.
- Top Right:** Logo of the Metropolitan City of Rome Capital (Città Metropolitana di Roma Capitale) with the tagline 'Per una sostenibilità diffusa'.
- Center:** Title 'Esperienze di PUMS in Europa' in red, followed by a subtitle 'Tra buone pratiche e spunti di riflessione' in black. Below this is a blue box containing the text: 'Analisi degli strumenti di pianificazione e programmazione della mobilità nelle principali metropoli europee'.
- Bottom Left:** Two video call thumbnails. The top one shows Lorenzo Bertuccio, and the bottom one shows Andrea Spinosa.
- Bottom Center:** Text 'Preparata da: Ing. Andrea Spinosa'.
- Right Side:** A photograph of a young child riding a bicycle on a paved path in a park.
- Bottom Bar:** Logos for GO Mobility, Moving Innovation, and AIRIS (Ingegneria per l'Ambiente) on the left, and the date '16 febbraio 2022' on the right.

Figura 3.4 - PUMS Open Day - presentazione degli esempi di PUMS europei

3.1.3. Workshop O.S.A.! Obiettivi, Strategie, Azioni

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 16 febbraio 2022, 11.00 - 12.00
- **Tipologia di incontro** - Giornata di studio
- **Obiettivo**
 - Appropriarsi dei concetti e del lessico base della pianificazione strategica
 - Formazione su comunicazione presso le proprie comunità e responsabilizzazione
 - Adozione di una visione metropolitana e del metodo di lavoro
- **Audience dell'incontro** - Stakeholder
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, Mentimeter, Google Form, alzata di mano e microfono aperto, chat

- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti	- 29%
	- 2. Imprese e associazione di categoria	- 21%
	- 3. Operatori della mobilità	- 27%
	- 4. Istruzione	- 6%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo	- 17%
	- Totale partecipanti	- 48
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 3 – Workshop O.S.A.	

Sintesi contenuti

L'incontro ha permesso di creare le basi per un lessico comune, acquisendo familiarità con il vocabolario del PUMS, e l'appropriarsi di concetti inerenti al mondo della mobilità sostenibile e della pianificazione strategica di area vasta, attraverso una modalità formativa e interattiva. Grazie ad una modalità combinata di presentazioni frontali ed esercitazioni, il workshop ha permesso di tenere sempre alta l'attenzione dei partecipanti trasferendo i contenuti necessari e permettendone allo stesso tempo l'appropriazione.

Nello specifico l'incontro ha previsto:

- La presentazione dei progressi nella mappatura degli stakeholder (Lorenzo Bertuccio, SCRAT)
- L'illustrazione dei concetti di Obiettivi, Strategie, Azioni (O.S.A.) e la loro declinazione in ambito metropolitano, per comprendere il concetto di area vasta e la portata di un PUMS metropolitano (Elena Colli, GO-Mobility)
- Esercitazioni volte all'appropriazione dei concetti precedentemente illustrati (Lorenzo Bertuccio e Chiara Trotto, SCRAT):
 - o Attività con Mentimeter: dato un obiettivo del PUMS, provare ad abbinare le strategie e azioni correlate, per comprenderne il concatenamento logico
 - o Quiz a punteggio su Obiettivi, Strategie, Azioni e area vasta¹⁴: dato un elenco di affermazioni, indicare se si tratta di un obiettivo, di una strategia o di un'azione; scegliere tra le strategie ed azioni presenti quali sono adatte ad un PUMS metropolitano
 - o Attività con Mentimeter 4: scegliere una strategia e provare a formulare tre azioni per applicarla

¹⁴ Il quiz su Obiettivi, Strategie, Azioni e area vasta: <https://forms.gle/zRkaU4scvmJ3G5pj8>

Obiettivi, strategie e azioni sviluppati in coerenza con le linee guida ministeriali:

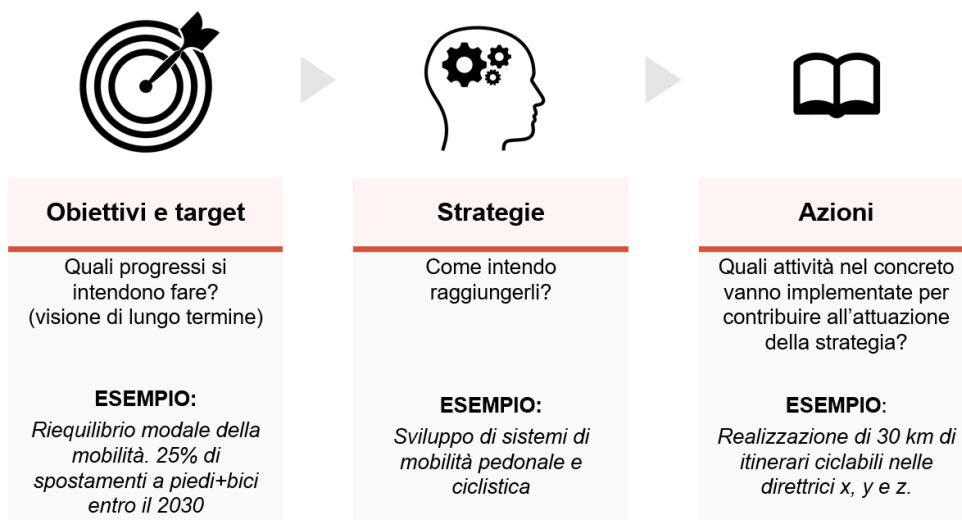


Figura 3.5 - Workshop O.S.A.! - trasferire i concetti e il glossario del PUMS

Sappiamo ragionare come «area vasta»?

Mettiamoci nell'ottica di una **scala metropolitana**



A livello **metropolitano** si elaborano gli **obiettivi** e le **strategie** di lungo termine e di vasta scala. Ma per l'**attuazione** delle azioni serve il contributo dei singoli **Comuni**

Figura 3.6 - Workshop O.S.A.! - trasferire la visione metropolitana del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale

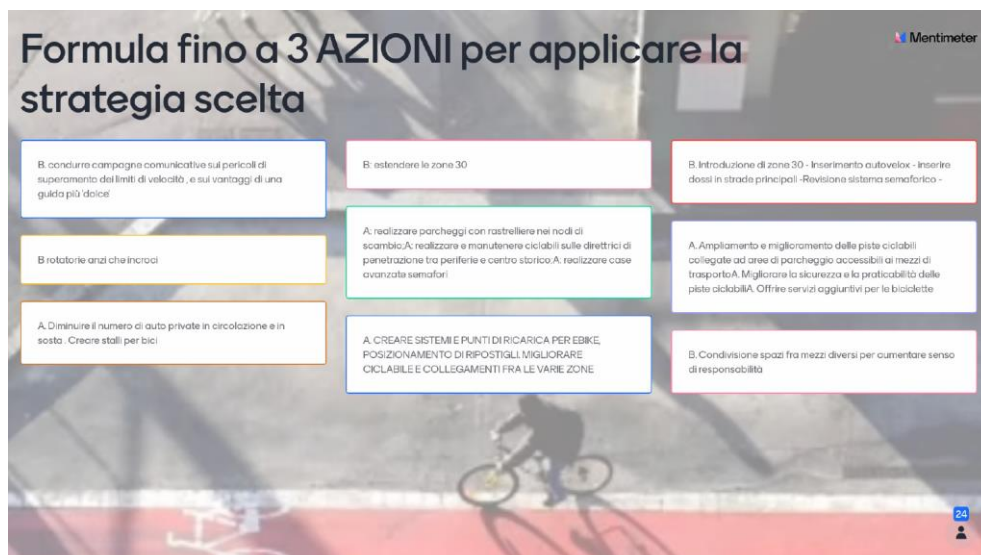


Figura 3.7 - Workshop O.S.A.! – Esempio delle esercitazioni proposte durante l'incontro

3.1.4. Primo evento per il PMLS

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 2 marzo 2022, 10.00 - 11.00
- Tipologia di incontro	- Incontro di apertura del settore Logistica
- Obiettivo	- Presentazione piano di lavoro e coinvolgimento degli attori
- Audience dell'incontro	- Stakeholder della logistica
- Strumenti utilizzati	- Teams e PPT
- Partecipanti	<ul style="list-style-type: none"> - 1. Istituzioni ed enti - 3% - 2. Imprese e associazione di categoria - 47% - 3. Operatori della mobilità - 40% - 4. Istruzione - 0% - 5. Cittadinanza ed associazionismo - 10% - Totale partecipanti - 30
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 10 – Primo evento per il PMLS

Sintesi contenuti

L'incontro è stato moderato dal Living Lab Logistica (LLL)¹⁵, piattaforma che riunisce i principali attori della logistica urbana del territorio. Il coinvolgimento del LLL per la partecipazione degli attori della logistica è stato finalizzato ad assicurare una continuità di dialogo tra gli stakeholder e gli enti istituzionali, in questo caso la Città metropolitana di Roma Capitale. L'incontro è stato organizzato al fine di illustrare ai partecipanti l'approccio, gli obiettivi e le tempistiche di redazione del Piano delle Merci e della Logistica Urbana (PMLS). In particolare, l'ing. Marisa Meta ha illustrato le modalità di sviluppo del piano strutturando la presentazione seguendo la regola inglese delle 5 W:

¹⁵ Per approfondire: <http://www.trelab.it/living-lab/>

1. Perché – Un assaggio dello stato dell'arte: è stato illustrato il contesto territoriale e normativo di riferimento, gli impatti del trasporto delle merci nelle aree urbane e sono stati illustrati alcuni risultati del Quadro conoscitivo sviluppati sino alla data dell'incontro;
2. Dove – Contesto territoriale di riferimento: si è illustrato il contesto territoriale di riferimento, distinguendo l'area di studio dall'area di intervento;
3. Come – Approccio metodologico: è stato illustrato l'approccio metodologico utilizzato per la redazione del piano, con particolare riferimento alle fasi di sviluppo del piano rispetto al processo partecipativo (quali contributi, quando e da chi);
4. Chi – Ascoltare le esigenze di ciascuna filiera: è stato illustrato un altro aspetto metodologico fondamentale delle modalità di coinvolgimento, ovvero la definizione di un ascolto per ciascuna filiera merceologica, al fine di poter rilevare ciascuna esigenza specifica;
5. Quando – Tempistiche di redazione e Orizzonte temporale: sono state illustrate le tempistiche di redazione e approvazione del PMLS, ma anche l'orizzonte temporale del piano, così come le più rilevanti milestones rispetto ai quali le azioni definite dal piano dovranno essere sviluppate.

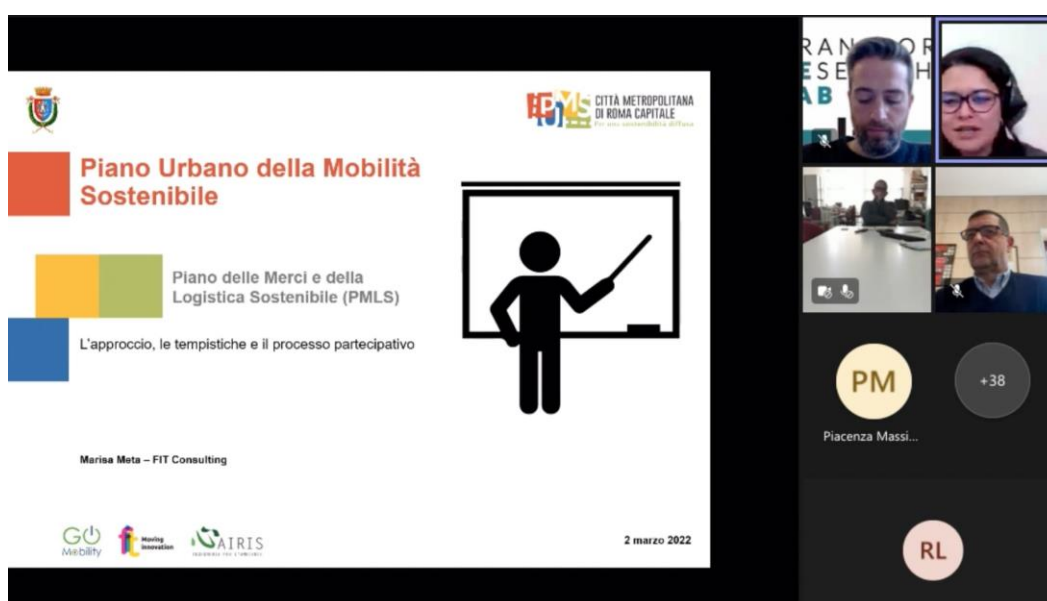


Figura 3.8 - Primo evento per il PMLS: estratto dell'incontro

3.1.5. Scoprire la logistica urbana

Dettagli dell'incontro

- | | |
|--------------------------|--|
| - Data e ora | - 3 marzo 2022, 10.00 - 11.00 |
| - Tipologia di incontro | - Giornata informativa |
| - Obiettivo | - Sensibilizzare gli enti locali alle principali criticità ed externalità che il trasporto urbano delle merci ha sugli ambienti urbani |
| - Audience dell'incontro | - Amministrazioni |
| - Strumenti utilizzati | - Teams e PPT |

- Partecipanti	<ul style="list-style-type: none"> - Agenzia per la Coesione Territoriale - Azienda Ospedaliera San Giovanni - Addolorata di Roma - Comune di Castel San Pietro Romano - Comune di Anguillara Sabazia - ISPRA - Regione Lazio - Totale partecipanti: 6
-----------------------	---

Sintesi contenuti

L'obiettivo dell'incontro è stato quello di illustrare a comuni ed enti istituzionali quali sono le principali criticità ed esternalità che il trasporto urbano delle merci ha sugli ambienti urbani. I principali punti trattati sono quindi stati:

1. Cos'è e a cosa serve la logistica urbana?
2. Gli impatti sulle nostre città
3. Quadro normativo
4. Area di studio e di intervento
5. Criticità tipiche delle aree urbane
6. Come ci potete supportare
7. Tempistiche
8. Orizzonte temporale

I contenuti presentati nell'incontro precedente ("Primo incontro PMLS") sono stati pertanto riadattati focalizzandosi maggiormente sul ruolo che gli enti territoriali possono giocare nel governare il trasporto urbano delle merci.

L'intervento è stato aperto con la definizione di "logistica urbana" in maniera da esplicitare sin da subito cosa la logistica urbana comprende e qual è il suo scopo, ovvero quello di individuare soluzioni e misure (Gestionali, Comportamentali, Normative, Infrastrutturali) in grado di ottimizzare questi flussi e ridurre le esternalità, contribuendo alla floridità del tessuto economico locale.

Come nel precedente incontro, sono poi stati illustrati i risultati preliminari del quadro conoscitivo, con maggiore focus sulle aree urbane, per poi illustrare le criticità tipiche delle aree urbane legate alla logistica urbana.

È stato poi mostrato il set di dati e informazioni a disposizione delle autorità locali che poteva aiutare a ricostruire in maniera quanto più completa e puntuale possibile in quadro conoscitivo.

Infine, sono state illustrate tempistiche e orizzonte temporale del PMLS.

Gli impatti sulle nostre città

Gli impatti sulle nostre città

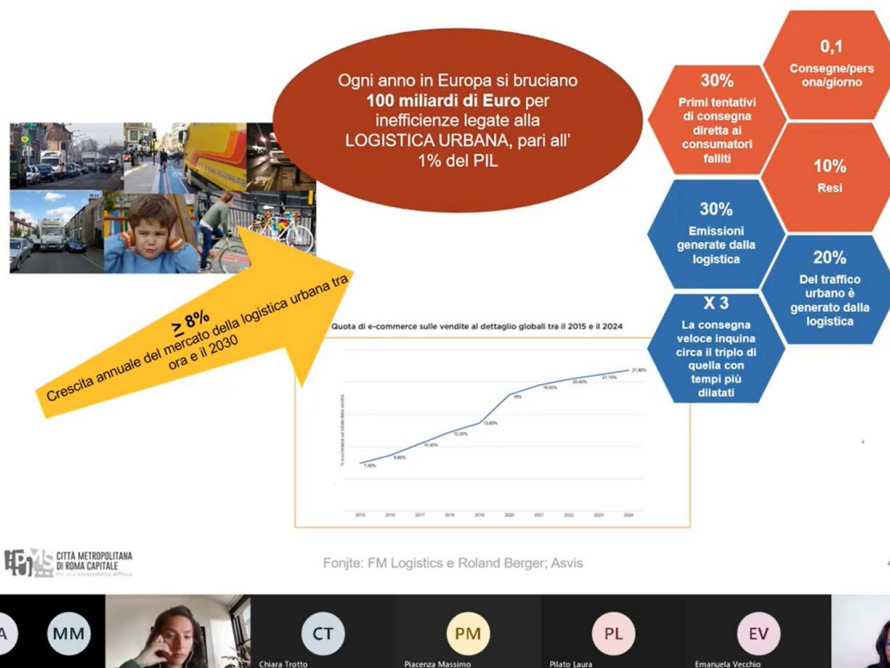


Figura 3.9 - Scoprire la logistica urbana: spiegazione degli impatti nelle città delle inefficienze legate alla logistica

3.2. Ascolto

Gli incontri di ascolto, prima per ambito tematico e poi territoriale, si sono svolti con l'obiettivo di raccogliere le criticità e peculiarità del territorio in modo da aggiornare il quadro conoscitivo e gli obiettivi del PUMS metropolitano. Trasversalmente, gli incontri sono stati centrali anche per identificare le posizioni concordanti e divergenti e identificare le questioni prioritarie e i testimoni privilegiati.

Gli incontri sono stati caratterizzati da una modalità di interazione con i partecipanti che ha previsto il microfono aperto e la possibilità di prendere parola attraverso l'alzata di mano. Durante gli interventi, sempre moderati e temporizzati in modo da poter lasciare la parola a tutti coloro che la volessero chiedere, i contributi sono stati appuntati in tempo reale in una lavagna digitale (Miro) e visionabile da tutti i partecipanti.

3.2.1. Tematico: mobilità attiva

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 23 febbraio 2022, 10.00-11.00
- **Tipologia di incontro** - Incontro di ascolto e dialogo
- **Audience dell'incontro** - Stakeholder
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, Mentimeter, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat

- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti	- 33%
	- 2. Imprese e associazione di categoria	- 36%
	- 3. Operatori della mobilità	- 16%
	- 4. Istruzione	- 1%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo	- 14%
	- Totale partecipanti	- 70
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 5 – Mobilità Attiva	

Realtà intervenute

Municipio IX, INU Lazio, INFN, ENAC, Impronta, Agenzia delle Entrate, Aubay Italia S.p.A., Confcommercio Roma, RFI, Trenitalia, Autostrade per l'Italia, FS Sistemi Urbani, Associazione Cittadini dell'Aria, Consulta Cittadina Sicurezza Stradale di Roma Capitale, TRELab – UR3, Salvaciclisti Roma, Procter&Gamble

Sintesi Contributi

Dal tavolo sono emersi punti di forza e di debolezza, nonché opportunità e minacce, del sistema di mobilità attiva nell'area metropolitana. Di seguito si riporta sinteticamente quanto i partecipanti hanno condiviso durante l'incontro.

La presenza di **diretrici e reti ambientali metropolitane** è una risorsa da sviluppare per la mobilità attiva, come ad esempio Tevere-Aniene, ma anche le strade consolari e le reti ferroviarie. Inoltre, la **bellezza dei luoghi**, dal punto di vista sia naturalistico sia storico-artistico, rende più interessante e gradevole l'esperienza di questa modalità di spostamento con ricadute positive anche per il turismo.

La mobilità attiva permette un **notevole risparmio economico** personale sui costi degli spostamenti casa-lavoro, nonché di riappropriarsi del tempo di viaggio. Secondo alcuni, l'obbligo di redigere i PSCL nonché la necessità di ridurre le emissioni climalteranti ha portato e sta portando a un **incremento della consapevolezza** sui temi della sostenibilità da parte delle istituzioni e dei cittadini, anche se attualmente sono poche le aziende fornite di attrezzature per incentivare spostamenti casa-lavoro mediante mobilità attiva (spogliatoi, parcheggi protetti, colonnine di ricarica, ecc.).

Anche la diffusione di **nuovi strumenti** e mezzi più tecnologici incrementa l'interesse per la mobilità attiva (bici elettriche-monopattini, servizi di sharing, incremento delle piste ciclabili, normative più favorevoli) e permette di incrementare la percorrenza e di migliorare il comfort di utilizzo.

L'utilizzo di monopattini e biciclette, se da una parte contribuisce ad alleggerire il traffico, dall'altro aumenta la domanda per una **maggior infrastrutturazione** come la realizzazione di ciclabili in sede propria, marciapiedi larghi e continui, parcheggi per le bici, ecc. Le infrastrutture ciclo-pedonali sono discontinue, spesso insicure e piene di ostacoli per presenza di radici di alberi, arredi urbani posizionati poco efficacemente, bassa illuminazione, spesso poca manutenzione.

Inoltre, le piste e corsie ciclabili richiedono una buona capacità di manovrare biciclette e non sono adatte per tutti i tipi di utenti (bambini, anziani, cargo-bike, ecc.). Come è stato fatto notare, rendere i percorsi ciclo-pedonali **adatti a tutti** è quindi fondamentale anche tenendo conto dell'evidente fenomeno di **invecchiamento** della nostra popolazione.

È un momento positivo per mobilità attiva. Infatti, la diffusione e la **visibilità** di buone pratiche attuate e di cui si possono osservare i risultati permettono di rafforzare la consapevolezza delle ricadute positive tra una migliore qualità dell'aria richiesta dei cittadini e di salute per i propri figli.

È emersa la scarsa consapevolezza delle alternative e della possibilità di spostamento con piste ciclabili, mancano campagne di **sensibilizzazione** e informazione dei potenziali fruitori. Ad esempio, si è constatato che non tutti sono a conoscenza della possibilità di trasportare per esempio bici a bordo treno e anche di caricare bici elettriche sui treni. Risulta

necessario proporre una nuova narrativa, anche quella pubblicitaria e rivedere le **false percezioni** del cittadino sull'uso privato dei veicoli a motore, come quella che l'automobile permette di arrivare prima a destinazione.

Se da una parte la Città metropolitana di Roma Capitale gode di un **clima favorevole** per la mobilità attiva, dall'altra è stato fatto presente che la **morfologia** del territorio piena di salite e discese scoraggia l'uso della bicicletta tradizionale e spesso anche della bicicletta elettrica. Per alcuni partecipanti, il fattore topografico rende addirittura poco strategico investire nello sviluppo della mobilità attiva nella Città Metropolitana di Roma Capitale. Alcuni hanno fatto notare che le **arterie** che entrano nei nuclei cittadini son abbastanza ampie da favorire il consolidamento di piste ciclabili.

La possibilità di spostarsi in bicicletta è stata da molti valutata come una soluzione concreta per spostarsi nel rispetto delle distanze di sicurezza durante la pandemia, dimostrandosi un sistema **resiliente** agli shock esterni. Non si può dire lo stesso per il sistema di TPL e sharing. Allo stesso modo lo **smart-working** ha dimostrato che ci sono soluzioni per evitare in assoluto gli spostamenti. Esiste un problema strutturale dell'**organizzazione dello spazio** e della realizzazione di interi quartieri residenziali o direzionali irraggiungibili mediante bicicletta.

Si sta diffondendo la "**visione di polo**" di intermodalità e punti di scambio: il territorio gode di stazioni minori più capillarmente distribuite utili per sviluppare intermodalità con la mobilità attiva per mobilità sistematica ed erratica. È emersa tuttavia la **mancaanza di hub esterni** ai centri urbani sia per il trasporto merci sia per i veicoli privati. La presenza di **mezzi pesanti** nelle strade urbane è un motivo di conflitto e incidentalità per gli utenti della mobilità attiva.

Gli **spazi pubblici** e le strade che dovrebbero essere destinati a pedoni e biciclette sono spesso occupati impropriamente da veicoli o comunque destinati a parcheggi. Lo sharing rappresenta una possibilità di ridurre il numero di mezzi di fermi ridando spazi alle persone.

Spesso manca una **cultura** vera e propria della mobilità attiva e di rispetto delle regole, e della capacità delle autorità locali di controllo di farle rispettare. La presenza di **furti e vandalismi** scoraggia l'uso di biciclette, mancano aree sicure con accesso sorvegliato (possibilmente gratuite) per il ricovero di biciclette e monopattini. Le diverse velocità di percorrenza di mezzi tradizionali rispetto a quelli elettrici generano spesso dei conflitti tra i diversi utenti delle piste.

È emersa l'importanza di alleggerire la **burocrazia** per l'impiego dei finanziamenti, per sbloccare la messa in sicurezza e la realizzazione dell'infrastruttura per la mobilità attiva.

È emersa la mancanza nei passati anni una **visione strategica** per la mobilità attiva, rendendo insufficienti e poco efficaci i tanti piccoli interventi realizzati fino ad ora. Alcuni hanno evidenziato come il rapporto sinergico e i percorsi partecipativi sono un punto di forza da consolidare per lo sviluppo efficace della rete ciclo-pedonale.

3.2.2. Tematico: mobilità privata, sicurezza stradale e sistema della sosta

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 23 febbraio 2022, 12.00-13.00
- Tipologia di incontro	- Incontro di ascolto e dialogo
- Audience dell'incontro	- Stakeholder
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat

- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti	- 38%
	- 2. Imprese e associazione di categoria	- 33%
	- 3. Operatori della mobilità	- 4%
	- 4. Istruzione	- 4%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo	- 21%
	- Totale partecipanti	- 48
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 6 - Mobilità privata sicurezza stradale e sosta	

Realtà intervenute

Municipio IX, Aubay Italia SpA, TRELab – UR3, Salvaciclisti Roma, Procter&Gamble, CNR, MOIGE, Rete Vivin strada, HBG SpA, Radicali Roma

Sintesi Contributi

Dal tavolo sono emersi punti di forza e di debolezza, nonché opportunità e minacce, del sistema della mobilità privata dell'area metropolitana. Di seguito si riporta sinteticamente quanto i partecipanti hanno condiviso durante l'incontro.

C'è una crescente **attenzione all'ambiente** e all'uso di diversi mezzi di trasporto e sulla sicurezza stradale soprattutto nelle scuole dove sono presenti i primi corsi e incontri di sensibilizzazione/formazione. Tuttavia, vista la notevole carenza di **educazione stradale** sarebbe necessario estenderlo anche agli uffici e ai luoghi di aggregazione. Sono infatti ancora innumerevoli i comportamenti pericolosi che causano incidenti: guida in stato di ebbrezza, improprio uso dei monopattini, improprio uso delle rotatorie, superamento dei limiti di velocità, poca responsabilità da parte di chi noleggia mezzi, etc.

La sicurezza stradale e l'**elevata incidentalità** è un tema centrale tanto nei centri urbani come quello di Roma quanto nelle strade extraurbane comprese quelle fuori dal GRA.

I **controlli** della velocità e altre infrazioni (soste vietate, passare con il rosso) da parte delle forze dell'ordine sono ritenuti scarsi e poco efficaci pur avendo a disposizione nuovi strumenti e tecnologie come autovelox e tutor. Si fa presente che è necessaria una più seria **formazione** dei vigili urbani.

Le intersezioni sono particolarmente **pericolose** in particolare con le strade ad alto scorrimento nei centri urbani, anche per i pochi controlli, la mancanza di un'adeguata illuminazione stradale, la mancanza di attraversamenti pedonali con passerelle e sottopassi. Le indicazioni stradali per muoversi in strade non familiari non sono sufficienti, così come i parcheggi e gli stalli per consegne merci.

È necessario ripensare le sezioni stradali che attualmente privilegiano il mezzo privato e non sono idonee a far convivere altri tipi di veicoli. Alcuni partecipanti hanno fatto presente che l'**assenza di piste dedicate** per le biciclette e i monopattini è fonte di pericolo di incidenti.

Attualmente il mezzo privato risulta essere l'unica soluzione per gli spostamenti intercomunali, a causa del **modello di sviluppo urbano** ed economico adottato fino ad ora **scollato dalla pianificazione della mobilità** e dei trasporti; la costruzione di zone direzionali-terziarie-produttive separate da quelle residenziali rende necessario spostarsi per qualsiasi attività. Al contrario lo **smart-working** ha avuto un effetto positivo sulla riduzione del traffico. (da 1 a 3 gg a settimana aiuta ad abbattere notevolmente il numero di veicoli circolanti)

3.2.3. Tematico: mobilità per la disabilità

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 23 febbraio 2022, 14.00-15.00	
- Tipologia di incontro	- Incontro di ascolto e dialogo	
- Audience dell'incontro	- Stakeholder	
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat	
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti	- 32%
	- 2. Imprese e associazione di categoria	- 43%
	- 3. Operatori della mobilità	- 7%
	- 4. Istruzione	- 0%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo	- 18%
	- Totale partecipanti	- 28
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 7 - Mobilità per la Disabilità	

Realtà intervenute

Comune di Ardea, ISPRA, RFI, FISH, UIC, Cerpa Italia Onlus, Consulta per il superamento della disabilità.

Sintesi Contributi

Dal tavolo sono emersi punti di forza e di debolezza, nonché opportunità e minacce, del sistema della mobilità per la disabilità dell'area metropolitana. Di seguito si riporta sinteticamente quanto i partecipanti hanno condiviso durante l'incontro.

È stata riportata una **debole cultura dell'accessibilità** anche nel settore della mobilità, riscontrabile nella mancanza di percorsi pedonali accessibili e continui, la presenza di ostacoli e barriere lungo gli stessi, non solo per raggiungere le fermate del trasporto pubblico, ma anche gli accessi a poli attrattori e luoghi pubblici (tra cui gli accessi al mare), una grande carenza nella segnaletica e di annunci sensoriali.

È emersa la necessità di includere soluzioni anche per la disabilità cognitiva e la confusione senile e di tener presente che l'abbattimento delle **barriere architettoniche** ha pari importanza quanto quelle **sensoriali**, parlare di PEBAS, invece che di PEBA, è un importante salto culturale da abbracciare.

Molto importanti sono stati i **protocolli** stilati sulla disabilità, che stanno portando importanti frutti nel mondo della mobilità per le persone disabili anche se non sono sufficienti e presentano delle criticità. Tuttavia, la presenza di **nuovi fondi** è un'opportunità per rispondere alle moltissime e diversificate esigenze.

Muoversi nel territorio metropolitano risulta attualmente arduo soprattutto per l'**assenza di servizi di trasporto accessibili** e della possibilità di effettuare cambi modali con mezzi altrettanto accessibili. La mancanza delle condizioni necessarie per programmare e compiere spostamenti intermodali a livello metropolitano ricorda la necessità di investire su soluzioni per le **integrazioni** su diverse tipologie di mobilità (anche per il carsharing, accessibilità dei mezzi per persone che hanno una carrozzina elettronica, e/o buoni benzina per persone con la patente).

Sono presenti sul territorio **servizi di trasporto per disabili** nell'area metropolitana come, ad esempio, «Amicobus» da rendere presenti sul territorio in maniera sistematica. È emerso che il Cotral non prevede un servizio per la disabilità.

Da tener presente che le prime azioni messe in campo per favorire la mobilità sostenibile ha prodotto alcune **ulteriori difficoltà**: come, ad esempio, il problema dei cassonetti posti oltre le corsie ciclabili che provocano quindi rischio di

incidente, o la presenza di monopattini in sharing incustoditi sui marciapiedi anche per la mancanza di previsione di appositi stalli.

3.2.4. Tematico: smart mobility e mobilità turistica

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 2 marzo 2022, 10.00-11.00
- Tipologia di incontro	- Incontro di ascolto e dialogo
- Audience dell'incontro	- Stakeholder
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti - 28% - 2. Imprese e associazione di categoria - 50% - 3. Operatori della mobilità - 14% - 4. Istruzione - 3% - 5. Cittadinanza ed associazionismo - 6% - Totale partecipanti - 36
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 8 - Smart mobility and mobilità turistica

Realtà intervenute

FS sistemi urbani, Liceo RM, TRElab-UR3, Trasporti-Italia.com, Consulta cittadina sicurezza stradale

Sintesi Contributi

Dal tavolo sono emersi punti di forza e di debolezza, nonché opportunità e minacce, del sistema della mobilità per la disabilità dell'area metropolitana. Di seguito si riporta sinteticamente quanto i partecipanti hanno condiviso durante l'incontro.

Il territorio è dotato di linee ferroviarie che connettono parti di città non centrali e altri poli urbani della provincia dotati di **attrattività turistica**. Per rendere appetibile tali linee sia al turismo che al pendolarismo è necessario **attrezzare gli hub**, migliorare/pubblicizzare il servizio e potenziare l'**integrazione tariffaria** come i biglietti integrati già messa in atto da Trenitalia.

L'**intermodalità con mezzi smart** (car sharing, bikesharing e monopattino) rappresenta un'ottima opportunità per potenziare il pendolarismo e la mobilità turistica anche se attualmente si rileva una **carenza di vigilanza** e di rispetto delle regole, oltre che un utilizzo poco riguardoso dei mezzi.

Se, da un lato, la **cultura** refrattaria all'uso della bicicletta, così come i comportamenti scorretti (ad esempio le soste irregolari in doppia fila o sulla pista ciclabile) scoraggiano l'uso della bicicletta, dall'altra l'esistenza di piste incentiva lo sviluppo del **ciclo-turismo** e la presenza di ferrovie dismesse da riqualificare rappresentano un'opportunità per la città metropolitana. Ad oggi, manca la **segnaletica** dei percorsi ciclo-turistici che andrebbero resi più sicuri e più visibili, soprattutto i **percorsi in sicurezza** per uscire dai centri urbani che attualmente sono carenti.

Questo sistema di mobilità soffre della **mancanza di punti di snodo auto-bici** e per ciclisti/pedoni, nonché la poca diffusione di informazioni per **integrazione multimodale** (TPL, bike, sharing services) a scala urbana e metropolitana.

È emersa la necessità di un piano per la **sosta dei bus turistici** per regolare le tariffe, oggi molto alte, e le forti carenze nell'organizzazione della sosta stessa, nonché un sistema di vigilanza affinché tutti rispettino le regole. Mancano strutture attrezzate per la sosta degli autobus e il miglioramento dell'organizzazione della mobilità turistica, che spesso è causa di congestione.

3.2.5. Tematico: trasporto pubblico

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 2 marzo 2022, 11.00-12.00	
- Tipologia di incontro	- Incontro di ascolto e dialogo	
- Audience dell'incontro	- Stakeholder	
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat	
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti	- 41%
	- 2. Imprese e associazione di categoria	- 43%
	- 3. Operatori della mobilità	- 9%
	- 4. Istruzione	- 2%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo	- 5%
	- Totale partecipanti	- 56
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 9 – Trasporto Pubblico	

Realtà intervenute

Comune di Tivoli, CISL Lazio, Amazon Italia Transport- Amazon Logistics, Procter & Gamble, Groupama Assicurazioni S.p.A, ATAC, Unione italiana cechi e ipovedenti, Agenzia coesione territoriale, MIMS, Comune di Roviano, Comune di Genzano, Groupama Assicurazioni SpA, Rete Vivinstrada

Sintesi Contributi

Dal tavolo sono emersi punti di forza e di debolezza, nonché opportunità e minacce, del sistema della mobilità per la disabilità dell'area metropolitana. Di seguito si riporta sinteticamente quanto i partecipanti hanno condiviso durante l'incontro.

Le risorse del **PNRR** e le risorse del **MaaS** sono un'opportunità per lo sviluppo del trasporto condiviso.

È emersa l'importanza di prediligere e potenziare interventi sui **parcheggi di scambio** per trasferire gli utenti dall'automobile a tramvia, navetta, ecc. I parcheggi di scambio attuali inoltre presentano spesso delle criticità come, ad esempio, quello di Campoleone che non è vigilato. Risulta necessario sviluppare il **collegamento tra i comuni** e le **stazioni ferroviarie** spesso lontane dai centri urbani (es. collegamento Genzano-Campoleone).

Per quanto riguarda l'**accessibilità** dei mezzi pubblici, sono stati fatti dei grandi passi avanti con i protocolli sull'accessibilità che le diverse associazioni di categoria delle persone con disabilità hanno stretto con Comune, Atac e Cotral per definire uno standard per i trasporti pubblici urbani ed extra-urbani (segnalazioni dentro e fuori vettura, attenzione agli ipovedenti, segnalazione dei numeri e del percorso), tuttavia ci sono numerose criticità da risolvere. La difficoltà di spostamento dei disabili nell'area metropolitana, soprattutto fuori dall'anello, è evidente. L'ATAC si è detta pronta a un confronto in merito per verificare dove si è incagliato il processo. Il tema accessibilità è delicatissimo per i disabili, ma è un

ragionamento necessario che va a vantaggio di tutti anche per gli utenti con trolley o bici al seguito. Spesso mancano, oltre ad ascensori, anche semplici canaline o scivoli per superare le scale con bagaglio e le due ruote.

È necessaria anche la **formazione** del personale di guida del trasporto pubblico per una condivisione sicura della strada a tutela soprattutto delle utenze fragili; infatti, arrivano continue segnalazioni di situazioni pericolose di conflitto.

Le numerose iniziative innovative sulla mobilità sostenibile contribuiscono a creare un terreno fertile per offrire alternative alla mobilità privata, soprattutto per la **sensibilizzazione** dei giovani e dei cittadini. Alcuni MM hanno segnalato che gli **incentivi** e i contributi all'acquisto di abbonamenti metrobus hanno permesso di avvicinare molti dipendenti all'uso del TPL.

La **diversificazione tariffaria** è una leva importante per intercettare domanda di mobilità che ancora non trova soddisfazione nel trasporto pubblico, in particolare il carnet di biglietti a prezzo agevolato, come esiste in tante altre realtà urbane. È importante offrire un ventaglio maggiore di servizi combinati ferro-gomma.

Tuttavia, è stato segnalato che i **tempi di spostamento** e di attesa sono ancora troppo lunghi, e che le infrastrutture sono spesso **obsolete** (assenza di paline elettroniche informative, ecc.). Manca una rete sistemica di corsie riservate e incroci con precedenza asservita che consenta un servizio gomma efficiente e in tempi certi.

Ancora troppo scarsa è la **puntualità** dei treni regionali per chi viene da fuori Roma e sull'incremento delle tratte negli orari di picco non solo a Termini ma anche a Tiburtina o in altre stazioni. È emersa inoltre l'importanza di poter contare su un **servizio costante** durante tutto l'anno e non come ad oggi che si assiste nel periodo estivo ad un abbassamento dell'offerta di TPL.

È stato fatto presente che l'**offerta di TPL** è rimasta invariata da tempo senza incrementi della frequenza dei servizi né di possibilità di interscambio modale. L'assenza di un'interazione sistematica con ATAC e la difficoltà di segnalare criticità e inoltrare reclami rende macchinoso e poco fluido qualsiasi forma di dialogo.

Il forte ridimensionamento dell'offerta e il maggiore ammagliamento del TPL nei comuni esterni, molto **penalizzanti** rispetto alla Capitale, è un problema che si ritiene poter essere risolto solo attraverso un **rafforzamento** dei rapporti tra Regione Lazio e la Città metropolitana di Roma Capitale. Infatti, i collegamenti inter-municipali tra comuni esterni sono pochi e spesso appena utili ai fini turistici ma non per gli spostamenti sistematici (es. collegamento Genzano-Nemi). In particolare, lo scambio su gomma e l'impatto in ingresso alla Capitale sulla direttrice Roma-Subiaco è stato segnalato come critico.

Si rileva la necessità di pensare i **corridoi di penetrazione** che consentano il duplice servizio, come ad esempio Tiburtina (differenziare il servizio di penetrazione dal servizio del comune di area). È comunque necessario rafforzare e implementare le linee di **collegamento con la provincia**, ad esempio è inaccettabile che il collegamento con Terracina sia interrotto da almeno 10 anni.

Nell'ottica di scoraggiare l'uso dell'auto privata, è importante permettere ai lavoratori notturni di raggiungere la sede e tornare al proprio domicilio a qualsiasi orario. La domanda rappresentata da tali spostamenti, specialmente durante le **ore notturne** garantendo l'accessibilità anche ai siti più periferici, attualmente non è soddisfatta e richiede l'introduzione di forme di **trasporto flessibili**. In attesa dello sviluppo del MaaS, sarebbe opportuno che il servizio di geolocalizzazione via app sia a copertura generale di tutto il territorio, di tutti i mezzi e sia affidabile con informazioni su tempi e partenze.

Infine, è emersa la necessità di nutrire la cultura della mobilità sostenibile, mediante la formazione e **sensibilizzazione** dei cittadini sull'importanza di muoversi in modo alternativo al mezzo privato e su tutte le opportunità offerte dal trasporto pubblico.

3.2.6. Tematico: logistica

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 17 marzo 2022, 14.30-15.30
- Tipologia di incontro	- Incontro di ascolto e dialogo
- Audience dell'incontro	- Stakeholder
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti - 5%
	- 2. Imprese e associazione di categoria - 88%
	- 3. Operatori della mobilità - 5%
	- 4. Istruzione - 2%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo - 0%
	- Totale partecipanti - 37

Realtà intervenute

AICAI, Share, CAR, Unindustria, FERCAM

Sintesi Contributi

L'incontro è stato moderato dal Living Lab Logistica, e ha previsto una prima parte di presentazione del Quadro Conoscitivo, a cura dell'ing. Marisa Meta. La seconda parte di ascolto e compilazione della SWOT analisi, a cura del dott. Massimo Marciani.

La presentazione del Quadro conoscitivo è stata strutturata in funzione di tre punti fondamentali: Domanda di trasporto merci, Offerta (Aeroportuale, portuale, ferroviario, trasporto su strada) e interazione tra domanda e offerta, per poi avviare il dialogo sulle principali Criticità (punti di debolezza), Punti di Forza, Opportunità e Minacce.

Gli stakeholder partecipanti hanno manifestato la loro disponibilità a contribuire agli obiettivi di piano, in particolare in materia di **decarbonizzazione** del trasporto urbano delle merci e hanno evidenziato alcune iniziative già in atto in ambito urbano, come quella di servizi di distribuzione con Cargo Bike (es. Corro), che costituiscono un punto di forza del sistema di logistica urbana delle merci. In particolare, il rafforzamento di queste iniziative soprattutto attraverso la collaborazione e l'integrazione, su base volontaria con le altre tipologie di attori (es. corrieri) può costituire un buon punto di partenza per ridefinire un nuovo modello di distribuzione urbana.

Tuttavia, gli stakeholder hanno manifestato la necessità di **definire politiche specifiche** in funzione delle diverse esigenze di trasporto, settore e filiera, a livello urbano e metropolitano e che la transizione energetica richiesta al trasporto urbano delle merci sia supportata:

- Da **infrastrutture di ricarica** condivisa di idonea capacità, da posizionare in prossimità dei principali poli industriali (come da mappatura individuata nella presentazione del quadro conoscitivo). In questo senso gli attori coinvolti hanno suggerito il coinvolgimento dei fornitori di energia (es. TERNA)
- Da definire un **sistema di incentivi** (da definire) che possa compensare lo svantaggio competitivo delle soluzioni green.

Inoltre, gli stakeholder hanno evidenziato l'assenza di spazi attrezzati per la **logistica di ultimo miglio**, evidenziando il rischio di proliferazione di piattaforme private che determinerebbero l'inefficienza del sistema distributivo complessivo. Pertanto, auspicano l'individuazione di spazi in ambito urbano, il cui utilizzo possa essere anche condiviso tra i diversi attori per operazioni di cross-docking.

Per quanto riguarda il **trasferimento** di una quota parte delle merci con Origine o Destinazione nella Città metropolitana, gli stakeholder evidenziano l'importanza della strategia di RFI e dei piani di sviluppo che vorranno darsi ai terminali urbani e metropolitani.

Infine, nel contesto di economia circolare si evidenziano le opportunità fornite dal **Biometano da rifiuti**.

La raccolta dei contributi degli stakeholder alla SWOT è continuata attraverso scambi bilaterali via e-mail e/o incontri fisici, coerentemente con l'approccio metodologico per filiera illustrato nell'incontro precedente.

3.2.7. Tematico: indirizzi per l'urbanistica

Dettagli dell'incontro

- Data e ora	- 3 marzo 2022, 15.00-16.00
- Tipologia di incontro	- Incontro di ascolto e dialogo
- Audience dell'incontro	- Stakeholder
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti - 53%
	- 2. Imprese e associazione di categoria - 29%
	- 3. Operatori della mobilità - 18%
	- 4. Istruzione - 0%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo - 0%
	- Totale partecipanti - 17
	- Lista completa dei partecipanti consultabile in Allegato 11 – Indirizzi per l'urbanistica

Realtà intervenute

FS Sistemi Urbani, Osservatorio Regione Lazio

Sintesi Contributi

Dal tavolo sono emersi punti di forza e di debolezza, nonché opportunità e minacce, del sistema della mobilità per la disabilità dell'area metropolitana. Di seguito si riporta sinteticamente quanto i partecipanti hanno condiviso durante l'incontro.

Dai recenti studi della Regione è emerso che c'è stata un'inversione di tendenza rispetto alla **visione centripeta di Roma** e si riscontra una perdita di attrattività anche a livello di Città metropolitana di Roma Capitale sia a livello della pianificazione urbanistica che, a maggior ragione, della mobilità.

La **pianificazione partecipativa** con il coinvolgimento degli stakeholder è ritenuta positiva per permettere di affrontare i temi conflittuali tra i soggetti che vivono i luoghi. È emerso invece che l'eterogeneità e la complessità **dell'apparato normativo** e burocratico rende difficile l'integrazione tra i diversi livelli di pianificazione.

Infatti, se da una parte è emerso che ad oggi manca una **visione d'insieme** tra la rigenerazione urbana e la mobilità e l'accessibilità, dall'altro non si può trascurare il coordinamento tra la pianificazione della mobilità sostenibile e lo sviluppo urbanistico sono ormai un obbligo normativo.

È emerso che la mancata previsione da parte della Regione di una **pianificazione di livello metropolitano** (non con valenza di coordinamento, ma con cogenza pianificatoria), come prevede la normativa, è ancora un aspetto irrisolto; ma

sia da parte della Regione che della Città Metropolitana, è emersa la volontà di approfondire il dialogo per sciogliere questo nodo.

Si è fatta presente l'importanza di avere piani a largo spettro da sviluppare mediante **progetti pilota**, come ad esempio il progetto pilota delle Bio-Vie portato avanti da Città metropolitana nell'area sud-est dei Castelli e Roma VI e VII.

La **ciclopolitana** dei Castelli nasce da un progetto europeo, inizialmente 3 Comuni e 2 Municipi e, grazie alla replicabilità delle strategie individuate nel 2019, si sta lavorando per coinvolgere altri comuni e oggi è stato dato incarico per lo studio di fattibilità. Scopo del progetto, infatti, è quello di prevedere, oltre alla costruzione dell'infrastruttura, un protocollo da riproporre anche in altre realtà.

3.2.8. Territoriale: sistema Civitavecchia

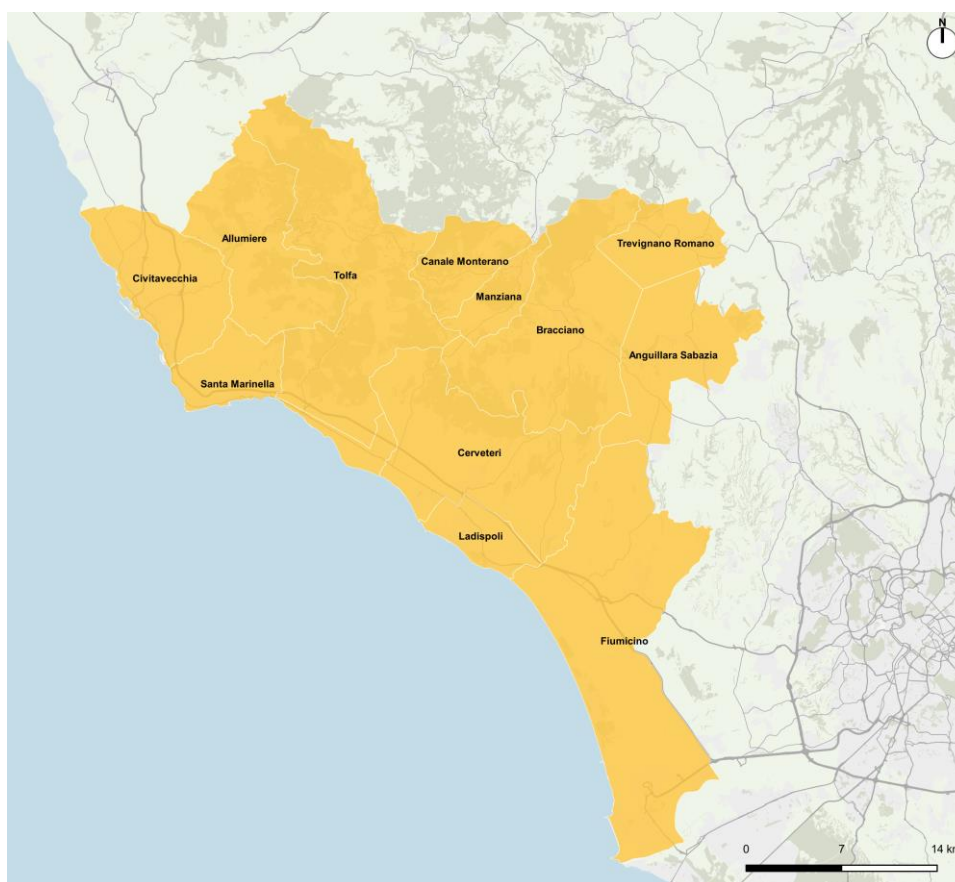


Figura 3.10 - Comuni facenti parte del Sistema Civitavecchia.

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 9 marzo 2022, 11.00 -12.00
- **Tipologia di incontro** - Incontro di ascolto e dialogo
- **Audience dell'incontro** - Amministrazioni
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, MM Survey, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- **Partecipanti** - Partecipanti: 7
- Comuni presenti: 5 (sui 12 totali facenti parte del Sistema Civitavecchia)
- Lista partecipanti consultabile in Allegato 13 – Sistema Civitavecchia

Realtà intervenute

Civitavecchia, Fiumicino, Anguillara

Sintesi Contributi

Per quanto riguarda la **mobilità attiva** è emersa l'importanza per lo sviluppo della parte litoranea. Ad oggi, è stato pubblicato il bando per l'assegnazione della pista ciclabile tra il Porto di Civitavecchia e Santa Severa, è già presente una pista ciclabile sul Lungomare di Fregene, mentre manca una ciclabile sulla parte nord e sud di Fiumicino.

Sul territorio di Fiumicino ci sono già numerose **piste ciclabili**, tra cui una che arriva vicina all'aeroporto e ci gira intorno; a Parco Leonardo è già presente una pista ciclabile attualmente usata per scopo ludico ricreativo, ma in futuro anche per scopi sistematici. Per la ciclabile Parco Leonardo-Aeroporto mancano le ultime delibere.

Ci sono fattori che **scoraggiano l'uso della bicicletta**, sia che l'edificazione sia dispersa sul territorio, anche in territori non molto ampi come quello di Civitavecchia, sia quando è raggruppata lungo importanti assi di scorrimento, come i quartieri popolosi lungo l'Aurelia. Ad esempio, la presenza di importanti **dislivelli** o il pericolo rappresentato dalla presenza degli assi viari stessi di collegamento. C'è anche una **resistenza culturale** di sottrarre spazi all'automobile per favorire le biciclette, come ad esempio ad Anguillara dove la popolazione è reticente all'attivazione di zone 30.

A Fiumicino e a Cerveteri sono stati attivati sul territorio diverse linee di **Pedibus**.

Alcuni comuni stanno procedendo al rinnovo del **parco veicolare** per il servizio di trasporto locale come, ad esempio, Civitavecchia che si sta dotando di flotte di autobus a GPL.

Importanti sono gli accordi per l'organizzazione di sistemi aperti e di **interscambio** di trasporto pubblico tra comuni come, ad esempio, quello tra il Comune di Fiumicino e Ladispoli verso la Marina di San Nicola, tra Fiumicino e il Municipio X/Fiera di Roma, tra il Municipio XIII e l'aeroporto di Fiumicino (collegamento di ATAC). Quest'ultimo è collegato anche a Fiumicino Centro con una linea interna.

Dal punto di vista del **trasporto merci**, è evidente che la pandemia ha accentuato un cambiamento radicale nel settore. Questi cambiamenti hanno influito anche sul Porto di Civitavecchia, porto di tutta la Città Metropolitana, e l'efficienza dei traffici sono determinanti per tutto lo sviluppo economico-commerciale di tutta l'area romana.

Ci sono numerose iniziative di **sharing** su tutto il territorio: i monopattini a Fiumicino, attivazione in estate del servizio di bike sharing (convenzione con Enel per biciclette a pedalata assistita) a Civitavecchia, bike-sharing e bike-parking ad Anguillara.

Dal punto di vista **turistico**, oltre alla zona litoranea l'area offre la zona lacustre del Parco Bracciano-Martignano che attrae turisti nord-europei e di potenziale interesse per i croceristi che sbarcano a Civitavecchia, da favorire mediante un collegamento tra l'anello ciclabile lacustre e il litorale. Altrettanto rilevante per la mobilità ricreativa è la pista ciclabile del Fiume Arrone che arriva fino al mare di Fregene e di cui è stata finanziata la progettazione.

3.2.9. Territoriale: sistema Roma

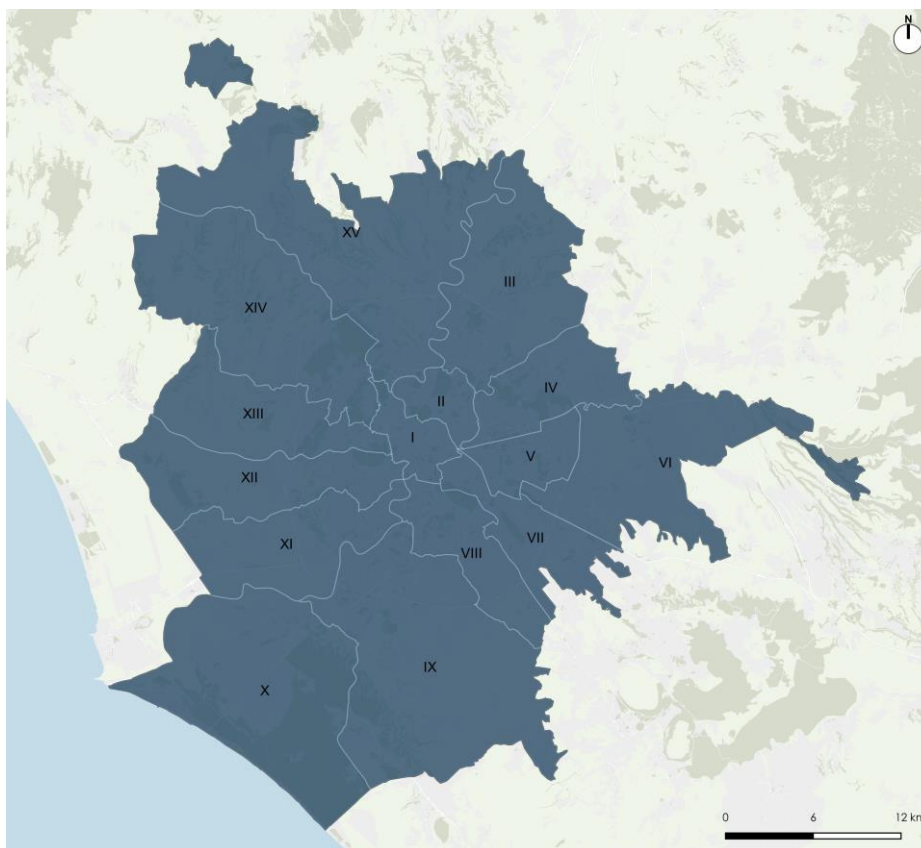


Figura 3.11 - Municipi facenti parte del Sistema Roma

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 9 marzo 2022, 14.00 -15.00
- **Tipologia di incontro** - Incontro di ascolto e dialogo
- **Audience dell'incontro** - Amministrazioni
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, MM Survey, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- **Partecipanti** - Partecipanti: 9
- Comuni presenti: 4 (su un totale di 15 Municipi del Sistema Roma)
- Lista partecipanti consultabile in Allegato 14 – Sistema Roma

Realtà intervenute

Municipio III, Municipio VII, Municipio VIII, Comune di Guidonia

Sintesi Contributi

Dal punto di vista della **mobilità attiva** risulta che le *bike lane* sviluppate nel 2020 non sono molto fruibili perché non hanno separazioni con la carreggiata, quindi risultano insicure. Nel Municipio VII le ciclabili sono in via di realizzazione e di progettazione ed è importante avere un quadro generale anche per poter intervenire in maniera efficace sulle infrastrutture esistenti. La **sicurezza stradale** e pedonale è da migliorare, la realizzazione di **zone 30** è difficoltosa in quanto non sempre le amministrazioni riescono a procedere alla realizzazione di dossi e/o ad accedere ad autovelox fissi.

La ricchezza del territorio, sia dal punto di vista paesaggistico sia storico-archeologico (un vero e proprio museo diffuso) favorisce l'uso della mobilità attiva anche per la **mobilità turistica**.

La cittadinanza giovane ha richiesto spesso l'ampliamento dei **servizi di sharing** anche ai quartieri più periferici.

Il Municipio III è servito dalla linea FL1 e B1 ed è previsto nel PUMS del Comune di Roma il prolungamento della B1 fino al GRA con grande **parcheggio di scambio** per i pendolari extra-GRA. Il **sistema di trasporto a fune** dovrebbe servire i quartieri storici di Vigne Nuove, i quartieri nuovi Val Melania e Porte di Roma, mentre la linea D dovrebbe servire trasversalmente Viale Jonio-Municipio II. Il collegamento verso Tiburtina la stazione di Val d'Ala (aperta tra 2008 e il 2013) verrà aperto entro l'anno (FL1) e si auspica che la linea sarà dotata di un adeguato numero di vettori, e svolga il ruolo di **snodo intermodale** grazie allo spostamento previsto di alcuni capolinea dei bus verso la stazione e la ciclabile. Piazza Sempione e Jonio B1 sono gli snodi del pendolarismo del Municipio III da cui raggiungere poi il Centro Commerciale del Municipio II. Mancano i mezzi di comunicazione con l'**ospedale** molto lenti e poco frequenti. È emersa la richiesta di migliorare le connessioni con l'ospedale Sant'Andrea, al confine tra municipio III e XV ci sono solo 3 punti di scambio (Nomentana, GRA, Settebagni).

È emersa la necessità di efficientare i servizi di collegamento con gli **istituti scolastici** superiori soprattutto quelli che collegano i municipi ai comuni confinanti, come ad esempio il servizio Cotral che porta i numerosi studenti che vengono dai comuni vicini di Monterotondo, Guidonia, ecc. agli istituti superiori del municipio III.

Il fenomeno della pendolarità è gravoso in quanto, in assenza di infrastrutture di **mobilità leggera** in grado di connettere le stazioni, ad esempio da Tivoli verso la capitale, si manifesta traffico e congestione del trasporto su gomma.

Lo stesso fenomeno nel vicino comune di Guidonia si riversa prevalentemente su due **fulcri produttivi**: il CAR (Centro Agro Alimentare di Roma) e le cave del settore dell'estrazione. Il primo è un nodo fondamentale con un grande impatto oggetto per 3 volte di variante. Il progetto prevede anche un binario entrante e dovrebbe essere ulteriormente collegato verso nord (Firenze), verso sud (Napoli) e altri tratti e settori regionali e metropolitani (Frosinone, ecc).

Il **PUMS comunale** di Guidonia ha permesso di individuare già alcuni temi che hanno una forte interconnessione con il PUMS metropolitano. I punti di contatto sono molteplici tra cui l'interesse per il cicloturismo e altre interconnessioni frequenti come, ad esempio, l'auspicato collegamento del centro del municipio VIII (Piramide) verso l'Eur e Ciampino (aeroporto) e quella naturale del Parco dell'Appia Antica verso i Castelli Romani.

Si tengano presente le ciclabili di prossima realizzazione dei tracciati tra il parco Appia Antica e i quartieri e il progetto di zone 30. È importante prestare attenzione all'**accessibilità** dei poli di attrazione come, ad esempio, nel municipio VIII l'istituto agrario sull'Ardeatina e il polo Ballarin, entrambi vicini alla metro Laurentina e all'autostazione del Cotral, Marconi, San Paolo, Ostiense (Eataly).

3.2.10. Territoriale: sistema Velletri

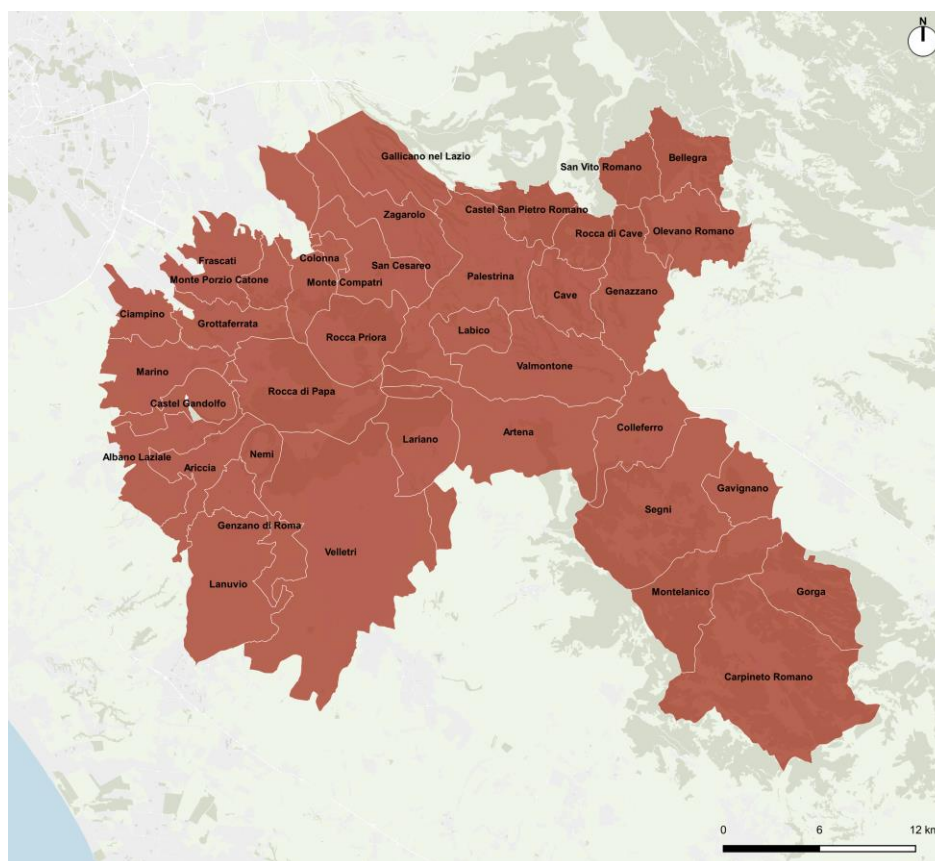


Figura 3.12 - Comuni facenti parte del Sistema Velletri

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 9 marzo 2022, 16.00 -17.00
- **Tipologia di incontro** - Incontro di ascolto e dialogo
- **Audience dell'incontro** - Amministrazioni
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, MM Survey, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- **Partecipanti**
 - Partecipanti: 19
 - Comuni presenti: 13 (sui 37 totali facenti parte del Sistema Velletri)
 - Lista partecipanti consultabile in Allegato 15 – Sistema Velletri

Realtà intervenute

Labico, Zagarolo, Colferro, Gorga, Velletri, Genzano, Palestrina, Lanuvio, Lariano

Sintesi Contributi

Dal tavolo è emersa la grande criticità del sistema di comuni presa in considerazione e del **pendolarismo** verso Roma che si regge sul trasporto privato causando forte **congestione** sugli assi della via Appia e via Casilina, mentre l'asse Tuscolano è il collegamento più veloce per raggiungere il polo di servizi di Torvergata. Quest'ultimo rappresenta un'importante risorsa che attualmente è sprovvista di collegamenti efficaci di trasporto pubblico, ed è stato fatto presente il disagio per tutti gli **studenti** dei Castelli est e sud-est che devono organizzarsi con mezzo privato per raggiungere il polo universitario.

Diversi comuni (Velletri, Palestrina, Lanuvio, etc) si sono attivati sui temi della mobilità sostenibile intraprendendo la redazione di alcuni **strumenti** come PUMS, PGTU e PEBA, ecc.

La stazione FS di Colferro sulla linea ferroviaria Roma-Cassino è dotata di **parcheggi di scambio** con colonnine di ricarica elettrica, la sosta è a pagamento con strisce blu ad eccezione dei veicoli ibridi, previa registrazione sul sito, che sono esentati dal pagamento. Il Consorzio TPL prevede il **biglietto integrato** e inoltre si sta redigendo uno studio di fattibilità per creare **hub di sharing** vicino alle colonnine.

Colferro è al confine con Frosinone, ha i servizi principali di riferimento per tutto il territorio ed è lo snodo principale del pendolarismo verso Roma anche per i comuni limitrofi (montani); c'è necessità di **interconnessione** con le realtà circostanti che fanno uso prevalentemente dell'automobile per arrivare alla stazione e alle scuole superiori, come ad esempio nel caso degli spostamenti da Gorga a Colferro e Anagni oppure da Labico alle scuole che, non trovandosi sull'asse del Casilino, non sono servite da Cotral.

Anche la fermata della metro C è molto vicina ai centri urbani ma è sprovvista di **collegamenti** verso gli stessi centri e i servizi principali come il Tribunale e l'INPS di Velletri. Un problema simile è stato riportato dal comune di Genzano di Roma e Lanuvio che riporta l'assenza di collegamenti tra le stazioni ferroviarie (Campoleone, Cecchina, San Gennaro) con il trasporto su gomma nonché la presenza di parcheggi di scambio non efficaci perché soggetti ad atti vandalici per **assenza di sorveglianza**.

Il problema nell'efficienza del **trasporto pubblico** è riscontrato anche dal servizio Cotral che, sebbene abbia frequenza elevata delle corse previste, salta spesso le corse. I collegamenti inter-municipali tra Lanuvio, Genzano e Velletri soprattutto negli **orari** scolastici è scarso e le corse autobus sono troppo poche. Di fatto, i collegamenti previsti offrono dei **tempi** troppo lunghi: ad esempio il collegamento su gomma Roma-Velletri per percorrere 40 km impiega più di 1 ora sia lungo la dorsale della via Appia sia lungo la via dei Laghi. Infine, è necessario migliorare il servizio dei **mezzi circolari** comunali; infatti, se da un lato i km svolti non rispondono alle reali necessità dei cittadini, dall'altro la possibilità di adottare servizi a chiamata potrebbe soddisfare la domanda e migliorare le connessioni, ad esempio, anche con i limitrofi comuni della Ciociaria.

Velletri ha approvato il PEBA l'anno scorso e sta procedendo con l'affidamenti di lavori per abbattere le barriere nel territorio. Bus Amico, servizio pubblico a prenotazione per **persone con disabilità** e "Moovit": sistema immediato per conoscere i tempi di percorrenza e le fermate.

Per quanto riguarda la **mobilità attiva** gli incentivi per l'acquisto delle biciclette sono un primo passo, ma è stato molto difficile la sensibilizzazione verso il **cambio culturale**: le persone sono abituate a usare l'auto. In alcuni comuni manca l'infrastruttura di base; infatti non sono presenti né piste ciclabili né servizi di sharing, come, ad esempio, a Zagarolo, mentre in altri comuni le esperienze di **sharing** passate sono state fallimentari, ad esempio il bike sharing di Velletri dove adesso si sta valutando di implementare un sistema di sharing diffuso di monopattini.

3.2.11. Territoriale: sistema Fiano Romano

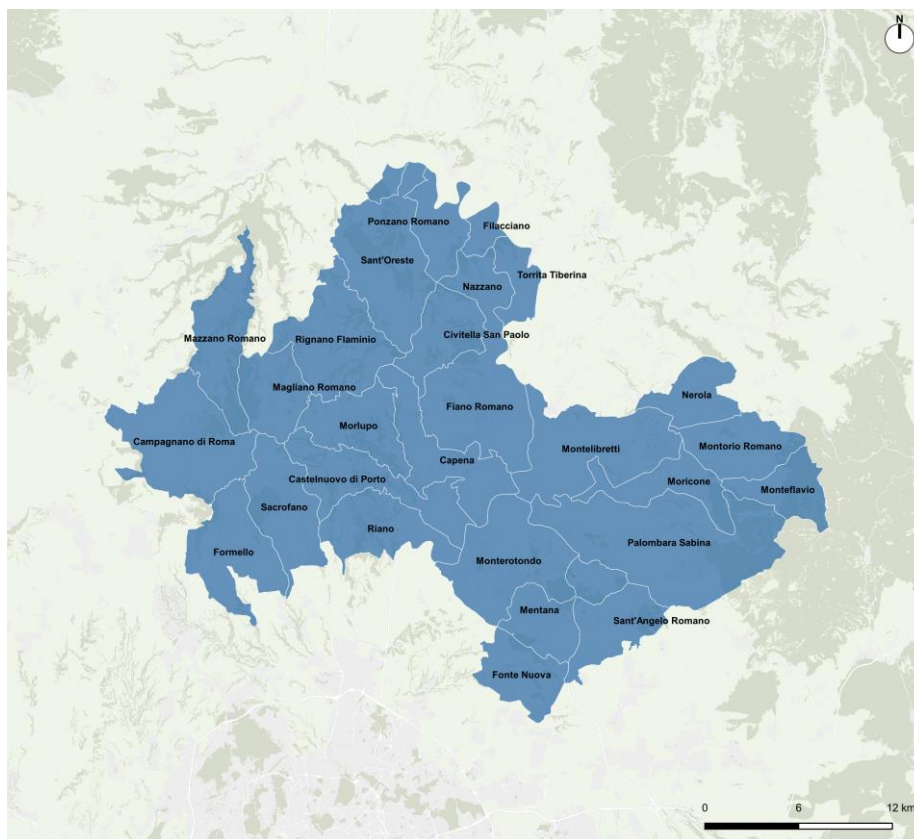


Figura 3.13 - Comuni facenti parte del Sistema Fiano Romano

Dettagli dell'incontro

- Data e ora - 11 marzo 2022, 10.00 -11.00
- Tipologia di incontro - Incontro di ascolto e dialogo
- Audience dell'incontro - Amministrazioni
- Strumenti utilizzati - Teams, PPT, MM Survey, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- Partecipanti - Partecipanti: 12
- Comuni presenti: 9 (sui 27 totali facenti parte del Sistema Fiano Romano)
- Lista partecipanti consultabile in Allegato 16 – Sistema Fiano Romano

Realtà intervenute

Montelibretti, Rignano Flaminio, Sant'Angelo Romano, Fonte Nuova, Fiano Romano, Monterotondo

Sintesi Contributi

Nel tavolo è emerso che a livello metropolitano è importante pensare alla **mobilità dolce** in riferimento ai maggiori punti di interesse come le stazioni. I collegamenti nelle zone rurali e sulle strade di competenza della Città metropolitana lungo le maggiori arterie devono essere gli interventi di interesse di questo PUMS. C'è una difficoltà notevole per la realizzazione di piste ciclabili in quanto spesso le strade sono asfaltate male e non sono adatte, se non nelle aree verdi presenti lungo le direttrici come quelle delle Flaminia, Salaria e Tiberina, anche se comuni che insistono lungo tali assi spesso hanno necessità diverse. La **segnaletica** sia verticale sia orizzontale è obsoleta. Molti comuni, come Fonte Nuova, devono fare i conti con l'orografia del terreno che non incoraggia all'uso della bicicletta (ad esempio S.Luca e Torlupara).

Alcuni comuni hanno fatto presente che le istanze presentate nel 2019 sulla **viabilità** relative alle strade di competenza metropolitana sono state accolte dalla Città metropolitana.

L'organizzazione del servizio di **TPL intercomunale** ha prodotto esiti positivi come, ad esempio, la navetta di collegamento dal 2017 da Sant'Angelo Romano che, passando per Fonte Nuova, raggiunge la stazione di Guidonia in coincidenza con il treno. Questo tipo di servizi è fondamentale soprattutto per quei comuni che non hanno una stazione ferroviaria vicino ai centri urbani o nel territorio comunale, come nel caso dei due comuni suddetti. Le stazioni di Montelibretti-Fara Sabina, Monterotondo Scale e Montecelo sono tra le stazioni più vicine e di riferimento.

Diversi partecipanti hanno fatto presente che il TPL deve spesso sopperire alle **carenze** del servizio di Cotral. È emerso che il servizio non si è adattato ai cambiamenti che hanno coinvolto il territorio, come ad esempio l'enorme **espansione demografica** degli ultimi 20 anni e degli sviluppi lungo la ferrovia Fara Sabina-Passo Corese, con cui il territorio di Fiano Romano ha rapporti stretti soprattutto per i trasporti.

Alcuni comuni del sistema godono di un servizio Cotral rafforzato, come nel caso di Fonte Nuova; tuttavia, non risulta sufficiente parlare solo del potenziamento del Cotral ma anche di altri temi centrali come, ad esempio, la stazione di Monterotondo che ha le potenzialità per essere uno snodo importante. In tutto il territorio, ma soprattutto verso il polo di Passocorese e le scuole superiori di Monterodondo, il **trasporto scolastico** è carente.

La **pendolarità** verso Roma è uno dei temi più critici per questo sistema che attualmente si regge pressoché sull'obsoleta linea ferroviaria Roma-Civitacastellana-Viterbo, di conseguenza il più delle persone si sposta con l'automobile, e lo stesso accade per raggiungere i centri commerciali.

Sono emerse numerose perplessità sulle attuali **unità di rete** in particolare su quella Valle del Tevere che risulta essere un ambito di pianificazione troppo vasto che comprende comuni molto diversi tra di loro. Per questo si ritiene necessario per le future iniziative di coinvolgere il più possibile le amministrazioni per evitare la definizione di unità di rete non confacenti.

Durante la riunione si è constatato che lavorare con la Città metropolitana è molto importante e necessario per un ridisegno del trasporto pubblico sia su ferro sia su gomma a partire dagli studi che la Regione e La Sapienza hanno fatto. La **sinergia** tra le diverse istituzioni territoriali è fondamentale per coordinare lo sviluppo del territorio con quello dei trasporti.

3.2.12. Territoriale: sistema Tivoli

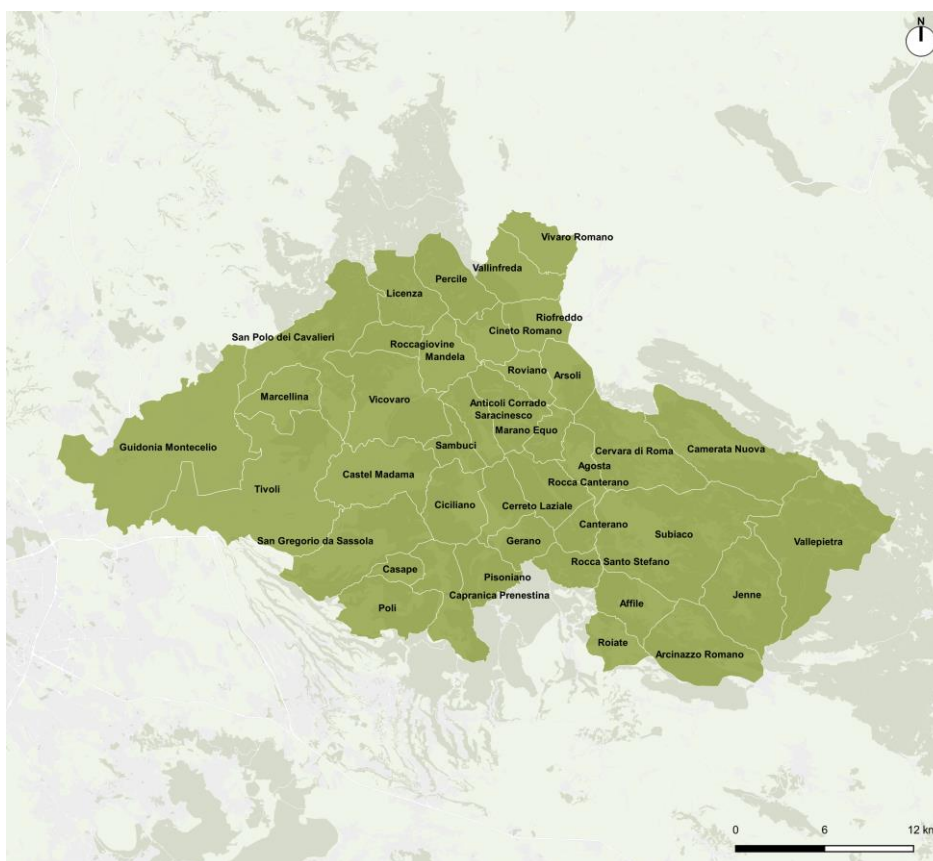


Figura 3.14 - Comuni facenti parte del Sistema Tivoli

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 11 marzo 2022, 12.00 -13.00
- **Tipologia di incontro** - Incontro di ascolto e dialogo
- **Audience dell'incontro** - Amministrazioni
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, MM Survey, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- **Partecipanti**
 - Partecipanti: 15
 - Comuni presenti: 11 (sui 40 totali facenti parte del Sistema Tivoli)
 - Lista partecipanti consultabile in Allegato 17 – Sistema Tivoli

Realtà intervenute

Tivoli, Vivano Romano, Guidonia, Riofreddo, Rocca Canterano

Sintesi Contributi

Nel tavolo è emerso che a valle degli incontri con Città metropolitana del 2019 era stato costituito un **gruppo di lavoro** sulla mobilità sostenibile che ha prodotto come esiti il raddoppio della ferrovia della linea della metropolitana (RM Tiburtina-Tivoli Terme). L'intervento è particolarmente importante per alleggerire l'asse della Tiburtina tenendo in conto che è prevista la realizzazione del nuovo policlinico Tiburtino che verrà realizzato nei prossimi 5 anni e interesserà tutti i comuni di questo sistema. A maggior ragione è fondamentale, per alleggerire i flussi del pendolarismo in macchina al mattino, prevedere su questo asse dei **nodi di scambio** per favorire la **mobilità elettrica leggera**.

È emerso che, per alcuni, garantire il **collegamento** a questi comuni vuole dire sviluppare il ferro e non creare altre gallerie e assi viari, bisogna creare delle **alternative** all'uso dell'auto privata anche perché la Tiburtina è saturata e in passato la realizzazione di complanari non ha fatto che aumentare il traffico diventando a loro volta assi congestionati. È necessario aumentare i km delle reti di tram e filobus e allocare un maggior numero di risorse per la mobilità sostenibile facendo scelte coraggiose.

È stato fatto presente che queste reti, se messe a sistema con le ciclovie locali, possono avere un risvolto importante anche per la **mobilità turistica**, come ad esempio in passato lo sono state le linee tramviarie dei Castelli Romani.

È emerso che anche nella zona di Tivoli il numero di monopattini e biciclette che circolano sulla strada è in forte crescita. È importante governare e gestire tale domanda anche attraverso i progetti emersi dal **Bando Periferie**, tra cui il collegamento tra GRAB e Villa Adriana, la ciclabile è stata progettata lungo il canale dell'acquedotto Marcio.

I due anni di pandemia hanno avuto effetti importanti anche sulla **logistica**; infatti, in alcuni comuni sono stati avviati progetti per la distribuzione delle merci nel centro città con cargo-bike soprattutto per l'e-commerce, ad esempio a Tivoli. Nel territorio di Guidonia sono presenti le cave di pietra naturale che generano un flusso di trasporti considerevole e inoltre è presente il Centro Agro Alimentare di Roma CAR e futura presenza di terminal ferroviari sono un'occasione per spostare l'asse delle merci dalla gomma al ferro.

Il **turismo** è ritenuto centrale per i comuni del sistema preso in considerazione ed i **biglietti integrati** sono stati apprezzati (nel 2021 sono stati venduti più di 1200 unità) per il bus turistico Tivoli- Terme e Villa d'Este.

È importante che il PUMS metropolitano, nel ridisegno della **rete infrastrutturale**, contribuisca a ristabilire l'equilibrio tra tutti principali i centri urbani metropolitani e non solo di Roma: è importante abbandonare la struttura monocentrica attuale e propendere per **connessioni più eque** verso tutto il territorio.

Infine, diversi amministratori segnalano che i piccoli comuni vengono vissuti e animati soprattutto dagli anziani nei giorni festivi e, pertanto, i collegamenti domenicali sono fondamentali. I piccoli paesi hanno sofferto molto l'**isolamento** sui trasporti anche se in parte sono stati risolti con l'intervento della Regione. La mobilità potrebbe essere proprio il punto di svolta per abbassare il tasso di **spopolamento** di questi centri: i piccoli comuni come Riofreddo, Rocca Canterano e Vivano Romano sperano nella programmazione delle attività nel territorio e non solo della mobilità: spostare il lavoro invece che spostare le genti sarebbe un'opportunità per mantenere vivi questi luoghi.

Sarebbe utile che la Città Metropolitana si ponesse come **soggetto aggregatore** dei piccoli Comuni (sotto i 1000 abitanti) al fine di sviluppare progetti pilota in ciascun Comune: progetti ai quali le piccole amministrazioni possono dare il massimo supporto, ma che difficilmente possono completare da soli. Lo stesso vale per l'adozione di PEBA, Biciplan o Zone 30 e/o alcuni interventi di sharing in quanto sono programmazioni difficilmente attuabili per scarso interesse, assenza di professionalità, incapacità di cogliere la dinamica e comprendere l'importanza.

3.2.13. Territoriale: sistema Pomezia



Figura 3.15 - Comuni facenti parte del Sistema Pomezia

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora** - 11 marzo 2022, 14.30 -15.30
- **Tipologia di incontro** - Incontro di ascolto e dialogo
- **Audience dell'incontro** - Amministrazioni
- **Strumenti utilizzati** - Teams, PPT, MM Survey, Miro, alzata di mano e microfono aperto, chat
- **Partecipanti**
 - Partecipanti: 5
 - Comuni presenti: 2 (sui 4 totali facenti parte del Sistema Pomezia)
 - Lista partecipanti consultabile in Allegato 18 – Sistema Pomezia

Realtà intervenute

Pomezia, Ardea

Sintesi Contributi

Dal tavolo è emerso che il comune di Pomezia sta già lavorando al **PUMS comunale**, ed è importante condividerlo con la Città metropolitana in quanto è stato portato avanti un importante iter di partecipazione con i cittadini, le aziende e i comitati di quartiere. Il PUMS si è concentrato maggiormente sui collegamenti con la Capitale.

La **rete ciclabile** di Pomezia esistente è abbastanza interconnessa e prevede ulteriori itinerari ciclabili per completare la rete. Attualmente la rete si interrompe in direzione Torvaianica e a Santa Palomba, territori che si collegano solo con strade provinciali. È importante intervenire per creare un collegamento ciclabile tra la stazione di Santa Palomba e le

industrie dell'Ardeatina, mentre nel confine nord tra Pomezia e Castel Porziano si potrebbe collegare la litoranea, l'aeroporto e Roma. Quest'ultimo sarebbe importante da realizzare insieme a un **parcheggio di scambio**.

Nel territorio di Pomezia è già presente il servizio di **pedibus** (molto apprezzato), un servizio di monopattini in **sharing** e 60 **colonnine** di ricarica, alcune delle quali già sostituite con tecnologie di ricarica veloce.

Anche il comune di Ardea sta adottando il PUMS e il PUT, ed è già presente un progetto esecutivo per la realizzazione di piste ciclabili.

Sia il comune di Pomezia sia quello di Ardea stanno redigendo il PEBA che rappresenta un'occasione per favorire l'**accessibilità** in generale favorendo tutti anche il **turismo**. È tuttavia necessario fare ancora dei passi avanti a livello **culturale**. Attualmente ci sono percorsi per non vedenti e alcuni attraversamenti già sono stati adeguati. Attualmente esiste Amico Bus servizio a chiamata per i disabili, soprattutto per persone con problematiche sanitarie.

Per quanto riguarda il **TPL** le criticità principali sono il collegamento del centro di Pomezia con la stazione di Santa Palomba, che è distante per cui viene poco utilizzata, e il collegamento del centro di Ardea con le stazioni ferroviarie: Ardea non ha Istituti Superiori propri e fa riferimento a Pomezia e ai comuni limitrofi. È importante fornire servizi di **mobilità alternativa** soprattutto nel nodo di Santa Palomba anche per collegare il polo industriale: i monopattini introdotti sono già molto utilizzati; tuttavia, è necessario mettere in **sicurezza** le strade.

Nel proprio **PUMS** Pomezia identifica le aree di sosta presenti e i nodi di scambio intermodale e prevede un'ulteriore zona 30 per favorire la sicurezza stradale rispetto alla zona 30 esistente che viene chiusa mediante barriere mobili in caso di manifestazioni nei giorni festivi.

Sul tema della **logistica** e del traffico di mezzi pesanti all'interno della città di Pomezia non sono state rilevate criticità. Tuttavia, nel piano regionale di mobilità Santa Palomba viene identificato come **hub di scambio** importante e probabilmente diventerà un centro di smistamento logistico molto importante per lo scambio intermodale e delle merci, aprendo nuovi scenari per la mobilità di quella zona. Il Comune sta usando un finanziamento di FS per allargare la via di Valle Caia per raggiungere la stazione di Santa Palomba in maniera alternativa a via dei Castelli Romani. Altro polo attrattore dell'area di Pomezia è il Parco Zoomarine oggi servito da navette private.

3.3. Aggiornamento

Questa sezione contiene, oltre ai dettagli dell'evento conclusivo della prima fase di partecipazione dedicato alla pesatura degli obiettivi ("Dritti agli Obiettivi – Tavolo collaborativo sugli obiettivi del PUMS"), una panoramica delle attività trasversali portate avanti parallelamente agli incontri e che hanno concorso all'aggiornamento del quadro conoscitivo e degli obiettivi del PUMS. Nel corso delle attività di partecipazione, infatti, sono state portate avanti delle campagne per la raccolta di dati atte a integrare le informazioni necessarie per il completamento dei quadri conoscitivi e per l'aggiornamento degli obiettivi del PUMS, come ad esempio la formulazione e distribuzione di **questionari** per la raccolta di dati territoriali, e la strutturazione e implementazione di un'**indagine telefonica** (CATI) per la raccolta di dati relativi alle abitudini di spostamento e preferenze di mobilità. Per quanto riguarda i questionari, talvolta si è provveduto ad una compilazione guidata durante l'evento stesso, lasciando la possibilità di una compilazione in un secondo momento per potersi consultare/avere più tempo o per gli assenti; altre volte si è trattato di questionari distribuiti direttamente sui canali social e/o tramite il supporto degli stakeholder, come verrà spiegato in dettaglio nel paragrafo 3.3.2.

3.3.1. Dritti agli Obiettivi – Tavolo collaborativo sugli obiettivi del PUMS

Dettagli dell'incontro

- **Data e ora**

- 23 marzo 2022, 11.00 - 12.00



- Tipologia di incontro	- Tavolo collaborativo sugli obiettivi	
- Obiettivo	- Condivisione degli obiettivi del PUMS aggiornati e votazione degli obiettivi con gli stakeholder	
- Audience dell'incontro	- Stakeholder	
- Strumenti utilizzati	- Teams, PPT, Mentimeter, Survey Monkey	
- Partecipanti	- 1. Istituzioni ed enti	- 43%
	- 2. Imprese e associazione di categoria	- 27%
	- 3. Operatori della mobilità	- 11%
	- 4. Istruzione	- 9%
	- 5. Cittadinanza ed associazionismo	- 10%
	- Totale partecipanti	- 150

Sintesi Contenuti

L'incontro di chiusura della prima fase di partecipazione ha avuto principalmente lo scopo di condividere e validare con gli stakeholder il set di obiettivi aggiornati del PUMS e procedere insieme a loro ad una assegnazione delle priorità ai diversi obiettivi presenti nella lista.

Nello specifico l'evento ha previsto:

- **Saluti istituzionali** da parte della Città metropolitana di Roma Capitale (Consigliere delegato Damiano Pucci)
- Un riepilogo del percorso che ha portato alla formulazione del set di obiettivi aggiornato, ripercorrendo le tappe del percorso di partecipazione e il ruolo che gli incontri di ascolto hanno avuto per la formulazione da parte del team tecnico di obiettivi specifici per il territorio metropolitano oltre quelli minimi obbligatori previsti dalle linee guida MIMS (Elena Colli – GO-Mobility)
- La presentazione e **spiegazione dettagliata degli obiettivi**, semplificati per una maggiore comprensibilità e suddivisi per categorie (Accessibilità, Efficienza, Sviluppo, Vivibilità e Sicurezza). Sono state **proposte votazioni intermedie** per ogni categoria (scelta di 2 obiettivi ritenuti prioritari per ogni categoria, con Mentimeter), atte a prendere confidenza con gli obiettivi e accompagnare la votazione finale (Lorenzo Bertuccio e Chiara Trotto – SCRAT).
- Dopo la spiegazione dettagliata e le esercitazioni intermedie si è quindi chiesto agli stakeholder di compilare, in rappresentanza dei propri enti e comunità di riferimento, la propria **graduatoria finale** di obiettivi con Survey Monkey (Figura 3.17) (Lorenzo Bertuccio e Chiara Trotto – SCRAT). È stata data la possibilità di compilarlo in diretta o in un secondo momento (inviando il link a seguito dell'evento, opportunamente corredato di slides e tabelle riassuntive atte a facilitare e guidare la votazione anche per le persone assenti).
- L'evento ha previsto una parte dedicata alla **valutazione complessiva** del processo di partecipazione della prima fase, attraverso una votazione in diretta sull'efficacia, le modalità e l'accessibilità degli incontri e sul gradimento della modalità on-line (Lorenzo Bertuccio e Chiara Trotto – SCRAT).
- Infine l'incontro si è concluso con una "**premiazione**" dei soggetti più presenti nel processo di partecipazione, con le classifiche dei vincitori per categoria e generali (Elena Colli – GO-Mobility).

Categoria	Icona	Obiettivo (per la pesatura)	Spiegazione
Accessibilità		Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	Aumentare la capillarità del servizio TPL, il numero di veicoli di sharing mobility, Taxi e NCC, gli incentivi al car pooling, i veicoli sostenibili per la logistica urbana (es. cargo-bike, elettrici ecc)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	Prevedere servizi di trasporto pubblico ad alta frequenza nei nuovi insediamenti previsti dai piani urbanistici


Categoria	Icona	Obiettivo (per la pesatura)	Spiegazione
		Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	Migliorare l'accessibilità alle stazioni, ai parcheggi e al parco mezzi TPL tramite l'eliminazione delle barriere architettoniche
		Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	Aumentare l'offerta e l'attrattività della mobilità pubblica, condivisa e attiva (TPL, Pedonalità, Ciclabilità, Sharing) e aumentare la sostenibilità del percorso casa-lavoro offrendo alternative all'auto privata (mobility management)
Efficienza		Miglioramento del trasporto pubblico	Aumentare il numero di utenti del trasporto pubblico
		Riequilibrio modale della mobilità	Diminuire gli spostamenti quotidiani con auto e moto, a favore di modalità di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL)
		Riduzione della congestione	Diminuire i tempi di spostamento in auto privata, ad esempio riducendo il numero di veicoli circolanti, eliminando la sosta irregolare e sviluppando tecnologie per la gestione del traffico (infomobilità in tempo reale)
		Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Aumentare i servizi e le infrastrutture per la mobilità attiva (rete pedonale e ciclabile, stalli bici, velostazioni ecc) e promuovere la mobilità attiva ad esempio con servizi di bicibus, pedibus e attività di formazione
		Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Aumentare i servizi di mobilità in sharing (bici, monopattini, auto e scooter) ad esempio aumentando il numero di servizi e di mezzi disponibili ed estendendo l'area di operatività
		Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	Ottimizzare l'offerta e l'integrazione dei differenti sistemi di trasporto pubblico e/o privato (TPL gomma, TPL ferro, bici, monopattini e auto sia di proprietà che in sharing) per facilitare l'uso combinato di diverse modalità di spostamento
Sviluppo		Sviluppo della smart mobility	Diffondere e migliorare l'informazione in tempo reale sui servizi di mobilità (come app, pannelle informative e pannelli a messaggio variabile)
		Aumento della sostenibilità diffusa	Promuovere il policentrismo e la città dei 15 minuti e aumentare i collegamenti tra comuni limitrofi senza passare obbligatoriamente da Roma
		Sviluppo del turismo lento	Promuovere modalità di turismo lento (cicloturismo, cammini, turismo equestre) e aumentare le relative infrastrutture (percorsi, itinerari, segnaletica, strutture ricettive dedicate)
		Aumento del tasso di occupazione	Aumentare il numero di posti di lavoro connessi a servizi di mobilità e alla creazione di infrastrutture (come aziende di mobilità sharing o attività commerciali in prossimità di aree pedonali e della rete ciclabile)
Sicurezza e vivibilità		Aumento della sicurezza stradale	Ridurre il numero di incidenti e il conseguente costo sociale, con particolare attenzione agli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
		Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Contrastare i furti e le vandalizzazioni delle biciclette, ad esempio con l'aumento delle velostazioni e degli stalli bici
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Aumentare gli spazi dedicati alla mobilità pedonale, come aree pedonali, zone 30, spazi verdi e isole ambientali
		Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	Ridurre l'inquinamento dell'aria, l'inquinamento acustico e il consumo di carburante derivanti dall'uso di mezzi a benzina/diesel (auto, moto e TPL) a favore dei mezzi elettrici (auto, moto e TPL) o della mobilità attiva (piedi, bici e monopattini)
		Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	Aumentare la soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con particolare riferimento all'utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)

Figura 3.16 - Tabella degli obiettivi semplificati e relativa spiegazione sottoposti a pesatura nel corso dell'evento

Gli obiettivi del PUMS metropolitano

19 obiettivi

* 6. Dai un ordine di importanza ai 19 obiettivi aggiornati, dove "1" è il prioritario e "19" rappresenta il meno prioritario

Puoi riordinarli a mano trascinando gli obiettivi con le linee che appaiono a sinistra oppure selezionare la posizione in classifica dal menù a tendina

- Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa
- Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico
- Miglioramento del trasporto pubblico
- Sviluppo del turismo lento
- Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva
- Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)
- Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)
- Sviluppo della smart mobility
- Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
- Aumento del tasso di occupazione
- Aumento della sicurezza stradale
- Aumento della sostenibilità diffusa
- Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico
- Riequilibrio modale della mobilità
- Miglioramento della sicurezza delle biciclette
- Riduzione della congestione
- Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta
- Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani
- Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci

PREC. FINE

Gestito da

Scopri come è facile creare un'indagine

Figura 3.17 Questionario utilizzato per stilare le graduatorie degli obiettivi del PUMS metropolitano (estratto, SurveyMonkey)

Sintesi Contributi

Durante l'incontro e nelle prime ore successive all'evento sono state raccolte 53 risposte al questionario per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi del PUMS.

Alla chiusura del questionario, **111 rappresentanti** delle realtà del territorio (43 rappresentanti degli enti locali – Comuni dell'area metropolitana, Municipi di Roma e Città metropolitana – e 68 altri soggetti) hanno espresso il loro punto di vista stilando una graduatoria degli obiettivi del PUMS che rispecchiasse le preferenze della loro organizzazione o comunità di riferimento. A seguito delle operazioni di pulizia del database (selezione delle sole risposte valide e complete, corretta assegnazione delle categorie, eliminazione dei doppi, accorpamento delle valutazioni di più rappresentanti per lo stesso ente) sono risultate **87 graduatorie** di obiettivi valide corrispondenti ad ognuno dei soggetti del territorio rappresentati dai votanti, pari al **20,2%** del totale dei soggetti mappati (430), di cui **30 enti locali** (Comuni e Municipi, suddivisi per sistemi territoriali), **4 consiglieri metropolitani** e **53 stakeholder** di altra natura (altre istituzioni ed enti, imprese e associazioni di categoria, operatori della mobilità, istruzione, cittadinanza e associazionismo), come esposto di seguito (Tabella 3.1, Tabella 3.2). La graduatoria finale di obiettivi che è scaturita da questo processo, ed i relativi pesi, è esposta nella Tabella 2.4 illustrata nel paragrafo 2.4.1. I dettagli sulla procedura e la metodologia utilizzate per l'assegnazione dei pesi e

l'integrazione e standardizzazione dei diversi contributi e delle diverse categorie di votanti è illustrata nell'Allegato QC2 del PUMS.

I risultati delle successive attività di valutazione e la presentazione dei "vincitori" della partecipazione verranno esposti nel capitolo successivo.

Sistemi territoriali	N° comuni/municipi votanti
Sistema Roma	5
Sistema Civitavecchia	3
Sistema Velletri	10
Sistema Fiano Romano	3
Sistema Pomezia	2
Sistema Tivoli	7
Città metropolitana di Roma Capitale (consiglieri metropolitani)	4
Totale	34

Tabella 3.1 - Numero di graduatorie ottenute dagli enti amministrativi per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi

Categorie di stakeholder (esclusi gli enti amministrativi)	N° enti votanti
Altre istituzioni ed enti	12
Imprese e associazioni di categoria	26
Operatori della mobilità	4
Istruzione	4
Cittadinanza e associazionismo	7
Totale	53

Tabella 3.2 - Numero di risposte raccolte dagli stakeholder (esclusi gli enti amministrativi) per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi

3.3.2. Campagne di raccolta dati

Questionari rivolti a Comuni e Municipi per la raccolta di dati territoriali



Figura 3.18 - Questionario per le amministrazioni dell'area metropolitana, schermata iniziale.

-	- "Conosciamoci meglio!" – questionario per le amministrazioni
- Scopo	- Raccogliere dati e informazioni territoriali utili per il completamento e l'aggiornamento dei quadri conoscitivi del PUMS e dei piani di settore

-	- “Conosciamoci meglio!” – questionario per le amministrazioni
- Strutturazione	- Trasmissione da parte del gruppo di lavoro tecnico al team partecipazione dei dati e delle informazioni principali necessarie al completamento delle analisi territoriali e confronto diretto per la strutturazione condivisa di un questionario
- Contenuti indagati	- Presenza in ogni Comune di: - Piani strategici, approvati o in redazione/adozione (es. PUMS, PEBA, PULS...) - Servizi di mobilità (es. sharing, servizi a chiamata, colonnine di ricarica...) - Incentivi alla mobilità attiva (aree pedonali, zone 30, piste ciclabili...) - Integrazione sistemi tariffari del TPL - Sistema della sosta (aree di sosta a pagamento, parcheggio di scambio) - Mobility manager (es. comunale, scolastico...)
- Strumento utilizzato	- MMSurvey (due questionari distinti per amministrazioni comunali e municipi) ¹⁶
- Target	- I 120 Comuni dell'area metropolitana di Roma Capitale e i 15 Municipi del Comune di Roma
- Modalità di distribuzione	- Compilazione guidata nel corso degli incontri di ascolto territoriali fornendo il link in diretta tramite chat e/o QR code proiettato nelle slides; possibilità di compilarlo in un secondo momento procurando il link con mail dedicata a seguito dell'evento.
- Finestra di tempo	- Questionario aperto alla compilazione dal 9/03/2022 al 17/03/2022
- Numero di risposte	- 49 da parte dei Comuni metropolitani - 5 da parte dei Municipi del Comune di Roma
- Trasmissione ed elaborazione dati	- Esportazione dei risultati raccolti dal questionario e condivisione con il gruppo di lavoro tecnico per l'elaborazione dei dati. Risultati consultabili nei quadri conoscitivi del PUMS e dei piani di settore

Questionario rivolto a persone con disabilità sull'accessibilità dei mezzi pubblici



Figura 3.19 - Questionario sull'accessibilità del trasporto pubblico metropolitano, schermata iniziale.

-	- “Accessibilità della mobilità: aiutaci a saperne di più”
- Scopo	- Raccogliere dati e informazioni utili sul livello di accessibilità del trasporto pubblico metropolitano tramite il punto di vista privilegiato delle persone con disabilità per il completamento e aggiornamento del quadro conoscitivo del Piano della Mobilità per le Persone con Disabilità (PMPD)

¹⁶ MMSurvey è un software online sviluppato da SCRAT S.r.l., che permette di progettare indagini, diffonderle e studiarne i risultati. Include un questionario precostruito, rispondente alle linee guida e liberamente personalizzabile.

-	- “Accessibilità della mobilità: aiutaci a saperne di più”
- Strutturazione	- Trasmissione da parte del gruppo di lavoro tecnico al team partecipazione dei dati e delle informazioni principali necessarie al completamento in particolare delle analisi relative al PMPD e confronto diretto per la strutturazione condivisa di un questionario
- Contenuti indagati	- Accessibilità delle fermate, dei mezzi, e dei tratti di strada del trasporto pubblico (presenza di ausili per il superamento delle barriere architettoniche e/o ostacoli), raccolta criticità, segnalazione puntuale di fermate e situazioni problematiche.
- Strumento utilizzato	- Google Form
- Target	- Persone con disabilità della Città metropolitana di Roma Capitale
- Modalità di distribuzione	- Distribuzione del questionario con diverse modalità: - Richiesta di supporto diretto da parte delle associazioni e organizzazioni delle persone con disabilità del territorio metropolitano già coinvolte nei processi partecipativi per la distribuzione del link presso le relative comunità e reti di riferimento; - Distribuzione del link sulle pagine social del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale (Facebook, LinkedIn, Twitter) - Diffusione del link nel primo numero della newsletter del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- Finestra di tempo	- Questionario aperto alla compilazione dal 8/03/2022 al 20/03/2022
- Numero di risposte	- 29
- Trasmissione ed elaborazione dati	- Esportazione dei risultati raccolti dal questionario e condivisione con il gruppo di lavoro tecnico dedito alla redazione del PMPD per l'elaborazione dei dati. Risultati consultabili nel quadro conoscitivo del PMPD.

Indagine CATI

-	- Indagine CATI
- Scopo	- Raccogliere informazioni sugli spostamenti delle persone residenti (o domiciliate) a Roma e negli altri 120 comuni dell'area metropolitana
- Strutturazione	- Coordinamento del gruppo di lavoro tecnico con la società Centro Statistica Aziendale s.r.l. per la strutturazione di una batteria di domande da sottoporre a un campione di cittadini dell'area metropolitana
- Contenuti indagati	- Numerosità e caratteristiche degli spostamenti della popolazione indagata, modifica delle abitudini di mobilità rispetto alla situazione pre-covid specialmente in relazione agli spostamenti sistematici, prospettive e intenzioni future in materia di spostamenti, livello di soddisfazione e priorità di intervento rispetto al sistema di mobilità metropolitano, con particolare riferimento agli obiettivi del PUMS.
- Strumento utilizzato	- Computer-Assisted Telephone Interviewing (CATI)
- Target	- Cittadini residenti o domiciliati nei Comuni della Città metropolitana di Roma Capitale. - Campione della popolazione stratificato su base anagrafica e territoriale, di età compresa tra i 15 e i 70 anni residente o domiciliata nel Comune di Roma e degli altri 120 comuni dell'area metropolitana appartenenti ai 9 sub-bacini della mobilità individuati nell'ambito del Piano di Bacino ¹⁷
- Modalità di distribuzione	- Interviste telefoniche CATI programmate mediante software ed effettuate con l'impiego di 20 intervistatori telefonici. Interviste effettuate nella fascia pomeridiana e serale per garantire il contatto con tutte le categorie di cittadini.
- Finestra di tempo	- Interviste telefoniche condotte dal 1/03/2022 al 17/03/2022
- Numero di risposte	- Sono state effettuate 5.600 interviste (4.583 a persone mobili), di cui: - 1.955 a residenti/domiciliati a Roma (35%) - 3.645 a residenti/domiciliati nei nove sub-bacini (65%)
- Trasmissione ed elaborazione dati	- Produzione dei dati e trasmissione ed elaborazione da parte del gruppo di lavoro tecnico. Risultati consultabili nei quadri conoscitivi del PUMS e dei piani di settore

¹⁷ Analizzati nel capitolo dedicato alla Domanda di mobilità presente nel documento sulle Linee di indirizzo per la redazione del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale consultabile al seguente indirizzo: <https://www.cittametropolitanaroma.it/homepage/la-citta-metropolitana/la-pianificazione-strategica/piano-urbano-della-mobilita-sostenibile/le-linee-di-indirizzo/>

4. Bilancio della prima fase di partecipazione e prossimi passi

4.1. Valutazione degli incontri da parte dei partecipanti

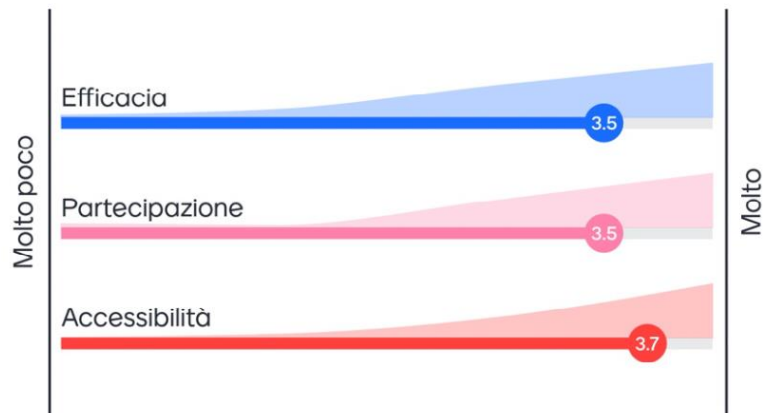
Nella valutazione complessiva sulle modalità e gli strumenti proposti nella prima fase di partecipazione si è ottenuto un riscontro generalmente positivo. L'attività di valutazione è stata sottoposta ai partecipanti dell'ultimo incontro della fase 1 (*"Dritti agli Obiettivi"*). Alla domanda su quanto fossero stati efficaci, partecipativi e accessibili gli incontri di partecipazione, 51 persone hanno espresso nel complesso un giudizio decisamente positivo rispetto a tutte e tre le aree di valutazione, attestandosi in media tra "abbastanza" e "molto", ovvero 3,5 punti su 4 assegnati a efficienza e partecipazione e 3,7 su 4 ad accessibilità (Figura 4.1).

È stato inoltre indagato quanto fosse ritenuta ostacolante, o al contrario incentivante, la modalità di partecipazione di tipo telematico. Anche in questo caso il riscontro è stato positivo: alla domanda «Quanto ritieni che la modalità di partecipazione on-line ti abbia consentito di partecipare agevolmente agli incontri?», il 62,5% ha risposto "molto", il 33,3% ha risposto "abbastanza" e solo il 4,2% ha risposto "molto poco" (su 48 votanti) (Figura 4.2).

Grazie alle domande di valutazione è emerso nel complesso un alto gradimento della modalità on-line ed è stato confermato che con questa modalità di partecipazione è comunque possibile rendere efficace, partecipativo e accessibile un processo di partecipazione.

1. Quanto ritieni siano stati efficaci, partecipativi e accessibili gli incontri di partecipazione?

Mentimeter

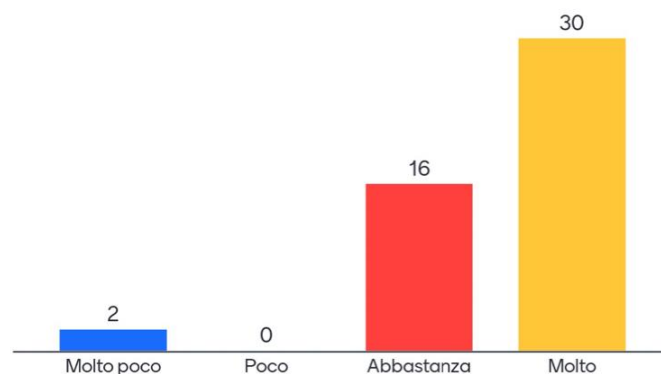


51

Figura 4.1 - Risposte in diretta alle domande di valutazione degli incontri di partecipazione: efficacia, partecipazione, accessibilità

2. Quanto ritieni che la modalità di partecipazione on-line ti abbia consentito di partecipare agevolmente agli incontri?

Mentimeter



48

Figura 4.2 - Risposte in diretta alle domande di valutazione degli incontri di partecipazione: modalità on-line

4.2. Livello di partecipazione

A livello qualitativo si valuta positivamente la buona affluenza agli incontri, che in media hanno sempre riscosso l'interesse degli stakeholder. Quando sollecitati a offrire i propri contributi sono intervenuti in modo ordinato e pro-attivo, sia durante i tavoli col microfono aperto che durante le esercitazioni e i sondaggi di Mentimeter.

A livello numerico, sui 18 incontri con gli stakeholder che si sommano all'evento pubblico Live ("PUMS Open Day"), si è registrata una media di 42 partecipanti ad incontro che risulta un'ottima platea per la raccolta di istanze della realtà

metropolitana e per la creazione di un dibattito nutrito sugli argomenti trattati, soprattutto guardando agli incontri tematici di tipo più tecnico-specialistico.

In particolare, grazie alle registrazioni agli eventi che sono sempre state richieste per gli incontri stakeholder, è stato possibile monitorare gli attori più presenti e partecipativi, come mostra la classifica sottostante condivisa durante il momento di “premiazione” dell'ultimo evento di partecipazione, che ha voluto offrire un riconoscimento pubblico ai soggetti più costanti e presenti nelle attività proposte (Figura 4.3, Figura 4.4).

Vincitori della partecipazione per categoria



1. Enti e istituzioni

Agenzia Coesione	15
REGIONE LAZIO	13
Lanuvio	12
ACI - Automobile Club d'Italia	12
Roviano	9

2. Imprese e associazioni di categoria

Isfort	9
Bip	9
Aid automotrice italia	8
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	7
KPMG	7

3. Operatori della mobilità

FS - Sistemi Urbani	14
Poste Italiane	13
Motus-E	7
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	7
Dott scooter sharing	6

4. Istruzione

Università degli Studi Roma Tre	5
MOIGE - Movimento Italiano Genitori	3
Liceo Scientifico Statale Taletti	2
Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"	2
Università Tor Vergata - CTIF – Centro Interdipartimentale per le	
Teleinfrastrutture dell'Ateneo di Roma "Tor Vergata"	2

5. Cittadinanza e associazionismo

Cittadini per l'Aria	8
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	7
Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE	5
Salvaiciclisti Roma	5
Roma Futura	3

Figura 4.3 - Stakeholder che hanno contato più registrazioni agli incontri per categoria

The winner is...



#	Nome ente/organizzazione	Numero di registrazioni agli eventi
1	Poste Italiane	15
2	Agenzia Coesione	15
3	FS - Sistemi Urbani	14
4	REGIONE LAZIO	13
5	Lanuvio	12
6	ACI - Automobile Club d'Italia	12
7	Roviano	9
8	Anguillara Sabazia	9
9	Tivoli	9
10	Bip	9
11	Isfort	9
12	Cittadini per l'Aria	8
13	Pomezia	8
14	Ald automotrice italia	8
15	Velletri	8
16	Motus-E	7
17	UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	7
18	KPMG	7
19	Rignano Flaminio	7
20	Confcommercio	7

Figura 4.4 - Graduatoria finale degli stakeholder più partecipativi nel complesso

4.3. Prossimi passi

Con il termine della fase 1 di partecipazione, si è ottenuto l'output principale necessario per l'avanzamento dei lavori, ovvero la **lista aggiornata degli obiettivi** con i relativi pesi (Tabella 2.4). Come più volte ribadito durante gli incontri, infatti, questa fase di aggiornamento si è resa necessaria per poter proseguire con la successiva fase di redazione del PUMS, che vedrà coinvolti gli stakeholder nella definizione di **strategie e azioni** sulla base degli obiettivi posti e delle relative priorità assegnate per la progettazione partecipata dello scenario di piano. Non solo: gli effetti nel tempo dei lavori svolti in questa prima fase si rifletteranno per tutto il ciclo del PUMS, ovvero nel **monitoraggio** del raggiungimento degli obiettivi posti, che verrà misurato e valutato sulla base dei pesi assegnati in questa prima fase di partecipazione (Figura 4.5).

Partecipazione Fase 1: gli effetti nel tempo

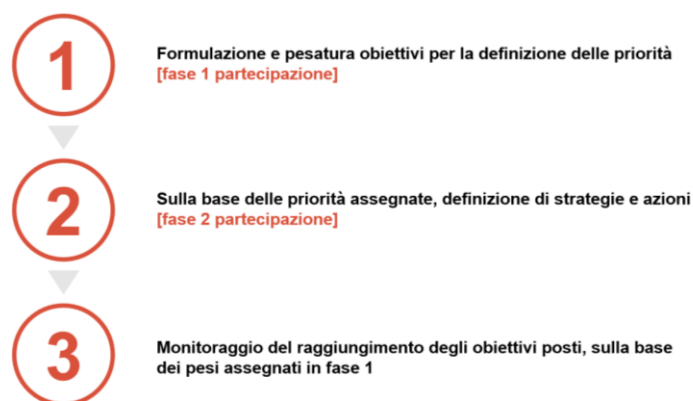


Figura 4.5 - Partecipazione fase 1: gli effetti nel tempo e i prossimi passi

Indice delle figure

Figura 1.1 - I numeri della partecipazione	10
Figura 2.1 Nuvola degli enti partecipanti all'incontro di ascolto su Mobilità Attiva – 43 rispondenti a Menti.com	13
Figura 2.2 - Numero di contatti raccolti dalla prima identificazione fino all'ultimo incontro della prima fase di partecipazione	14
Figura 2.3 - Numero di soggetti (enti, organizzazioni ecc.) mappati lungo la prima fase di partecipazione	14
Figura 2.4 - Visualizzazione grafica delle categorie di interlocutori per tema	16
Figura 2.5 - Visualizzazione grafica degli interessi a diversi temi per ogni categoria di stakeholder	17
Figura 2.6 - I quattro canali social dedicati	18
Figura 2.7 - Estratto del primo numero della newsletter di marzo	19
Figura 2.8 - Esempio di locandine utilizzate per il coinvolgimento degli stakeholder e della cittadinanza	20
Figura 2.9 - Il processo per la presa in carico delle istanze provenienti dagli stakeholder	21
Figura 3.1 - Ambiti territoriali in cui sono stati suddivisi i Comuni metropolitani per gli incontri di ascolto.	40
Figura 3.2 - Kick-off meeting: presentazione del metodo di lavoro.....	41
Figura 3.3 Kick-off meeting: attività interattive con gli stakeholder	42
Figura 3.4 - PUMS Open Day - presentazione degli esempi di PUMS europei.....	43
Figura 3.5 - Workshop O.S.A.! - trasferire i concetti e il glossario del PUMS.....	45
Figura 3.6 - Workshop O.S.A.! - trasferire la visione metropolitana del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale	45
Figura 3.7 - Workshop O.S.A.! – Esempio delle esercitazioni proposte durante l'incontro.....	46
Figura 3.8 - Primo evento per il PMLS: estratto dell'incontro	47
Figura 3.9 - Scoprire la logistica urbana: spiegazione degli impatti nelle città delle inefficienze legate alla logistica ...	49
Figura 3.10 - Comuni facenti parte del Sistema Civitavecchia.	59
Figura 3.11 - Municipi facenti parte del Sistema Roma	61
Figura 3.12 - Comuni facenti parte del Sistema Velletri	63
Figura 3.13 - Comuni facenti parte del Sistema Fiano Romano.....	65
Figura 3.14 - Comuni facenti parte del Sistema Tivoli.....	67
Figura 3.15 - Comuni facenti parte del Sistema Pomezia	69
Figura 3.16 - Tabella degli obiettivi semplificati e relativa spiegazione sottoposti a pesatura nel corso dell'evento.....	72
Figura 3.17 Questionario utilizzato per stilare le graduatorie degli obiettivi del PUMS metropolitano (estratto, SurveyMonkey).....	73

Figura 3.18 - Questionario per le amministrazioni dell'area metropolitana, schermata iniziale.	74
Figura 3.19 - Questionario sull'accessibilità del trasporto pubblico metropolitano, schermata iniziale.	75
Figura 4.1 - Risposte in diretta alle domande di valutazione degli incontri di partecipazione: efficacia, partecipazione, accessibilità	79
Figura 4.2 - Risposte in diretta alle domande di valutazione degli incontri di partecipazione: modalità on-line.....	79
Figura 4.3 - Stakeholder che hanno contato più registrazioni agli incontri per categoria	80
Figura 4.4 - Graduatoria finale degli stakeholder più partecipativi nel complesso	81
Figura 4.5 - Partecipazione fase 1: gli effetti nel tempo e i prossimi passi	81

Indice delle tabelle

Tabella 1.1 Totale incontri della prima fase di partecipazione.....	10
Tabella 2.1 - Soggetti mappati e presenti lungo la prima fase di partecipazione.....	15
Tabella 2.2 - Lista dei macro-obiettivi formulati nel 2019	36
Tabella 2.3 - Lista dei macro-obiettivi aggiornati al 2022	37
Tabella 2.4 - Graduatoria finale degli obiettivi pesati dagli stakeholder con relativi obiettivi MIMS corrispondenti e pesi.....	38
Tabella 3.1 - Numero di graduatorie ottenute dagli enti amministrativi per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi ..	74
Tabella 3.2 - Numero di risposte raccolte dagli stakeholder (esclusi gli enti amministrativi) per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi	74

5. Allegati

5.1. Allegato 1 – Mappa degli stakeholder

1. Istituzioni ed enti

A O SAN GIOVANNI

ACI - Automobile Club d'Italia

Affile

Agenzia Coesione

Agenzia delle entrate

Agosta

Albano Laziale

Albo Autotrasporto

Allumiere

ANAS

Anas - Struttura Territoriale Lazio

Anguillara Sabazia

Anticoli Corrado

Anzio

Arcinazzo Romano

Ardea

Ariccia

Arpa Lazio

Arsoli

Artena

Asl Roma 1

Asl Roma 2

Asl Roma 3

Asl Roma 4

Azienda Ospedaliera San Giovanni Addolorata

Bellegra

Bracciano

Camerata Nuova

Campagnano di Roma

Canale Monterano

Canterano

1. Istituzioni ed enti

Capena

Capranica Prenestina

Carpineto Romano

Casape

Castel Gandolfo

Castel Madama

Castel San Pietro Romano

Castelnuovo di Porto

Cave

Cerreto Laziale

Cervara di Roma

Cerveteri

Ciampino

Ciciliano

Cinetto Romano

Città Metropolitana di Roma Capitale

Civitavecchia

Civitella San Paolo

Colleferro

Colonna

Comando dei Vigili del Fuoco

Confcommercio Roma

Consiglieri Metropolitan

Corpo Polizia Locale di Roma Capitale

Dipartimento II- Mobilità e viabilità

Dipartimento III – Ambiente e Tutela del territorio:Acqua-Rifiuti-Energia-Aree Protette

Dipartimento IV – Pianificazione,Sviluppo e Governo del territorio

Dipartimento Mobilità e Viabilità

Dipartimento Politiche Educative

ENAC (ente nazionale per l'aviazione civile)

ENEA

Fiano Romano

Filacciano

Fiumicino

Fonte Nuova

Formello

Frascati

Galliciano nel Lazio

Gavignano

Genazzano

Genzano di Roma

Gerano

Gorga

Grottaferrata

Guidonia Montecelio

1. Istituzioni ed enti

INFN-LNF

ISPRA

Istituto Nazionale Fisica Nucleare sezione Roma

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato

Istituto Superiore di Sanità

Jenne

Labico

Ladispoli

Lanuvio

Lariano

Licenza

MAECI

Magliano Romano

Mandela

Manziana

Marano Equo

Marcellina

Marino

Mazzano Romano

Mentana

Ministero della Salute

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS)

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Ministero Giustizia Dipartimento amministrazione penitenziaria

Ministero sviluppo economico

Monte Compatri

Monte Porzio Catone

Monteflavio

Montelanico

Montelibretti

Monterotondo

Montorio Romano

Moricone

Morlupo

Municipio I

Municipio II

Municipio III

Municipio IV

Municipio IX

Municipio Roma XV

Municipio V

Municipio VI

Municipio VII

Municipio VIII

Municipio X

1. Istituzioni ed enti**Municipio XI****Municipio XII****Municipio XIII****Municipio XIV****Municipio XIV****Municipio XV****Nazzano****Nemi****Nerola****Nettuno****Olevano Romano****Ospedale Sant'Andrea****PagoPA****Palestrina****Palombara Sabina****Parchi Lazio****Parco Regionale Appia Antica - Direzione****Percile****Pisoniano****Poli****Policlinico Gemelli****Policlinico Tor Vergata****Policlinico Umberto I****Pomezia****Ponzano Romano****Prefettura di Roma****Protezione Civile****RAI****REGIONE LAZIO****Regione Lazio - DIREZIONE REGIONALE PER
LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA****Riano****Rignano Flaminio****Riofreddo****Rocca Canterano****Rocca di Cave****Rocca di Papa****Rocca Priora****Rocca Santo Stefano****Roccagiovine****Roiate****Roma****RomaNatura****Roviano****Sacrofano****Sambuci**

1. Istituzioni ed enti

San Cesareo

San Gregorio da Sassola

San Polo dei Cavalieri

San Vito Romano

Santa Marinella

Sant'Angelo Romano

Sant'Oreste

Saracinesco

Segni

Subiaco

Tivoli

Tolfa

Torrita Tiberina

TRELab - UniRoma3

Trevignano Romano

Vallepietra

Vallinfreda

Valmontone

Velletri

Vicovaro

Vivaro Romano

Zagarolo

2. Imprese e associazione di categoria

Aci informatica s.p.a.

ADLM Architetti

AICAI- Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali

Airbus Italia SpA

AIS

Ald automotrice italia

Alot srl

Alphalog

Ama Roma

Amazon

Amazon Italia

ANAV (associazione nazionale autotrasporto viaggiatori) Lazio

Angelini Immobiliare S.p.a.

ANIASA-Associazione nazionale industria dell'autonoleggio, della sharing mobility e dell'automotive digital

ANITA - Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici

Assologistica

ASSONAT-Associazione Nazionale Approdi e Porti Turistici

Assotir

ASSTRA-Associazione Trasporti

Aubay Italia

Azienda Ospedaliera San Giovanni - Addolorata di Roma

Azienda Policlinico Umberto I

BAT

Osservatorio Bikeconomy

Bip

BNL BNP Paribas

British American Tobacco

Centro Agroalimentare di Roma

CISL

CNA di Roma

CNA di Roma Area Sud

CNA Fita Roma (Spedire Roma)

Confagricoltura

Confartigianato

CONFARTIGIANATO CmRC

Confcommercio

Confcommercio Roma

confcooperative

CONFCOOPERATIVE ROMA CAPITALE

confesercenti

Confesercenti Roma

Confetra

Confetra Lazio Alas

Confindustria

2. Imprese e associazione di categoria

CONFINDUSTRIA CISAMBIENTE

Consiglio Nazionale delle Ricerche

federalberghiroma

Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni (FINCO)

Federdistribuzione

Federlazio

Federnoleggio Confesercenti

Fedit

Fendi

Fiap Autotrasporti

FIT CISL LAZIO

Fondimpresa

ForServices

FREE TO X (Autostrade per l'Italia)

Groupama Assicurazioni

Gruppo Ecosafety

HBG Connex

Hilton Italiana

Igeam Consulting

iMpronta

INAIL

INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)

Isfort

KPMG

Leonardo

Living Lab Logistica (LLL)

LOGD

MAECI

Mercitalia

Ministero dello Sviluppo Economico

Moovenda

Octo Telematics

Open Fiber

Operatori delivery Roma

ORDINE DEGLI ARCHITETTI PPC DI ROMA E PROVINCIA

Ordine Ingegneri di Roma

Pavimental SpA

Peroni

Piaggio

Poste Italiane

Presidenza del Consiglio dei Ministri

Procter & Gamble

Romana Diesel / Federauto

Seven Group

Share srl

2. Imprese e associazione di categoria

Sindacati CGIL (FILT CGIL Roma Lazio)

Sindacati CISL

Sindacati UIL trasporti

Sisal Lottery

sogei + Aitmm associazione italiana mobility manager

SOS Logistica

Stanhome

Studio Architettura Maurizio Stefano

Terna

Trasporti Italia

Trasporto Unito

TTS Italia

Unilever

Unindustria - Unione degli Industriali e delle Imprese-Roma, Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo

Unindustria Lazio

Webuild

Wurth

3. Operatori della mobilità

Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)

Agenzia Roma Mobilità

Alstom

Amazon

ANAS

Associazioni per il Turismo

ASTRAL

ATAC SpA

Autolinee Troiani

Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale

Autostrade per l'Italia- ASPI

Bartolini

Bird Rides Italy Srl

Car sharing - Car2Go

Car sharing - Enjoy

Car sharing - Sharengo

CDU San Lorenzo

Corro Corrieri

COTRAL SpA

DHL

Dott scooter sharing

ENAV

FedEx

3. Operatori della mobilità

Fercam

FlixBus

FM Logistics

FS - Sistemi Urbani

GLS

Interporto di Orte

less

Mercitalia

Monopattini e bici elettriche - Bird

Monopattini e bici elettriche - Helbiz Italia

Motus-E

Number1

Porto di Civitavecchia

Poste Italiane

Pro loco Roma

RFI

RFI S.p.A. Direzione Stazioni

Roma Servizi per la Mobilità

Schiaffini Travel Spa

SDA

SIT - Società Italiana Trasporti "Bus shuttle"

Terravision

Trenitalia S.p.a

UPS

4. Istruzione

AGE - Associazione Italiana Genitori

Associazione Articolo 26

Associazione Articolo 27

Associazione Generazione Famiglia

Associazione Genitori di Omosessuali (AGEDO)

Associazione Genitori Scuole Cattoliche

Associazione Nazionale Presidi ANP

Associazione Presidi Lazio

Azione Universitaria Roma (Destra Universitaria)

CARE - Coordinamento delle Associazioni Familiari Adottive e Affidatarie in Rete

CGD - Coordinamento Democratico Genitori

Consulta Provinciale degli Studenti di Roma

Dipartimento I – "Politiche Educative" – Edilizia scolastica-Formazione professionale

Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici

Famiglie Arcobaleno

Forum nazionale delle associazioni dei genitori della scuola (Fonags)

I.T.T. ENRICO FERMI

4. Istruzione

IIS Marconi Civitavecchia

Istituto di Istruzione Superiore "Edoardo amaldi"

Istituto di Istruzione Superiore "Giulio Verne - Via di Saponara 150"

itc v. arangio ruiz

IUSM - Università degli Studi di Roma per lo Sport e il Movimento

Liceo Classico Statale Sperimentale B. Russell

liceo g.peano -monterotondo

Liceo Plauto di Roma

Liceo Scientifico Statale Talete

Liceo Scientifico Statale Tullio Levi Civita DPR

MOIGE - Movimento Italiano Genitori

POMOS - Polo per la mobilità sostenibile della SAPIENZA Università di Roma

Rete degli studenti Medi

Rete Mobilità Universitaria

Rete scuole green

Sinistra Universitaria

Ufficio scolastico regionale

Unione degli Universitari (UDU) Roma/Roma Sapienza

Università degli Studi di Roma "La Sapienza"

Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"

Università degli Studi di Roma Unitelma Sapienza

Università degli Studi Roma Tre

Università La Sapienza - Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura
Facoltà di Architettura

Università Tor Vergata - CTIF - Centro

Interdipartimentale per le Teleinfrastrutture dell'Ateneo di Roma "Tor Vergata"

5. Cittadinanza e associazionismo

A.P.S. Bike4City

ANEC Lazio Associazione Nazionale Esercenti Cinema

ANICA-Associazione Nazionale Industrie Cinematografiche Audiovisive e Multimediali

APM - Associazione Parcheggi E Servizi Per La Mobilità Urbana

Associazione Luca Coscioni

Associazione mobilità Aurelio Boccea

Associazione Pro Loco Rignano Flaminio

Associazione Tavolo per la Qualità nel II Municipio

Auditorium Parco della Musica

B.A.A.A.L-Borsa Archeologica Artistica Agrituristica del Lazio

Bici Roma

Bike To School

CERPA -Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità

Cittadini per l'Aria

Clean Cities Campaign

Co.Mo.Do – Conferderazione Mobilità Dolce

5. Cittadinanza e associazionismo

Comitato di Quartiere Colli Aniene

CONI Lazio

Consulta per il superamento dell'handicap Ardea

FAND - Federazione Associazioni Nazionali Persone con Disabilità

Fare Rete - Castelli Romani

FIAB - Bici PA

FIAB – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

FIAB - Ostia in bici

FIAB Lazio

FIAB Roma BiciLiberaTutti

FIAB Roma Naturamici

FIAB ROMA RUOTALIBERA

Fiab Scuola

FIS Federazione Italiana dello Scouting

FISH onlus - federazione italiana per il superamento dell'handicap

GreenItalia

Kyoto Club

Legambiente

Movimento POP

Nuovi lavori

Radicali Roma

Retake Roma

Rete Vivin strada

Rivista Tir

Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE

Roma Futura

Roma Possibile

Roma Slow Tour

Salvaiciclisti Roma

Salvaiciclisti Roma - Sic Roma Aps ETS

Sanità

Trekking Urbano

UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti

UILDM – Lotta contro la Distrofia Muscolare

UILDM LAZIO onlus

UTR Unione Teatri di Roma

Volt Roma

WWF

5.2. Allegato 2 – Kick-off meeting

Nome ente ¹⁸	Categoria
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
Albano Laziale	1. Istituzioni ed enti
Albano Laziale	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
Anzio	1. Istituzioni ed enti
Capena	1. Istituzioni ed enti
Castel San Pietro Romano	1. Istituzioni ed enti
Cave	1. Istituzioni ed enti
Ciampino	1. Istituzioni ed enti
Città Metropolitana di Roma Capitale	1. Istituzioni ed enti
Civitavecchia	1. Istituzioni ed enti
Civitavecchia	1. Istituzioni ed enti
Colleferro	1. Istituzioni ed enti
Colleferro	1. Istituzioni ed enti
Consiglieri Metropolitan	1. Istituzioni ed enti
Consiglieri Metropolitan	1. Istituzioni ed enti
Corpo Polizia Locale di Roma Capitale	1. Istituzioni ed enti
Dipartimento Mobilità e Viabilità	1. Istituzioni ed enti
Genzano di Roma	1. Istituzioni ed enti
Gorga	1. Istituzioni ed enti
Grottaferrata	1. Istituzioni ed enti
Grottaferrata	1. Istituzioni ed enti
Labico	1. Istituzioni ed enti
Ladispoli	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lariano	1. Istituzioni ed enti
Mandela	1. Istituzioni ed enti
Marino	1. Istituzioni ed enti
Marino	1. Istituzioni ed enti
Mentana	1. Istituzioni ed enti
Monte Porzio Catone	1. Istituzioni ed enti
Monteflavio	1. Istituzioni ed enti
Monteflavio	1. Istituzioni ed enti
Montelibretti	1. Istituzioni ed enti
Montelibretti	1. Istituzioni ed enti

¹⁸ Si specifica che la presenza ripetuta di nomi di enti nell'elenco dei partecipanti per ogni incontro significa che la realtà in questione era rappresentata da più di una persona, e per rimanere fedeli al numero dei partecipanti totali si è deciso di riportare con questa modalità la presenza di due o più partecipanti, scegliendo di non diffondere i nomi e cognomi dei partecipanti.

Nome ente ¹⁸	Categoria
Morlupo	1. Istituzioni ed enti
Morlupo	1. Istituzioni ed enti
Municipio II	1. Istituzioni ed enti
Municipio III	1. Istituzioni ed enti
Municipio VI	1. Istituzioni ed enti
Municipio VII	1. Istituzioni ed enti
Municipio VIII	1. Istituzioni ed enti
Municipio VIII	1. Istituzioni ed enti
Municipio XI	1. Istituzioni ed enti
Municipio XIII	1. Istituzioni ed enti
Municipio XIV	1. Istituzioni ed enti
Municipio XIV	1. Istituzioni ed enti
Municipio XV	1. Istituzioni ed enti
Nemi	1. Istituzioni ed enti
Pomezia	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Regione Lazio - Direzione Regionale Per Le Politiche Abitative E La Pianificazione Territoriale, Paesistica E Urbanistica	1. Istituzioni ed enti
Rignano Flaminio	1. Istituzioni ed enti
Rocca Canterano	1. Istituzioni ed enti
Rocca di Papa	1. Istituzioni ed enti
Rocca di Papa	1. Istituzioni ed enti
Rocca Priora	1. Istituzioni ed enti
Roviano	1. Istituzioni ed enti
Roviano	1. Istituzioni ed enti
Sant'Oreste	1. Istituzioni ed enti
Sant'Oreste	1. Istituzioni ed enti
Segni	1. Istituzioni ed enti
Tivoli	1. Istituzioni ed enti
Tivoli	1. Istituzioni ed enti
Tolfa	1. Istituzioni ed enti
Trevignano Romano	1. Istituzioni ed enti
Trevignano Romano	1. Istituzioni ed enti
Vallinfreda	1. Istituzioni ed enti
Valmontone	1. Istituzioni ed enti
Velletri	1. Istituzioni ed enti
Vicovaro	1. Istituzioni ed enti
Zagarolo	1. Istituzioni ed enti
Zagarolo	1. Istituzioni ed enti
ADLM Architetti	2. Imprese e associazione di categoria
ANAV (Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori) Lazio	2. Imprese e associazione di categoria

Nome ente ¹⁸	Categoria
ANIASA-Associazione nazionale industria dell'autoneggio, della sharing mobility e dell'automotive digital	2. Imprese e associazione di categoria
ASSTRA-Associazione Trasporti	2. Imprese e associazione di categoria
Centro Agroalimentare di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
Centro Agroalimentare di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
CNA di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
CNA Fita Roma (Spedire Roma)	2. Imprese e associazione di categoria
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
Confesercenti	2. Imprese e associazione di categoria
Federalberghiroma	2. Imprese e associazione di categoria
Federazione Industrie Prodotti Impianti Servizi ed Opere Specialistiche per le Costruzioni (FINCO)	2. Imprese e associazione di categoria
FIT CISL LAZIO	2. Imprese e associazione di categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
ORDINE DEGLI ARCHITETTI PPC DI ROMA E PROVINCIA	2. Imprese e associazione di categoria
ORDINE DEGLI ARCHITETTI PPC DI ROMA E PROVINCIA	2. Imprese e associazione di categoria
Ordine Ingegneri di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
Romana Diesel / Federauto	2. Imprese e associazione di categoria
Sindacati CGIL (FILT CGIL Roma Lazio)	2. Imprese e associazione di categoria
Sindacati CISL	2. Imprese e associazione di categoria
Studio Architettura Maurizio Stefano	2. Imprese e associazione di categoria
Unindustria - Unione degli Industriali e delle Imprese-Roma, Frosinone,Latina,Rieti, Viterbo	2. Imprese e associazione di categoria
Unindustria - Unione degli Industriali e delle Imprese-Roma, Frosinone,Latina,Rieti, Viterbo	2. Imprese e associazione di categoria
Unindustria Lazio	2. Imprese e associazione di categoria
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
ASTRAL	3. Operatori della mobilità
ASTRAL	3. Operatori della mobilità
ATAC SpA	3. Operatori della mobilità
ATAC SpA	3. Operatori della mobilità
Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale	3. Operatori della mobilità
Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale	3. Operatori della mobilità
Bird Rides Italy Srl	3. Operatori della mobilità
ENAV	3. Operatori della mobilità
FedEx	3. Operatori della mobilità

Nome ente ¹⁸	Categoria
Fercam	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
Monopattini e bici elettriche - Helbiz Italia	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
RFI	3. Operatori della mobilità
Roma Servizi per la Mobilità	3. Operatori della mobilità
SIT - Società Italiana Trasporti "Bus shuttle"	3. Operatori della mobilità
UPS	3. Operatori della mobilità
MOIGE - Movimento Italiano Genitori	4. Istruzione
POMOS - Polo per la mobilità sostenibile della SAPIENZA Università di Roma	4. Istruzione
POMOS - Polo per la mobilità sostenibile della SAPIENZA Università di Roma	4. Istruzione
Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"	4. Istruzione
Università degli Studi di Roma "Tor Vergata"	4. Istruzione
Università Tor Vergata - CTIF - Centro Interdipartimentale per le Teleinfrastrutture dell'Ateneo di Roma "Tor Vergata"	4. Istruzione
Associazione mobilità Aurelio Boccea	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
Clean Cities Campaign	5. Cittadinanza e associazionismo
Comitato di Quartiere Colli Aniene	5. Cittadinanza e associazionismo
FAND - Federazione Associazioni Nazionali Persone con Disabilità	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB - Bici PA	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB - Ostia in bici	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB Roma BiciLiberaTutti	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB Roma Naturamici	5. Cittadinanza e associazionismo
Legambiente	5. Cittadinanza e associazionismo
Legambiente	5. Cittadinanza e associazionismo
Radicali Roma	5. Cittadinanza e associazionismo
Radicali Roma	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE	5. Cittadinanza e associazionismo
Salvaiciclisti Roma	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo

5.3. Allegato 3 – Workshop O.S.A.

Nome ente	Categoria
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Marano Equo	1. Istituzioni ed enti
Marino	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lariano	1. Istituzioni ed enti
Marino	1. Istituzioni ed enti
Montelibretti	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Rignano Flaminio	1. Istituzioni ed enti
Velletri	1. Istituzioni ed enti
Tivoli	1. Istituzioni ed enti
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
Mercitalia	2. Imprese e associazione di categoria
Centro Agroalimentare di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
FIT CISL LAZIO	2. Imprese e associazione di categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
AICAI- Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
Living Lab Logistica (LLL)	2. Imprese e associazione di categoria
Living Lab Logistica (LLL)	2. Imprese e associazione di categoria
ASTRAL	3. Operatori della mobilità
Dott scooter sharing	3. Operatori della mobilità
Dott scooter sharing	3. Operatori della mobilità
Dott scooter sharing	3. Operatori della mobilità
Monopattini e bici elettriche - Bird	3. Operatori della mobilità
Fercam	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
RFI	3. Operatori della mobilità
Trenitalia S.p.a	3. Operatori della mobilità
Sinistra Universitaria	4. Istruzione
UPS	3. Operatori della mobilità

Nome ente	Categoria
Università degli Studi Roma Tre	4. Istruzione
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
Università Tor Vergata - CTIF - Centro Interdipartimentale per le Teleinfrastrutture dell'Ateneo di Roma "Tor Vergata"	4. Istruzione
Comitato di Quartiere Colli Aniene	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB - Bici PA	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB Roma Naturamici	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Futura	5. Cittadinanza e associazionismo
Associazione Tavolo per la Qualità nel II Municipio	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo

5.4. Allegato 4 – PUMS Open Day

Visualizzazioni 575 del YouTube Live

A che punto siamo?
Il percorso verso l'approvazione

Decisione di avviare il piano

AGGIORNAMENTO!

Fase 1
Preparazione e analisi
Output: analisi dello stato attuale (criticità e risorse)

Fase 2
Sviluppo della vision strategica
Output: definizione di un set di obiettivi condivisi

Fase 3
Pianificazione delle misure
Output: documento di Piano per adozione e in seguito approvazione

Fase 4
Implementazione e monitoraggio

Attuazione

PUMS Open Day: per una cittadinanza (in)formata
575 views • Streamed live on Feb 16, 2022

PUMS Città metropolitana di Roma Capitale
48 subscribers

Il PUMS è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che la Città metropolitana di Roma sta portando avanti insieme ai relativi piani di settore. In questo incontro aperto alla cittadinanza si illustra l'impatto dei cambiamenti degli ultimi due anni sul PUMS metropolitano e si offre una

SHOW MORE

5.5. Allegato 5 – Mobilità Attiva

Nome ente	Categoria
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia delle entrate	1. Istituzioni ed enti
Capena	1. Istituzioni ed enti
ENAC (ente nazionale per l'aviazione civile)	1. Istituzioni ed enti
Istituto Nazionale Fisica Nucleare sezione Roma	1. Istituzioni ed enti
Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
MAECI	1. Istituzioni ed enti
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1. Istituzioni ed enti
Ministero della Salute	1. Istituzioni ed enti
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS)	1. Istituzioni ed enti
Ministero sviluppo economico	1. Istituzioni ed enti
Municipio IX	1. Istituzioni ed enti
Municipio XV	1. Istituzioni ed enti
RAI	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Rignano Flaminio	1. Istituzioni ed enti
Rocca Santo Stefano	1. Istituzioni ed enti
TRELab - UniRoma3	1. Istituzioni ed enti
Aci informatica s.p.a.	2. Imprese e associazione di categoria
Ald autotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Ama Roma	2. Imprese e associazione di categoria
Aubay Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Aubay Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
BNL BNP Paribas	2. Imprese e associazione di categoria
British American Tobacco	2. Imprese e associazione di categoria
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
Consiglio Nazionale delle Ricerche	2. Imprese e associazione di categoria
Federnoleggio Confesercenti	2. Imprese e associazione di categoria
Fendi	2. Imprese e associazione di categoria
FIT CISL LAZIO	2. Imprese e associazione di categoria
Fondimpresa	2. Imprese e associazione di categoria
Gruppo Ecosafety	2. Imprese e associazione di categoria
iMpronta	2. Imprese e associazione di categoria
INAIL	2. Imprese e associazione di categoria

Nome ente	Categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
MAECI	2. Imprese e associazione di categoria
Procter & Gamble	2. Imprese e associazione di categoria
Autostrade per l'Italia- ASPI	3. Operatori della mobilità
Autostrade per l'Italia- ASPI	3. Operatori della mobilità
Dott scooter sharing	3. Operatori della mobilità
Dott scooter sharing	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
RFI	3. Operatori della mobilità
Trenitalia S.p.a	3. Operatori della mobilità
Università degli Studi Roma Tre	4. Istruzione
A.P.S. Bike4City	5. Cittadinanza e associazionismo
B.A.A.A.L-Borsa Archeologica Artistica Agrituristica del Lazio	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB ROMA RUOTALIBERA	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Futura	5. Cittadinanza e associazionismo
Salvaiciclisti Roma	5. Cittadinanza e associazionismo
Sanità	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo

5.6. Allegato 6 - Mobilità privata sicurezza stradale e sosta

Nome ente	Categoria
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia delle entrate	1. Istituzioni ed enti
Istituto Nazionale Fisica Nucleare sezione Roma	1. Istituzioni ed enti

Nome ente	Categoria
Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
MAECI	1. Istituzioni ed enti
Ministero dell'Economia e delle Finanze	1. Istituzioni ed enti
Ministero sviluppo economico	1. Istituzioni ed enti
Municipio IX	1. Istituzioni ed enti
Pomezia	1. Istituzioni ed enti
RAI	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Rignano Flaminio	1. Istituzioni ed enti
TRELab - UniRoma3	1. Istituzioni ed enti
Aci informatica s.p.a.	2. Imprese e associazione di categoria
Ald automotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Ald automotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Ama Roma	2. Imprese e associazione di categoria
Aubay Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
Consiglio Nazionale delle Ricerche	2. Imprese e associazione di categoria
Fondimpresa	2. Imprese e associazione di categoria
Groupama Assicurazioni	2. Imprese e associazione di categoria
Gruppo Ecosafety	2. Imprese e associazione di categoria
HBG Connex	2. Imprese e associazione di categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
Ministero dello Sviluppo Economico	2. Imprese e associazione di categoria
Procter & Gamble	2. Imprese e associazione di categoria
Wurth	2. Imprese e associazione di categoria
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
MOIGE - Movimento Italiano Genitori	4. Istruzione
Università degli Studi Roma Tre	4. Istruzione
Associazione Tavolo per la Qualità nel II Municipio	5. Cittadinanza e associazionismo
B.A.A.A.L-Borsa Archeologica Artistica Agrituristica del Lazio	5. Cittadinanza e associazionismo
Bike To School	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB - Bici PA	5. Cittadinanza e associazionismo
Radicali Roma	5. Cittadinanza e associazionismo
Rete Vivin strada	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Futura	5. Cittadinanza e associazionismo
Salvaiciclisti Roma	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo

5.7. Allegato 7 - Mobilità per la Disabilità

Nome ente	Categoria
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Ardea	1. Istituzioni ed enti
ISPRA	1. Istituzioni ed enti
Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato	1. Istituzioni ed enti
MAECI	1. Istituzioni ed enti
Ministero sviluppo economico	1. Istituzioni ed enti
Municipio VII	1. Istituzioni ed enti
ADLM Architetti	2. Imprese e associazione di categoria
Aid autotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
Consiglio Nazionale delle Ricerche	2. Imprese e associazione di categoria
Gruppo Ecosafety	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
Ministero dello Sviluppo Economico	2. Imprese e associazione di categoria
Pavimental SpA	2. Imprese e associazione di categoria
Presidenza del Consiglio dei Ministri	2. Imprese e associazione di categoria
Procter & Gamble	2. Imprese e associazione di categoria
Wurth	2. Imprese e associazione di categoria
ASTRAL	3. Operatori della mobilità
RFI	3. Operatori della mobilità
CERPA -Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità	5. Cittadinanza e associazionismo
Consulta per il superamento dell'handicap Ardea	5. Cittadinanza e associazionismo
Fare Rete - Castelli Romani	5. Cittadinanza e associazionismo
FISH onlus - federazione italiana per il superamento dell'handicap	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI - Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo

5.8. Allegato 8 - Smart mobility and mobilità turistica

Nome ente	Categoria
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
MAECI	1. Istituzioni ed enti
Ministero della Salute	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Rignano Flaminio	1. Istituzioni ed enti
Rocca di Papa	1. Istituzioni ed enti
TRELab - UniRoma3	1. Istituzioni ed enti
Ald automotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
ANAV (associazione nazionale autotrasporto viaggiatori) Lazio	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
British American Tobacco	2. Imprese e associazione di categoria
CISL	2. Imprese e associazione di categoria
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
Igeam Consulting	2. Imprese e associazione di categoria
Igeam Consulting	2. Imprese e associazione di categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
Leonardo	2. Imprese e associazione di categoria
Procter & Gamble	2. Imprese e associazione di categoria
Sindacati CGIL (FILIT CGIL Roma Lazio)	2. Imprese e associazione di categoria
Sisal Lottery	2. Imprese e associazione di categoria
sogei + Aitmm associazione italiana mobility manager	2. Imprese e associazione di categoria
SOS Logistica	2. Imprese e associazione di categoria
Studio Architettura Maurizio Stefano	2. Imprese e associazione di categoria
Trasporti Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Unilever	2. Imprese e associazione di categoria
ATAC SpA	3. Operatori della mobilità
ATAC SpA	3. Operatori della mobilità
Autostrade per l'Italia- ASPI	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
Trenitalia S.p.a	3. Operatori della mobilità
Liceo Scientifico Statale Talete	4. Istruzione
Associazione Pro Loco Rignano Flaminio	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE	5. Cittadinanza e associazionismo

5.9. Allegato 9 – Trasporto Pubblico

Nome ente	Categoria
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
Genzano di Roma	1. Istituzioni ed enti
INFN-LNF	1. Istituzioni ed enti
Lariano	1. Istituzioni ed enti
MAECI	1. Istituzioni ed enti
Ministero della Salute	1. Istituzioni ed enti
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS)	1. Istituzioni ed enti
Ministero Giustizia Dipartimento amministrazione penitenziaria	1. Istituzioni ed enti
Ministero sviluppo economico	1. Istituzioni ed enti
Montelibretti	1. Istituzioni ed enti
Prefettura di Roma	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Rignano Flaminio	1. Istituzioni ed enti
Roviano	1. Istituzioni ed enti
Roviano	1. Istituzioni ed enti
Roviano	1. Istituzioni ed enti
Tivoli	1. Istituzioni ed enti
TRELab - UniRoma3	1. Istituzioni ed enti
Ald automotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Amazon Italia	2. Imprese e associazione di categoria
ANAV (associazione nazionale autotrasporto viaggiatori) Lazio	2. Imprese e associazione di categoria
ASSTRA-Associazione Trasporti	2. Imprese e associazione di categoria
Azienda Policlinico Umberto I	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
BNL BNP Paribas	2. Imprese e associazione di categoria
British American Tobacco	2. Imprese e associazione di categoria
CISL	2. Imprese e associazione di categoria
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
CONFCOOPERATIVE ROMA CAPITALE	2. Imprese e associazione di categoria
Consiglio Nazionale delle Ricerche	2. Imprese e associazione di categoria
Fendi	2. Imprese e associazione di categoria
FIT CISL LAZIO	2. Imprese e associazione di categoria
Groupama Assicurazioni	2. Imprese e associazione di categoria
HBG Connex	2. Imprese e associazione di categoria
Igeam Consulting	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria

Nome ente	Categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
Procter & Gamble	2. Imprese e associazione di categoria
Sisal Lottery	2. Imprese e associazione di categoria
Studio Architettura Maurizio Stefano	2. Imprese e associazione di categoria
Trasporti Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Unilever	2. Imprese e associazione di categoria
Alstom	3. Operatori della mobilità
ATAC SpA	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Trenitalia S.p.a	3. Operatori della mobilità
Liceo Scientifico Statale Taletè	4. Istruzione
Nuovi lavori	5. Cittadinanza e associazionismo
Rete Vivinstrada	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo

5.10. Allegato 10 – Primo evento per il PMLS

Nome ente	Categoria
Consiglieri Metropolitan	1. Istituzioni ed enti
AICAI- Associazione italiana dei corrieri aerei internazionali	2. Imprese e associazione di categoria
Amazon Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Confetra Lazio Alas	2. Imprese e associazione di categoria
Federdistribuzione	2. Imprese e associazione di categoria
Mercitalia	2. Imprese e associazione di categoria
Piaggio	2. Imprese e associazione di categoria
Poste Italiane	2. Imprese e associazione di categoria
Seven Group	2. Imprese e associazione di categoria
Share srl	2. Imprese e associazione di categoria
SOS Logistica	2. Imprese e associazione di categoria
TTS Italia	2. Imprese e associazione di categoria
TTS Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Unindustria - Unione degli Industriali e delle Imprese-Roma, Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo	2. Imprese e associazione di categoria
Unindustria - Unione degli Industriali e delle Imprese-Roma, Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo	2. Imprese e associazione di categoria
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
Agenzia Roma Mobilità	3. Operatori della mobilità
Agenzia Roma Mobilità	3. Operatori della mobilità
Corro Corrieri	3. Operatori della mobilità
Corro Corrieri	3. Operatori della mobilità
FedEx	3. Operatori della mobilità

Nome ente	Categoria
Fercam	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Rivista Tir	5. Cittadinanza e associazionismo
WWF	5. Cittadinanza e associazionismo
WWF	5. Cittadinanza e associazionismo

5.11. Allegato 11 – Indirizzi per l'urbanistica

Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
Castel San Pietro Romano	1. Istituzioni ed enti
Dipartimento IV – Pianificazione, Sviluppo e Governo del territorio	1. Istituzioni ed enti
ISPRA	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Regione Lazio - DIREZIONE REGIONALE PER LE POLITICHE ABITATIVE E LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, PAESISTICA E URBANISTICA	1. Istituzioni ed enti
TRELab - UniRoma3	1. Istituzioni ed enti
Aid autotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Azienda Ospedaliera San Giovanni - Addolorata di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
INU Lazio (Istituto Nazionale Urbanistica)	2. Imprese e associazione di categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità
FS - Sistemi Urbani	3. Operatori della mobilità

5.12. Allegato 12 – Scoprire la logistica urbana

Agenzia per la Coesione Territoriale
Azienda Ospedaliera San Giovanni - Addolorata di Roma
Comune di Castel San Pietro Romano
Comune di Anguillara Sabazia
ISPRA
Regione Lazio

Totale partecipanti	6
---------------------	---

5.13. Allegato 13 – Sistema Civitavecchia

Anguillara Sabazia

Cerveteri

Civitavecchia

Civitavecchia

Fiumicino

Fiumicino

Tolfa

5.14. Allegato 14 – Sistema Roma

Guidonia Montecelio

Municipio III

Municipio Roma XV

Municipio V

Municipio V

Municipio VI

Municipio VII

Municipio VIII

Municipio XIII

Tivoli

5.15. Allegato 15 – Sistema Velletri

Albano Laziale

Albano Laziale

Carpineto Romano

Colleferro

Colleferro

Genzano di Roma

Gorga

Labico

Lanuvio

Lanuvio

Lariano

Lariano

Monte compatri

Palestrina

Rocca di Papa

Velletri

Velletri

Velletri

Zagarolo

Zagarolo

5.16. Allegato 16 – Sistema Fiano Romano

Fiano Romano

Fiano Romano

Fonte Nuova

Fonte Nuova

Fonte Nuova

Montelibretti

Monterotondo

Moricone

Palombara Sabina

Rignano Flaminio

Sant'Angelo Romano

Sant'Oreste

5.17. Allegato 17 – Sistema Tivoli

Anticoli Corrado

Arcinazzo Romano

CERRETO LAZIALE

Consiglieri Metropolitan

Fonte Nuova

Guidonia Montecelio

Rocca Canterano

Rocca Santo Stefano

Roviano

Roviano

Roviano

Tivoli

Tivoli

Vallinfreda

Vicovaro

Vivaro Romano

5.18. Allegato 18 – Sistema Pomezia

Ardea

Ardea

Pomezia

Pomezia

Pomezia

5.19. Allegato 19 - (In)formazione e Ascolto Logistica

Partecipanti non registrati (accesso alla riunione su invito senza necessità di registrazione).

5.20. Allegato 20 - Dritti agli obiettivi!

Nome ente	Categoria
A O SAN GIOVANNI	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
ACI - Automobile Club d'Italia	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia Coesione	1. Istituzioni ed enti
Agenzia delle entrate	1. Istituzioni ed enti
Anas	1. Istituzioni ed enti
Anas	1. Istituzioni ed enti
Anas	1. Istituzioni ed enti
Anas - Struttura Territoriale Lazio	1. Istituzioni ed enti
Anguillara Sabazia	1. Istituzioni ed enti
Ardea	1. Istituzioni ed enti
Castel San Pietro Romano	1. Istituzioni ed enti
Cave	1. Istituzioni ed enti
Cerveteri	1. Istituzioni ed enti
Ciampino	1. Istituzioni ed enti
Ciciliano	1. Istituzioni ed enti
Città Metropolitana di Roma Capitale	1. Istituzioni ed enti
Confcommercio Roma	1. Istituzioni ed enti
Consiglieri Metropolitan	1. Istituzioni ed enti
ENAC (ente nazionale per l'aviazione civile)	1. Istituzioni ed enti
Fiano Romano	1. Istituzioni ed enti
Fiumicino	1. Istituzioni ed enti
Fiumicino	1. Istituzioni ed enti
Fonte Nuova	1. Istituzioni ed enti
Genzano di Roma	1. Istituzioni ed enti

Nome ente	Categoria
Grottaferrata	1. Istituzioni ed enti
Guidonia Montecelio	1. Istituzioni ed enti
Istituto Nazionale Fisica Nucleare sezione Roma	1. Istituzioni ed enti
Labico	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lanuvio	1. Istituzioni ed enti
Lariano	1. Istituzioni ed enti
MAECI	1. Istituzioni ed enti
Mandela	1. Istituzioni ed enti
Marino	1. Istituzioni ed enti
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS)	1. Istituzioni ed enti
Ministero sviluppo economico	1. Istituzioni ed enti
Monteflavio	1. Istituzioni ed enti
Montelibretti	1. Istituzioni ed enti
Municipio VI	1. Istituzioni ed enti
Municipio X	1. Istituzioni ed enti
Municipio XIII	1. Istituzioni ed enti
Pomezia	1. Istituzioni ed enti
Pomezia	1. Istituzioni ed enti
Pomezia	1. Istituzioni ed enti
Prefettura di Roma	1. Istituzioni ed enti
RAI	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
REGIONE LAZIO	1. Istituzioni ed enti
Riano	1. Istituzioni ed enti
Rocca di Papa	1. Istituzioni ed enti
Roviano	1. Istituzioni ed enti
San Vito Romano	1. Istituzioni ed enti
Tivoli	1. Istituzioni ed enti
Tivoli	1. Istituzioni ed enti
Tolfa	1. Istituzioni ed enti
Valmontone	1. Istituzioni ed enti
Valmontone	1. Istituzioni ed enti
Velletri	1. Istituzioni ed enti
Velletri	1. Istituzioni ed enti
Velletri	1. Istituzioni ed enti
Vicovaro	1. Istituzioni ed enti
Vivaro Romano	1. Istituzioni ed enti
Zagarolo	1. Istituzioni ed enti
Acì informatica s.p.a.	2. Imprese e associazione di categoria
Ald automotrice italia	2. Imprese e associazione di categoria
Alot srl	2. Imprese e associazione di categoria

Nome ente	Categoria
Ama Roma	2. Imprese e associazione di categoria
Amazon	2. Imprese e associazione di categoria
Amazon	2. Imprese e associazione di categoria
Amazon Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Angelini Immobiliare S.p.a.	2. Imprese e associazione di categoria
BAT	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
Bip	2. Imprese e associazione di categoria
BNL BNP Paribas	2. Imprese e associazione di categoria
British American Tobacco	2. Imprese e associazione di categoria
Centro Agroalimentare di Roma	2. Imprese e associazione di categoria
CNA Fita Roma (Spedire Roma)	2. Imprese e associazione di categoria
Confcommercio	2. Imprese e associazione di categoria
Confetra Lazio Alas	2. Imprese e associazione di categoria
Consiglio Nazionale delle Ricerche	2. Imprese e associazione di categoria
Federnoleggio Confesercenti	2. Imprese e associazione di categoria
FIT CISL LAZIO	2. Imprese e associazione di categoria
Groupama Assicurazioni	2. Imprese e associazione di categoria
HBG Connex	2. Imprese e associazione di categoria
INAIL	2. Imprese e associazione di categoria
INAIL	2. Imprese e associazione di categoria
Isfort	2. Imprese e associazione di categoria
KPMG	2. Imprese e associazione di categoria
Mercitalia	2. Imprese e associazione di categoria
Ministero dello Sviluppo Economico	2. Imprese e associazione di categoria
Open Fiber	2. Imprese e associazione di categoria
Peroni	2. Imprese e associazione di categoria
Peroni	2. Imprese e associazione di categoria
Poste Italiane	2. Imprese e associazione di categoria
Romana Diesel / Federauto	2. Imprese e associazione di categoria
Share srl	2. Imprese e associazione di categoria
Sisal Lottery	2. Imprese e associazione di categoria
SOS Logistica	2. Imprese e associazione di categoria
Stanhope	2. Imprese e associazione di categoria
TTS Italia	2. Imprese e associazione di categoria
Unilever	2. Imprese e associazione di categoria
Unindustria - Unione degli Industriali e delle Imprese-Roma, Frosinone, Latina, Rieti, Viterbo	2. Imprese e associazione di categoria
Wurth	2. Imprese e associazione di categoria
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
Aeroporti di Roma (Mobilità e Territorio)	3. Operatori della mobilità
Agenzia Roma Mobilità	3. Operatori della mobilità
Amazon	3. Operatori della mobilità

Nome ente	Categoria
Amazon	3. Operatori della mobilità
Corro Corrieri	3. Operatori della mobilità
Corro Corrieri	3. Operatori della mobilità
Dott scooter sharing	3. Operatori della mobilità
less	3. Operatori della mobilità
Motus-E	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
Poste Italiane	3. Operatori della mobilità
RFI	3. Operatori della mobilità
Trenitalia S.p.a	3. Operatori della mobilità
UPS	3. Operatori della mobilità
I.T.T. ENRICO FERMI	4. Istruzione
IIS Marconi Civitavecchia	4. Istruzione
Istituto di Istruzione Superiore "Edoardo amaldi"	4. Istruzione
Istituto di Istruzione Superiore "Giulio Verne - Via di Saponara 150"	4. Istruzione
itc v. arangio ruiz	4. Istruzione
Liceo Classico Statale Sperimentale B. Russell	4. Istruzione
liceo g.peano -monterotondo	4. Istruzione
Liceo Scientifico Statale Tullio Levi Civita DPR	4. Istruzione
MOIGE - Movimento Italiano Genitori	4. Istruzione
Sinistra Universitaria	4. Istruzione
Università degli Studi Roma Tre	4. Istruzione
Università degli Studi Roma Tre	4. Istruzione
Università La Sapienza - Dipartimento di Storia Disegno e Restauro dell'Architettura Facoltà di Architettura	4. Istruzione
Associazione mobilità Aurelio Boccea	5. Cittadinanza e associazionismo
CERPA -Centro Europeo di Ricerca e Promozione dell'Accessibilità	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
Cittadini per l'Aria	5. Cittadinanza e associazionismo
Fare Rete - Castelli Romani	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB - Ostia in bici	5. Cittadinanza e associazionismo
FIAB ROMA RUOTALIBERA	5. Cittadinanza e associazionismo
Rivista Tir	5. Cittadinanza e associazionismo
Roma Ciclabile (Consulta cittadina sicurezza stradale, mobilità dolce, sostenibilità di Roma Capitale) e Comitato Parco LineaRE	5. Cittadinanza e associazionismo
UICI – Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti	5. Cittadinanza e associazionismo
A.P.S. Bike4City	5. Cittadinanza ed associazionismo
FIAB - Ostia in bici	5. Cittadinanza ed associazionismo
Salvaiciclisti Roma	5. Cittadinanza ed associazionismo
Salvaiciclisti Roma	5. Cittadinanza ed associazionismo
UILDM LAZIO onlus	5. Cittadinanza ed associazionismo