



**CITTÀ METROPOLITANA  
DI ROMA CAPITALE**

Per una **sostenibilità diffusa**

## **DESTINAZIONE PUMS**

Il percorso metropolitano verso una sostenibilità diffusa

<b>Editoriale Sindaco metropolitano</b>	<b>5</b>
<b>Cosa vuol dire PUMS?</b>	<b>7</b>
<b>1. La mobilità metropolitana OGGI</b>	<b>8</b>
1.1. Una mobilità complessa	8
<b>2. La mobilità metropolitana DOMANI</b>	<b>10</b>
2.1. La direzione del PUMS	10
2.2. La cassetta degli attrezzi	12
2.3. Le strategie messe in campo	13
2.4. Gli interventi bandiera	13
<b>3. Come abbiamo lavorato</b>	<b>14</b>
3.1. I principi che hanno guidato il PUMS metropolitano	14
3.2. Una comunità che OSA	14
3.3. Una base solida	15
3.4. Un Piano partecipato	16
<b>4. Nel vivo del Piano</b>	<b>20</b>
4.1. Spostarsi sui mezzi del trasporto pubblico metropolitano	20
4.1.1. Il Sistema Ferroviario Metropolitano	21
4.1.2. Il Trasporto Rapido di Massa	23
4.1.3. I Centri di Mobilità	24
4.2. Pedalare nella città metropolitana: il Biciplan di area vasta	25
4.3. L'accessibilità diffusa: spostarsi con (dis)abilità	27
4.4. Gestire le merci nella città metropolitana	28
<b>5. Diamo i numeri</b>	<b>29</b>
5.1. La stima dei benefici	29
5.2. ...Sì ma ora che succede?	30
<b>6. Scopri di più</b>	<b>31</b>
6.1. Dove si trovano i documenti integrali?	31
6.2. Come si legge il PUMS?	32
<b>7. Lista degli interventi</b>	<b>33</b>
7.1. Il trasporto pubblico locale	36
7.2. La mobilità attiva	46
7.3. L'accessibilità universale	52
7.4. Interventi stradali	53
7.5. Interventi di regolazione della domanda	53
<b>8. GRUPPO DI LAVORO</b>	<b>54</b>



## Editoriale del Sindaco Metropolitano

L'area metropolitana romana rappresenta una **metropoli-arcipelago** unica nella sua grandezza e molteplicità: in essa convivono città storiche, poli industriali e post-industriali, territori costieri, parchi naturali e archeologici, aree rurali e comunità montane. Questa **pluralità** di luoghi e funzioni ci pone una sfida cruciale: costruire una mobilità capace di unire, includere e trasformare, superando le frammentazioni per dare forma a un sistema metropolitano davvero **connesso** e sostenibile.

In risposta a questa sfida, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città Metropolitana di Roma Capitale si afferma come lo **strumento strategico** con cui disegnare il futuro della mobilità nel nostro territorio. È il risultato di una visione di lungo periodo, costruita con rigore e partecipazione, che mette al centro le persone, l'ambiente e la qualità dello spazio urbano.

Il PUMS nasce per guidare una **trasformazione profonda**, fondata su criteri di equità, efficienza e innovazione. Non si tratta di una somma di interventi settoriali, ma di una pianificazione integrata, dinamica e condivisa, capace di accompagnare i cambiamenti in atto – climatici, sociali, economici e tecnologici – con strumenti concreti e coerenti. Il piano promuove un sistema di **mobilità multimodale** e resiliente, basato sull'intermodalità, sul rafforzamento del trasporto pubblico, sulla mobilità attiva e intelligente, sulla sicurezza e sull'accessibilità per tutti.

Frutto di un **processo partecipativo** straordinario, capace di coinvolgere attori istituzionali, sociali ed economici, il PUMS rappresenta una scelta politica chiara e responsabile: orientare lo sviluppo metropolitano verso una **transizione** giusta, verde e digitale. È il progetto di una città metropolitana che non si limita a spostarsi, ma sceglie di muoversi meglio, connettendo persone e territori per costruire un futuro più equo, sostenibile e vivibile.

**Roberto Gualtieri**

## Cosa vuol dire PUMS?

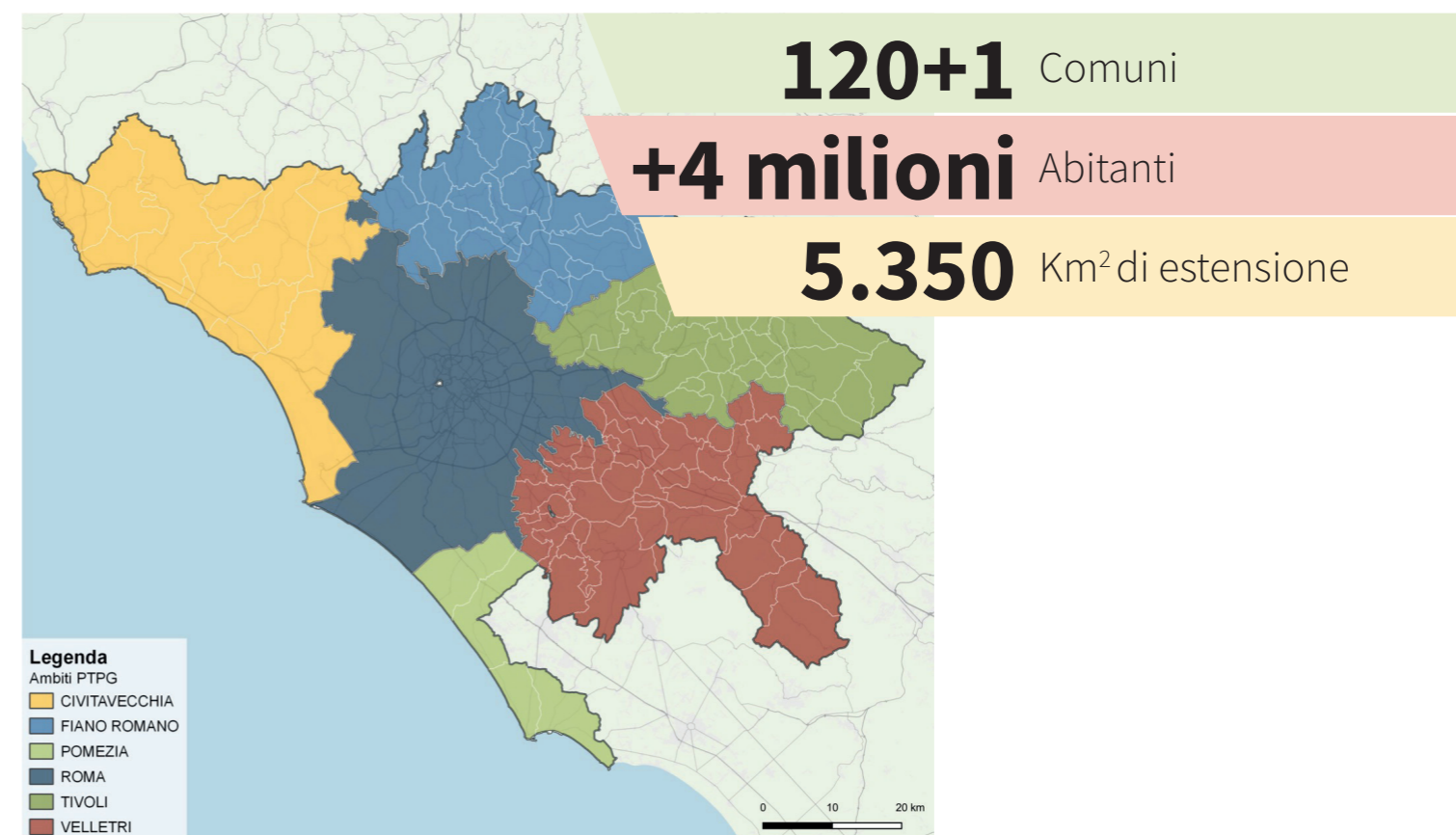


Il PUMS è il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed è uno strumento di **pianificazione strategica**: serve a organizzare e migliorare il modo in cui le persone e le merci si spostano in città, o come in questo caso, in un'intera area metropolitana, per rendere la mobilità delle aree urbane più **efficiente, sicura e sostenibile** per tutti i tipi di utenza.

Un PUMS non si limita solo al trasporto pubblico, ma considera **tutti i modi di muoversi**: a piedi, in bicicletta, in auto, con i mezzi pubblici o una combinazione tra più mezzi. Si basa su alcuni obiettivi principali, come garantire a tutti l'**accessibilità** a diverse opzioni di trasporto, migliorare la **sicurezza** stradale per tutte le persone, soprattutto gli utenti più fragili della strada come anziani e bambini, ridurre l'**inquinamento** atmosferico e acustico causato dai veicoli, migliorare la **qualità** dell'ambiente urbano e rendere le città più vivibili e attrattive.

Come funziona? Il PUMS analizza la situazione attuale della mobilità dell'area, identifica i problemi e le potenzialità e propone soluzioni per migliorare la situazione nei successivi **10 anni**: scoprirai tutto nelle prossime pagine!

*“Il PUMS metropolitano più **vasto** in Italia”*



*“Il PUMS è un **Piano-Processo**, perché aperto a un periodico monitoraggio e aggiornamento. Ed è un **Piano Partecipato**, perché frutto del lavoro congiunto di quasi **300 soggetti** del territorio”*

# 1. La mobilità metropolitana OGGI

## 1.1. Una mobilità complessa

La mobilità è il **cuore pulsante** del vivere urbano: ogni giorno, le storie di milioni di persone si intrecciano in un sistema complesso di spostamenti che attraversa tutto il territorio. Il buon funzionamento di questo sistema dipende dalla capacità di mantenere un equilibrio tra le esigenze dei cittadini e quelle dell'ambiente in cui si muovono. Per studiarlo abbiamo **raccolto e analizzato** i migliori dati a disposizione: dalle statistiche ufficiali provenienti da Istat e ACI alle interviste condotte ad hoc a **5.600 cittadini** dell'area metropolitana, fino al ricorso a fonti più innovative come i **big data** provenienti dalle celle telefoniche e dalle scatole nere delle auto. Cosa ci racconta il quadro conoscitivo del PUMS metropolitano?

La **rete ferroviaria** metropolitana è oggi una grande arteria che attraversa il territorio: 430 km di linee e oltre 140 stazioni attualmente attive, ma con lacune nell'accessibilità. Un terzo dei comuni è servito da ferrovie, ma molte stazioni rimangono distanti dai centri abitati, rendendo complicato per molti cittadini scegliere il treno come mezzo principale per i propri spostamenti. Sul fronte del **trasporto su gomma**, gli autobus urbani ed extra urbani cercano di colmare le distanze, ma c'è ancora molto da fare per ottimizzare i tempi e migliorare l'intermodalità.

La **bicicletta** rappresenta per molti il mezzo di spostamento ideale, ma la realtà è fatta di reti ciclabili frammentate: 439 km che faticano a connettere nodi strategici, concentrati principalmente a Roma e Fiumicino, mentre il resto del territorio attende percorsi più fluidi e sicuri.

L'**automobile** rimane la regina delle strade: ma a che prezzo? Nel territorio metropolitano sono presenti più di 3 auto ogni 4 abitanti (767 ogni 1000). Il GRA, a causa della struttura della rete e del crescente utilizzo dei mezzi privati, spesso satura la sua capacità provocando noti disagi. Il parco veicolare è vecchio e inquinante: l'età media è 11 anni e l'alimentazione è principalmente a diesel, con una prevalenza della classe EURO 0 per i veicoli pesanti. Inoltre, quasi la metà dei viaggi in auto è composta da viaggi brevi, inferiori a 5 km: una distanza che potrebbe essere coperta, laddove possibile, in bici o monopattino.

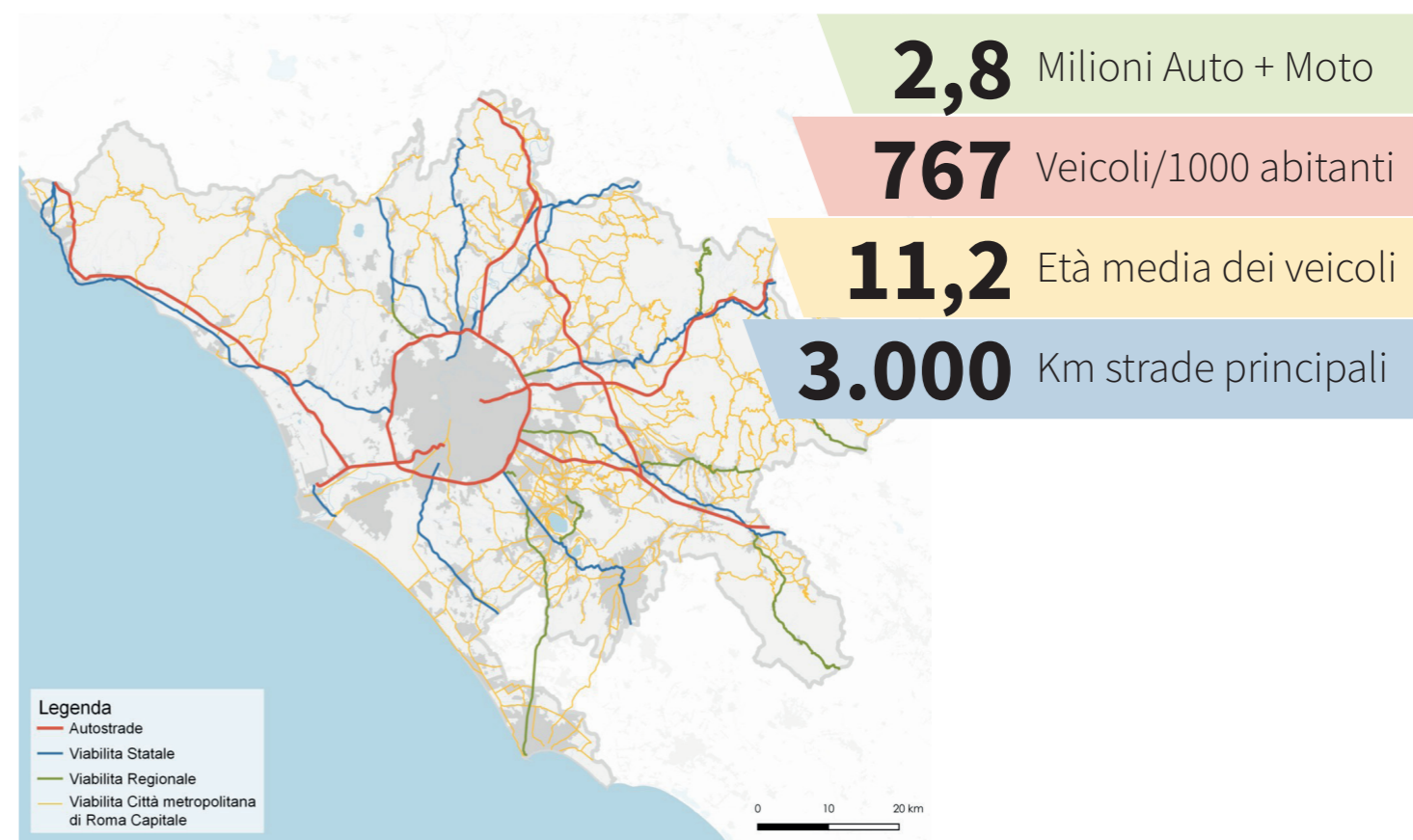
Anche la **logistica urbana** acquista rilevanza, con sempre più consistenti flussi di merci che congestionano le arterie principali e il porto di Civitavecchia che fatica a intercettare l'enorme domanda proveniente da Roma. In breve: il sistema attuale è un gigante che cammina, ma a passo lento. La **dipendenza dall'auto** privata pesa sull'ambiente, sull'aria che respiriamo e sulla sicurezza di chi si muove a piedi o in bicicletta. La sfida è grande: liberare le strade e restituire **spazio e tempo** ai cittadini.

Da questo quadro emergono luci e ombre della mobilità metropolitana:

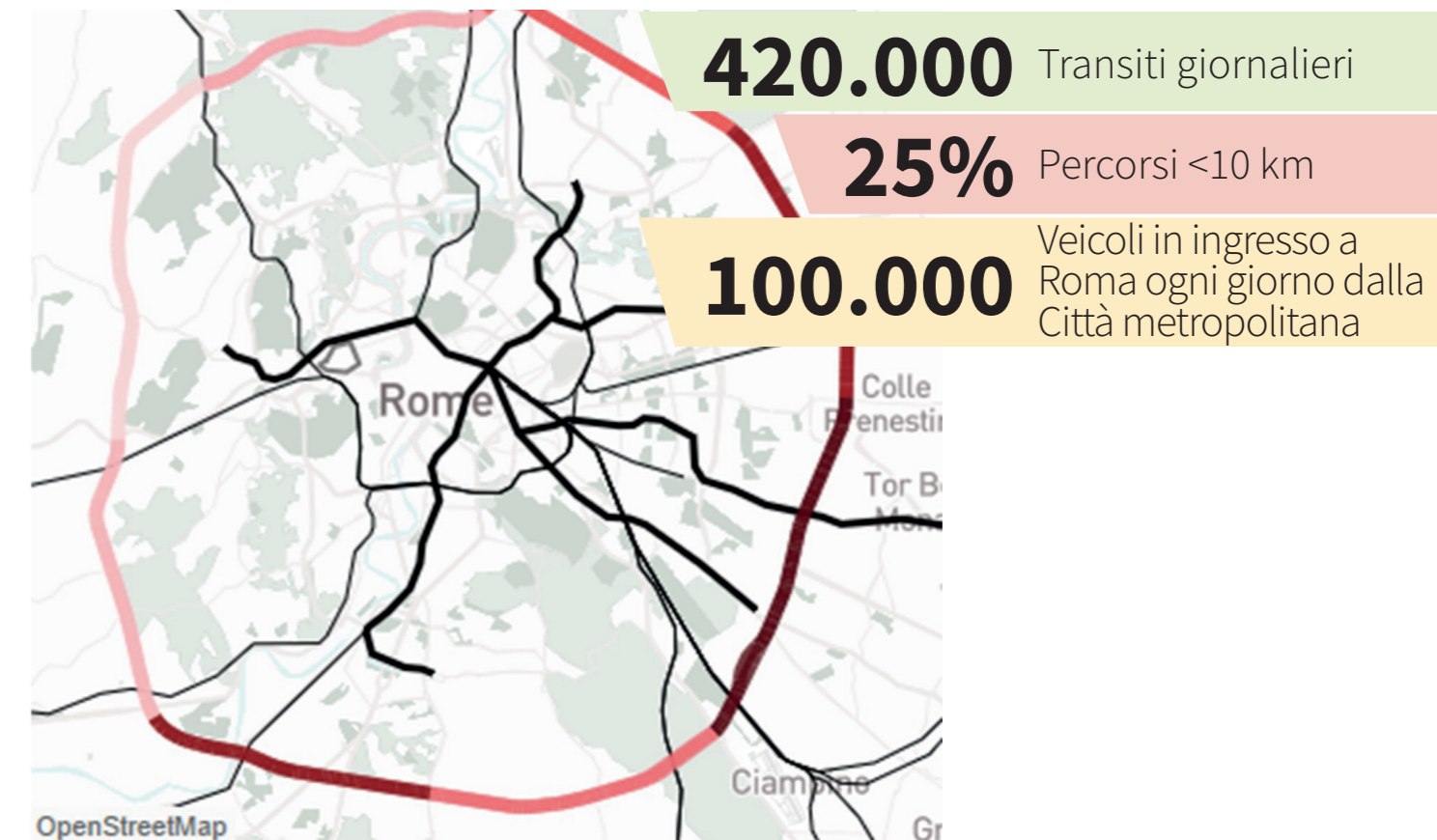
- **Punti di forza:** una rete ferroviaria che copre gran parte del territorio, finanziamenti disponibili e un crescente interesse per la mobilità sostenibile.
- **Punti di debolezza:** infrastrutture poco connesse, disparità territoriali e una rete stradale spesso al limite.

Le opportunità a disposizione sono molte: tra tutte, le nuove tecnologie possono migliorare i servizi di trasporto e ottimizzare la gestione della mobilità. Senza dimenticare la forza della collaborazione: coinvolgere cittadini, associazioni, imprese e istituzioni è fondamentale per creare un sistema di mobilità che risponda alle esigenze di tutti.

## Il parco circolante metropolitano



## La domanda che interessa il GRA



# 2. La mobilità metropolitana DOMANI

## 2.1. La direzione del PUMS


Gli obiettivi generali che guidano il PUMS metropolitano sono cinque:















- **Accessibilità:** garantire l'accessibilità universale a persone e merci
- **Efficienza:** sviluppare un sistema della mobilità metropolitana sostenibile ed efficiente
- **Sviluppo:** favorire lo sviluppo del territorio aumentando la competitività economica e la sostenibilità ambientale
- **Vivibilità:** migliorare la qualità della vita e dell'ambiente urbano
- **Sicurezza:** rendere più sicura la mobilità urbana a tutela di persone e veicoli.

Questi punti si articolano in **24 macro-obiettivi** elaborati seguendo le indicazioni ministeriali e gli input provenienti dal dialogo con la cittadinanza coinvolta nel percorso partecipativo e consultabili nella tabella della pagina accanto. Le priorità emerse dalle consultazioni sono chiare: i macro-obiettivi che sono stati maggiormente **votati come prioritari** sono il *Miglioramento del Trasporto Pubblico Locale (TPL)*, il *Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico* (ovvero della connessione tra diverse modalità di trasporti al fine di rendere gli spostamenti più fluidi ed efficienti), il *Miglioramento della sicurezza stradale*, lo *Sviluppo della smart mobility* (ovvero l'utilizzo di tecnologie digitali per migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità dei sistemi di trasporto) e il *Miglioramento dell'accessibilità per utenti con mobilità ridotta*.

Accessibilità	Efficienza	Sviluppo	Vivibilità	Sicurezza
Assicurare l'accessibilità alla mobilità di persone e merci in un'ottica equa e inclusiva	Sviluppare un sistema della mobilità metropolitana sostenibile ed efficiente	Favorire lo sviluppo del territorio aumentando la competitività economica e la sostenibilità ambientale	Migliorare la qualità della vita e dell'ambiente urbano	Rendere più sicura la mobilità urbana a tutela di persone e veicoli

### Le priorità del PUMS metropolitano: top 5

- 1°**  Miglioramento del trasporto pubblico
- 2°**  Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico
- 3°**  Aumento della sicurezza stradale
- 4°**  Sviluppo della smart mobility
- 5°**  Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità o mobilità ridotta

Categoria	Icona	Macro-obiettivo semplificato	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
		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, paline 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)

Categoria	Icona	Macro-obiettivo semplificato	Spiegazione
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)

## 2.2. La cassetta degli attrezzi

La particolarità del PUMS metropolitano è che adotta una **prospettiva di area vasta**: non si limita, cioè, ad occuparsi del solo Comune di Roma, ma mette a sistema la capitale con i **120 comuni** metropolitani.

Nella pratica, il PUMS rappresenta una vera e propria “cassetta degli attrezzi” contenente le istruzioni per agire nei diversi settori e cambiare i paradigmi del sistema di mobilità attuale. Oltre al PUMS si sono redatti dei Piani complementari (“Piani di Settore”) che entrano nel dettaglio di alcuni ambiti specifici:

- **Piano del Trasporto Pubblico del Bacino metropolitano (PdB)**: si concentra sugli interventi riguardanti il miglioramento del trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma
- **Piano metropolitano della Mobilità Ciclistica (Biciplan)**: è dedicato allo sviluppo della mobilità ciclistica e la creazione di una rete ciclabile metropolitana integrata e strategica
- **Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS)**: si propone di migliorare l'efficienza e la sostenibilità della logistica riducendo l'impatto del trasporto merci
- **Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità (PMPD)**: si focalizza sulla creazione di un sistema di mobilità accessibile a tutti, con particolare attenzione alle esigenze delle persone con disabilità, promuovendo l'accessibilità universale grazie all'abbattimento delle barriere architettoniche e sensoriali.



Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Piano del Trasporto Pubblico del bacino metropolitano



Piano metropolitano della mobilità ciclistica



Piano della Mobilità delle Persone con Disabilità



Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile

## 2.3. Le strategie messe in campo

Per perseguire gli obiettivi formulati, il PUMS ha elaborato **33 strategie**, che guidano **106 azioni-tipo** correlate. Ecco alcune delle più rilevanti:



- Efficientamento del trasporto pubblico metropolitano
- Sviluppo dell'intermodalità attraverso la realizzazione dei Centri di Mobilità nei principali nodi ferroviari metropolitani
- Migliorare i collegamenti tra Roma e il resto del territorio metropolitano
- Incentivare l'uso del TPL nelle aree di maggiore interesse sociale o turistico



- Rafforzamento delle infrastrutture per la mobilità ciclo-pedonale
- Proseguire con la realizzazione di ciclabili urbane, extraurbane e percorsi cicloturistici
- Riequilibrio e recupero degli spazi pubblici e della sede stradale a vantaggio dell'utenza debole
- Favorire l'interscambio modale e lo sharing attraverso la realizzazione di velostazioni nei Centri di Mobilità



- Favorire il miglioramento della sicurezza stradale
- Ridurre gli impatti ambientali connessi al traffico
- Disincentivare l'uso del mezzo privato motorizzato

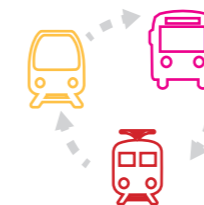


- Promuovere la Città dei 15 minuti
- Città metropolitana di Roma Capitale come Metropolitan Logistics Area
- Favorire l'innovazione tecnologica verso le grandi sfide future della mobilità elettrica e della guida autonoma
- Aumento dell'accessibilità universale al sistema di mobilità metropolitano

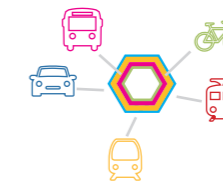
## 2.4. Gli interventi bandiera

Sono tre gli interventi dal forte carattere metropolitano, che rappresentano l'essenza stessa del PUMS:

- La creazione del **Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM)**: un progetto che si basa sulla riorganizzazione funzionale delle linee ferroviarie esistenti, al fine di integrarle in un unico sistema di trasporto rapido metropolitano che aiuti le persone a muoversi con facilità tra le diverse linee.
- Lo sviluppo dei **Centri di Mobilità**: si tratta di hub intermodali pensati per rendere agevole il cambio tra diverse modalità di trasporto (es. treno, autobus, metropolitana, auto, bicicletta). Saranno collocati in punti strategici del territorio, specialmente le stazioni ferroviarie, e dotati di parcheggi, ciclostazioni, punti di ricarica elettrica, info point e servizi commerciali, rendendoli veri e propri poli di attrazione per la mobilità ed i servizi urbani.
- La rete del **Biciplan Metropolitano**: una rete ciclabile estesa e integrata su tutto il territorio metropolitano, che collega i comuni tra loro e con la Capitale. La rete ciclabile si interfacerà con il sistema ferroviario e i Centri di Mobilità, creando una reale alternativa di trasporto sia per gli spostamenti quotidiani che per il tempo libero. Il Biciplan prevede la realizzazione di nuove piste ciclabili, l'integrazione e messa in sicurezza dei percorsi esistenti e l'implementazione di servizi dedicati a chi si sposta in bicicletta, come velostazioni e ciclofficine.



Riorganizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e messa a sistema dei diversi servizi di trasporto



Centri di Mobilità



Biciplan metropolitano

# 3. Come abbiamo lavorato

## 3.1. I principi che hanno guidato il PUMS metropolitano

La filosofia del PUMS metropolitano si basa su un assunto semplice quanto fondamentale: non focalizzarsi sulla costruzione nuove infrastrutture, quanto piuttosto **ottimizzare**, mettere a sistema e rendere più efficienti **quelle già esistenti**.

Sulla stessa logica, più che aggiungere nuovi investimenti, abbiamo posto l'attenzione sulla **messa a terra efficace** di quelli già programmati. Questo approccio mira a ridurre i costi, evitare sprechi e accelerare la trasformazione della mobilità verso una sostenibilità diffusa e integrata, garantendo risultati tangibili in **tempi più brevi**.



Non aggiungere nuove infrastrutture, ma cercare di efficientare e migliorare quello che è già presente e pianificato



Non concentrarsi sull'aggiungere nuovi investimenti ma sul saper mettere a terra nel modo più efficiente quelli già programmati

## 3.2. Una comunità che OSA

Lungo tutto il percorso di redazione abbiamo insistito, nell'approccio di lavoro e con la comunità partecipante, sui concetti di **Obiettivi, Strategie e Azioni**. Abbiamo quindi lavorato dapprima settando gli obiettivi e le priorità del PUMS, formulando 5 obiettivi generali declinati in 24 macro-obiettivi, ed elaborando in seguito 33 strategie per perseguirli e indicando 106 azioni-tipo volte ad attuarle.

Perché parliamo di **azioni-tipo**? Difficilmente un PUMS di tipo metropolitano può individuare azioni delle quali ha diretta competenza. Quello metropolitano è un piano che deve **orientare gli enti locali**, specialmente i Comuni, a perseguire obiettivi, strategie e azioni-tipo da esso formulate: ma spetta a questi ultimi l'attuazione concreta degli interventi (o a livello più alto, alla Regione).



## 3.3. Una base solida

Per sviluppare le strategie del PUMS ci siamo avvalsi del sapere esperto del Dipartimento di Ingegneria dell'**Università di Roma Tre**, seguendo le linee di indirizzo appositamente redatte per l'attuazione del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale e seguendo lo schema ASI (*Avoid, Shift, Improve*), suggerito anche dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIMS). Ecco come funziona:

- **Avoid (evitare)**: ridurre al principio gli spostamenti evitabili, ad esempio attraverso la promozione del lavoro da remoto;
- **Shift (spostare)**: promuovere il passaggio dall'auto a modalità di trasporto più sostenibili, come il trasporto pubblico o la bicicletta, ad esempio migliorando la rete di infrastrutture ad essi dedicate;
- **Improve (migliorare)**: ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti agendo sullo sviluppo tecnologico, ad esempio tramite il rinnovo del parco circolante con veicoli meno inquinanti.



**AVOID**

**Riduzione dei km percorsi dai veicoli**  
(es. evito uno spostamento perchè ho la possibilità di lavorare da casa)



**SHIFT**

**Trasferimento dei viaggi su modalità più sostenibili**  
(es. uso il treno anzichè l'auto perchè c'è una nuova linea rapida e comoda)



**IMPROVE**

**Riduzione dell'impatto ambientale legato allo sviluppo tecnologico**  
(es. inquinò meno perchè viaggio su un veicolo a basse emissioni)

Non abbiamo perseguito solo linee guida locali e nazionali, ma abbiamo fatto in modo che il PUMS metropolitano fosse allineato anche con l'**agenda internazionale**, nel rispetto degli Obiettivi ONU (Agenda 2030):

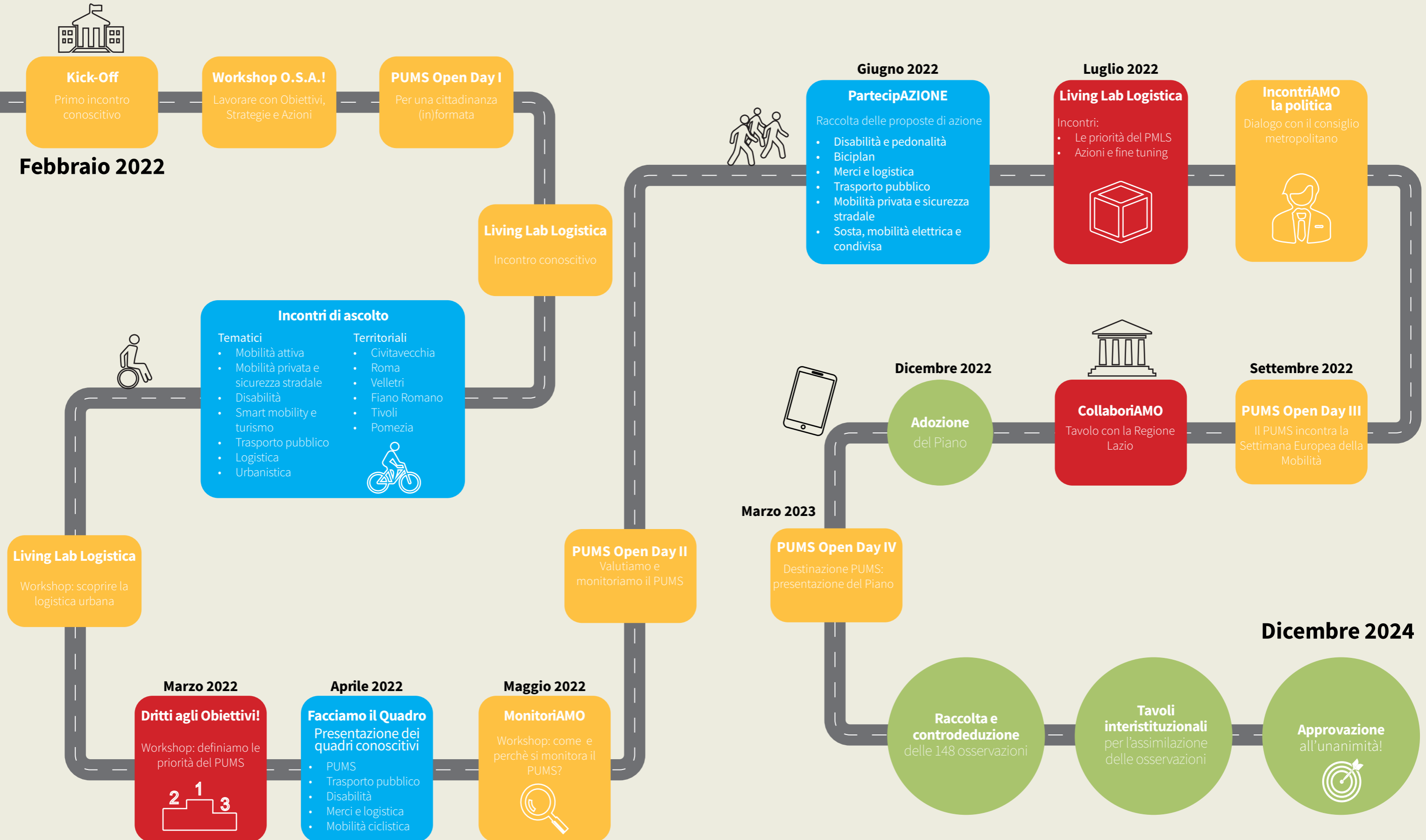
## L'integrazione tra PUMS e Agenda 2030





# Percorso partecipazione

● (In)formazione ● Ascolto ● Assimilazione



## 4. Nel vivo del Piano

### 4.1. Spostarsi sui mezzi del trasporto pubblico metropolitano

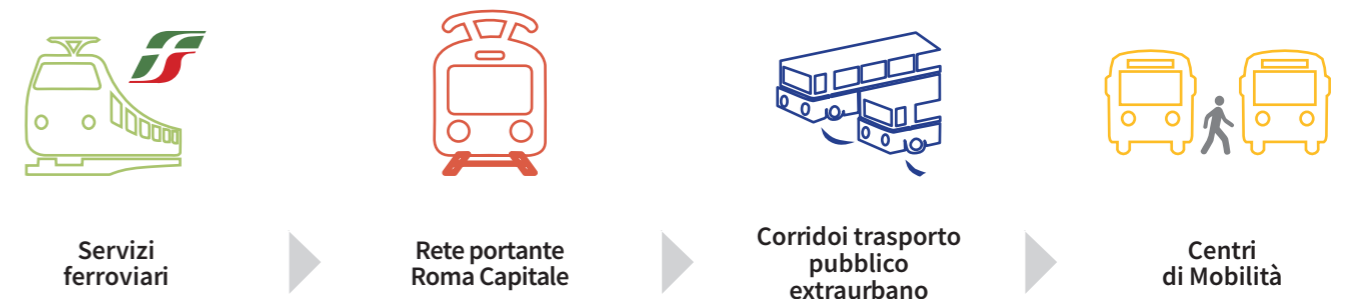
Il **Piano del Trasporto Pubblico del Bacino Metropolitano** (PdB) punta a garantire un servizio agile e integrato per l'intera area metropolitana. Cosa significa nello specifico?

- Un nuovo modello di **Sistema Ferroviario Metropolitano** (SFM), reso più efficiente grazie alla riorganizzazione e specializzazione delle linee (es. linee “passanti” che evitano Termini) e ottimizzazione della capacità di rete.
- **Centri di Mobilità**: collocati in punti strategici del territorio, come le principali stazioni ferroviarie, sono concepiti per ampliare la scelta di servizi di mobilità, promuovere vitalità urbana e rendere agile e confortevole il passaggio tra diversi mezzi di trasporto (dall'auto al treno, dalla bici al bus e così via), grazie alla dotazione di servizi come parcheggi di scambio, stalli sicuri per le biciclette, sincronizzazione oraria tra i mezzi, punti di ricarica per veicoli elettrici, installazione di servizi pubblici e commerciali. Sono pensati come veri e propri **hub** dove è possibile trovare tanti servizi diversi di mobilità e magari anche un posto dove prendere un caffè, per trasformarli da semplici luoghi di passaggio a centri utili, sicuri e piacevoli per la vita urbana.
- **Bici + Treno**, un'accoppiata vincente: il PUMS promuove l'uso della bicicletta, soprattutto per i brevi tragitti. Immagina di poter arrivare in bici alla stazione, lasciarla in un posto sicuro e poi prendere il treno: per questo si è data priorità ai collegamenti ciclabili che collegano le stazioni con il resto della città e a parcheggi sicuri per biciclette.
- Un trasporto pubblico per tutti: è prioritario rendere il **trasporto pubblico accessibile** a tutti, incluse persone anziane, con disabilità o difficoltà motorie. Questo significa mezzi più attenti a questo tipo di esigenze, fermate più sicure e facili da raggiungere, e informazioni chiare e leggibili. L'idea è che tutte le persone possano usare il trasporto pubblico indipendentemente dalle loro abilità, con un vantaggio per tutta la collettività.
- **Più connessioni** tra mezzi pubblici, meno auto: il Piano punta a riorganizzare il servizio in modo da integrare in modo complementare treni, autobus e metropolitane, rafforzando i collegamenti da-verso Roma ma anche quelli trasversali e tangenziali rispetto al capoluogo, grazie a uno studio approfondito delle direttrici più utilizzate.
- Un sistema di **trasporto intelligente**: la tecnologia può rendere il trasporto pubblico più facile e intuitivo da usare. Pensa a un'app che ti dice in tempo reale quando arriva il tuo autobus, che ti aiuta a pianificare il viaggio con diversi mezzi, e a pagare con un'unica tessera.... Si chiama “Mobilità come servizio”, anche detta MaaS!
- Attenzione alle **zone più isolate**: il Piano non dimentica le zone più lontane dal centro. Si prevedono servizi di trasporto a chiamata o flessibili, pensati per chi abita in zone dove il servizio pubblico è scarso a causa della bassa densità abitativa. L'obiettivo è garantire il diritto alla mobilità pubblica anche a chi abita in queste aree.
- Un trasporto **più verde**: il Piano mira all'utilizzo di mezzi di trasporto meno inquinanti, come autobus elettrici o a metano, per ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico.

### 4.1.1. Il Sistema Ferroviario Metropolitano

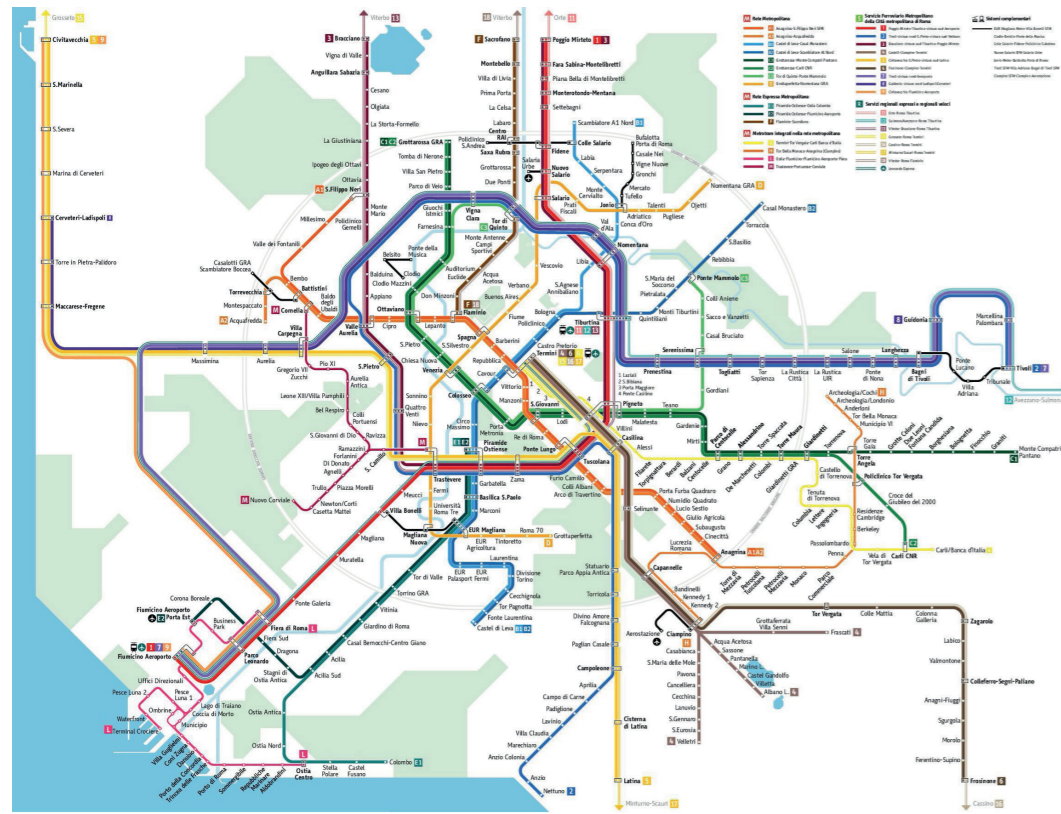
Uno degli interventi bandiera del PUMS è il Sistema Ferroviario Metropolitano, che già dal nome è pensato per rispondere alle esigenze dell'intera area metropolitana, andando **oltre la sola Capitale**. Agendo sui mezzi e sulle infrastrutture già esistenti e programmate, abbiamo proposto una riorganizzazione del servizio basata su uno studio approfondito della domanda di mobilità e strutturata su diversi livelli: come i **servizi radiali** (da-verso Roma), quelli **passanti** (che servono il territorio metropolitano evitando la Stazione Termini) e i treni **Regionali Veloci**, che invece mirano a Termini per collegarsi alla rete regionale e nazionale.

*“Grazie alla rimodulazione del servizio, si prevede circa un **23%** di offerta annua in più rispetto al programmato, con un beneficio di **58mila** spostamenti giornalieri in più sui mezzi pubblici: principalmente senza aggiungere infrastrutture, ma **migliorando quelle già previste dagli investimenti.**”*



*“Le infrastrutture di trasporto hanno il **potere** di modificare le relazioni gerarchiche nel territorio, **promuovendo l'integrazione** di città e regioni rurali, di aree d'insediamento e di ricreazione”*

## Proposta sulla rete del trasporto pubblico metropolitano

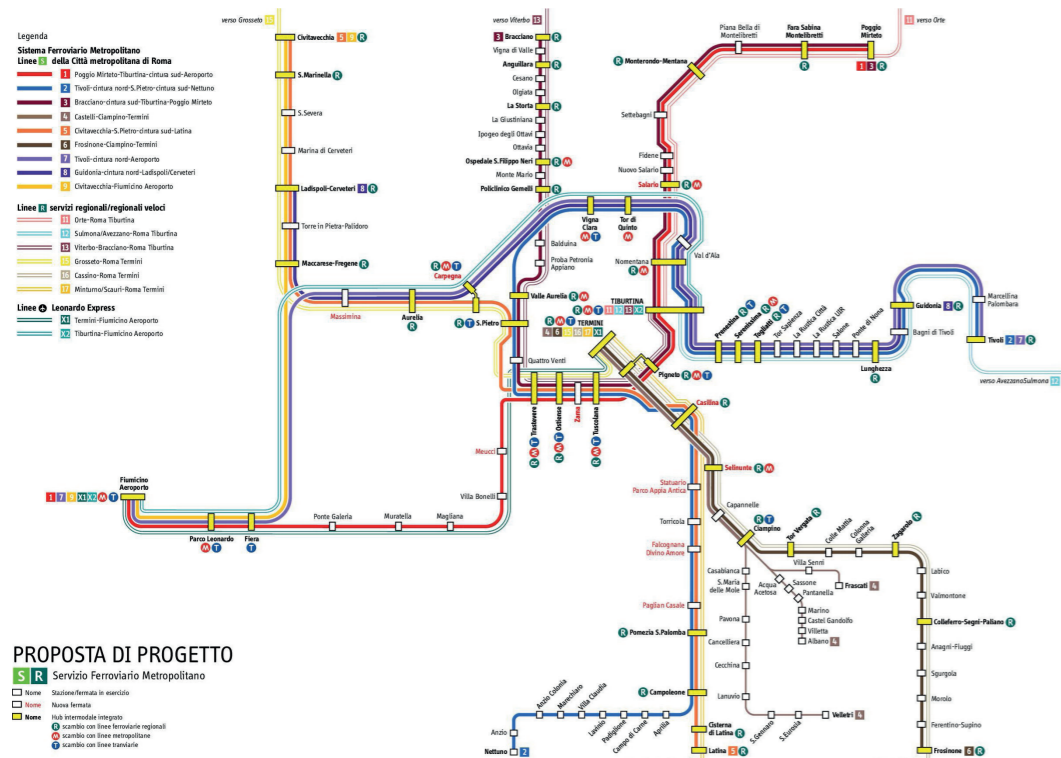


Orizzonte:  
**2035**

**€8,5 mld**  
di investimenti in corso

Principio: efficientamento  
dell'esistente e del  
pianificato

## Riorganizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)



**9**  
Servizi passanti "S"  
(evitano Termini)

**7**  
Servizi Regionali Veloci  
"RV" (mirano Termini)

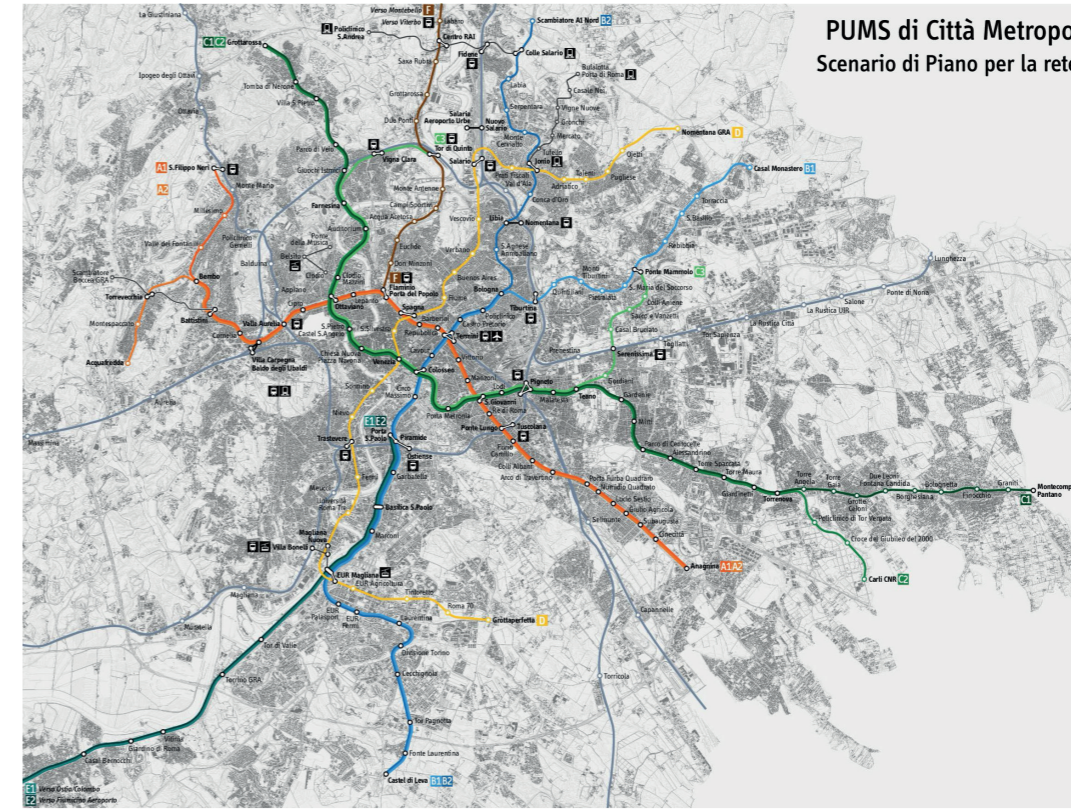
**+23%**  
offerta di mobilità annua

**+58.000**  
spostamenti giornalieri  
su ferrovia

## 4.1.2. Il Trasporto Rapido di Massa

Per quanto riguarda le **metropolitane**, il Piano è in armonia con ciò che è definito dal PUMS di Roma Capitale, quindi investimenti sia per nuove realizzazioni che per il consolidamento e ammodernamento delle linee. Stessa cosa per le linee tramviarie, con cui si ambisce a creare una solida ossatura all'interno del territorio romano. Di particolare importanza metropolitana il collegamento con **Fiumicino** e **Ciampino-Anagnina**, in quanto hub di valenza nazionale e internazionale.

### Il Trasporto Rapido di Massa: le metropolitane



PUMS di Città Metropolitana  
Scenario di Piano per la rete metro

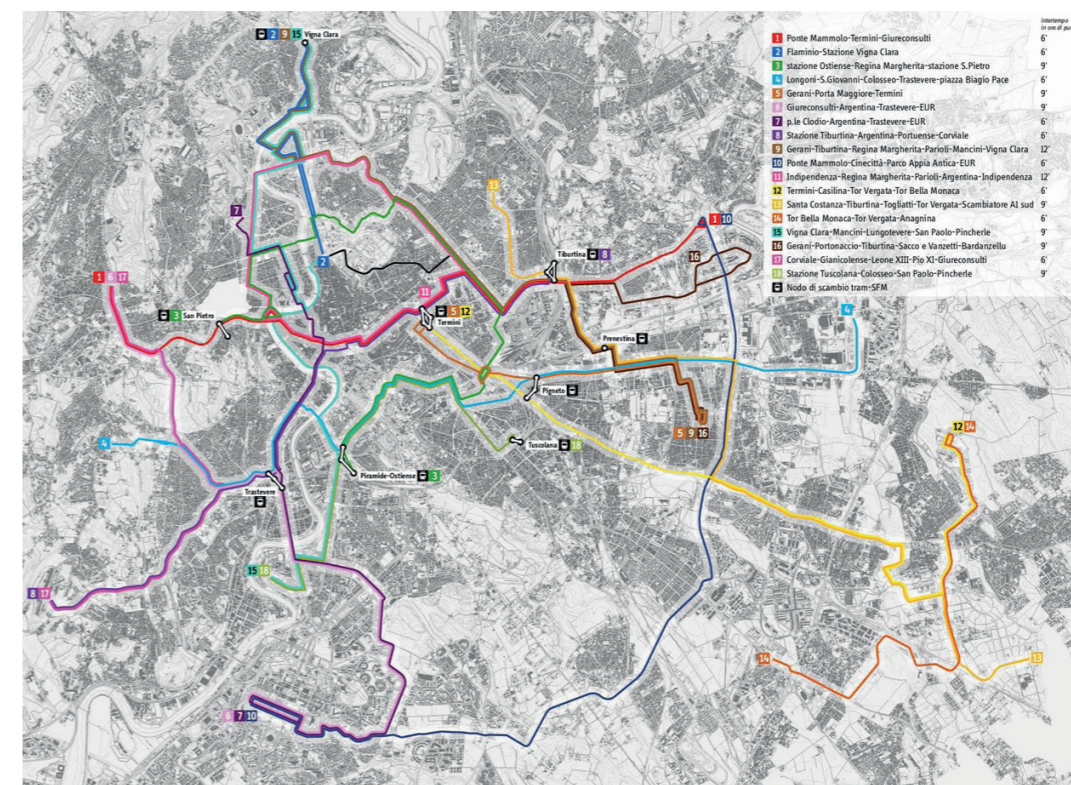
**4**  
Linee metro

**2**  
Servizi Rete  
Espressa Metropolitana

**+100 km**  
Interventi previsti

**11,5 mld €**  
Stima degli investimenti  
previsti

### Il Trasporto Rapido di Massa: i tram



**20**  
Servizi tramviari totali

**2**  
Servizi tramviari dedicati  
a Ostia e Fiumicino

**+100 km**  
Interventi previsti

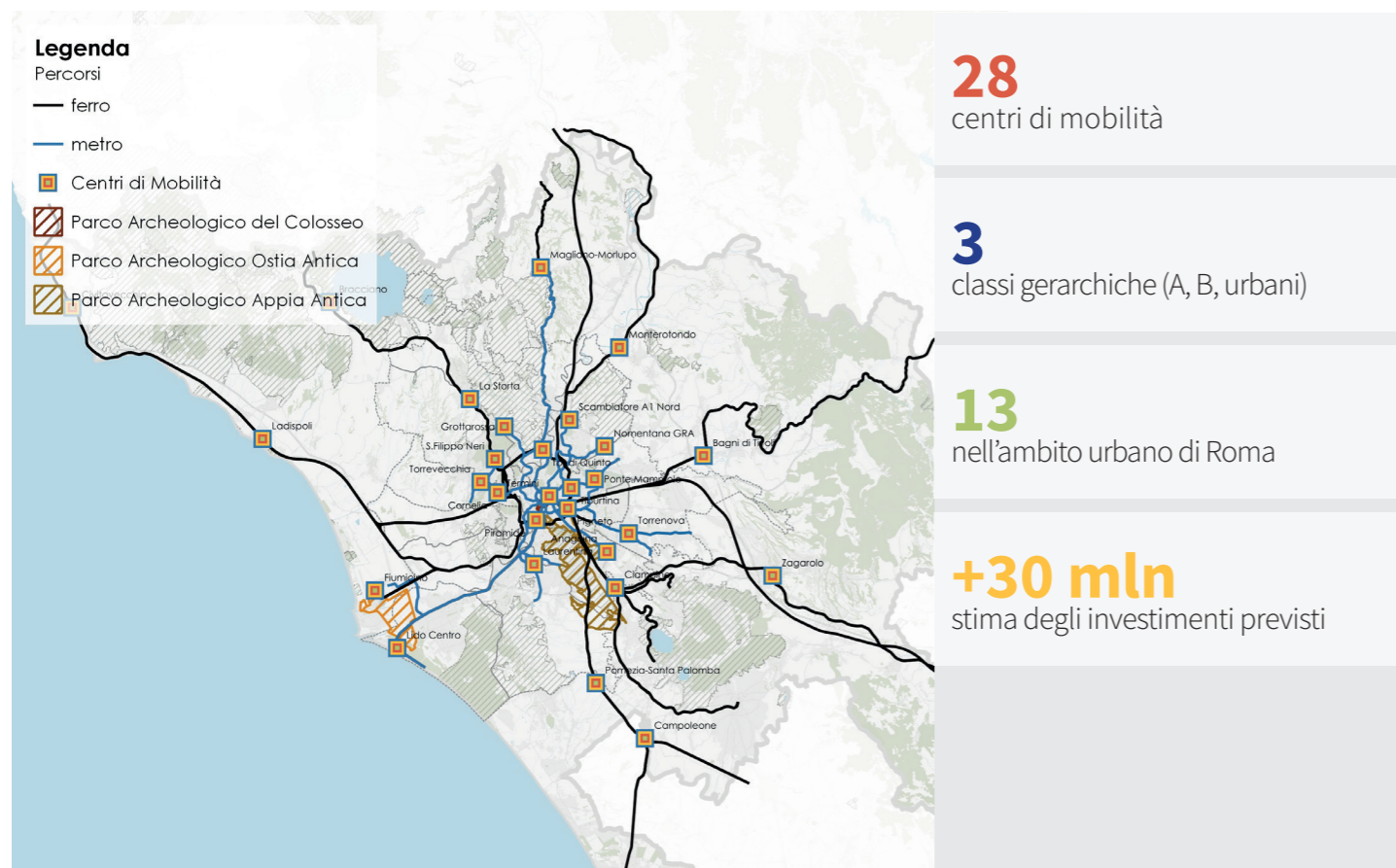
**2 mld**  
Stima degli investimenti  
previsti

### 4.1.3. I Centri di Mobilità

I Centri di Mobilità sono uno degli elementi chiave del PUMS. Grazie all'analisi approfondita delle esigenze di chi si sposta ogni giorno sul territorio metropolitano, sono stati individuati i corridoi portanti della **mobilità pendolare** lungo i quali incentivare e pianificare una rete più efficiente di mobilità extra urbana. Come? Aumentando i tipi di servizi, ricorrendo alla preferenziazione delle linee, ma soprattutto valorizzando i **punti di connessione** tra questi corridoi principali. Sono stati individuati **28 nodi strategici** lungo i principali percorsi del pendolarismo, dove si concentrano diversi servizi di trasporto: i Centri di Mobilità.

Si tratta di luoghi dove condensare e avere accesso a più servizi di mobilità come treni, metro, tram e percorsi ciclabili. Sono pensati per diventare **punti di riferimento** della mobilità e rendere il cambio tra mezzi diversi semplice, comodo e conveniente. Questo accadrà trasformando tali spazi in luoghi sicuri, vitali, ben collegati e accessibili, dove trovare tutte le informazioni e i servizi necessari per muoversi in modo facile e sostenibile, anche in ottica MaaS – “Mobilità come servizio”.

#### I Centri di Mobilità proposti dal PUMS metropolitano



### 4.2. Pedalare nella città metropolitana: il Biciplan dell'area vasta

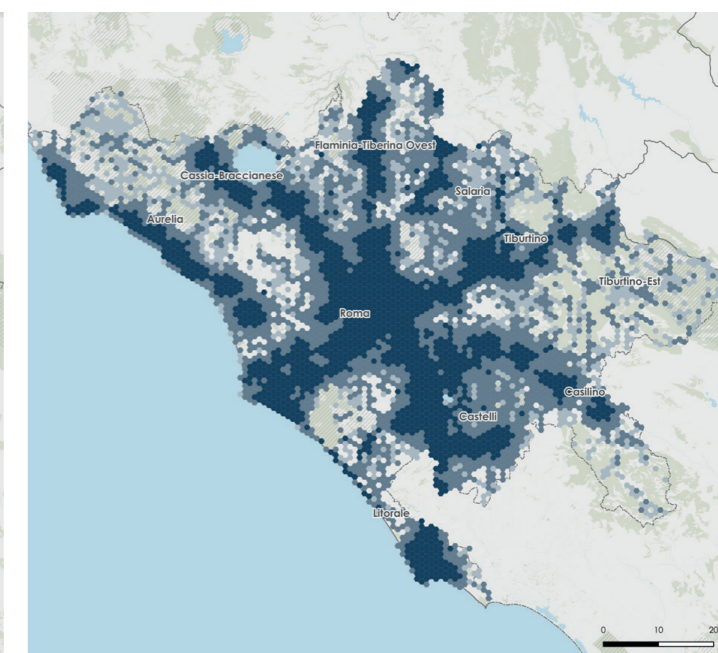
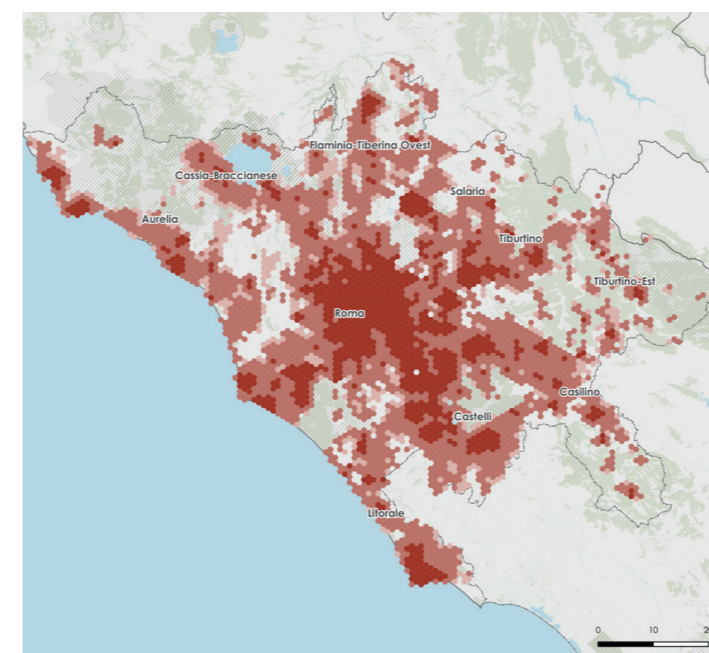
Il Biciplan unisce i comuni della città metropolitana in un'**unica rete** di percorsi ciclabili e fornisce loro una cassetta degli attrezzi per progettare in modo **omogeneo** sul territorio le infrastrutture e i servizi legati alla ciclabilità.

Il Piano mira a dare spazio alla mobilità attiva, creando una **rete integrata** di percorsi diretti, strategici e adatti a tutti: chi usa la bici per lavoro e commissioni quotidiane, chi per turismo, ma anche bambini ed anziani. L'obiettivo più ambizioso che la Città metropolitana dovrà perseguire, attivando e coordinando le sinergie tra Regione, Città Metropolitana e Comuni, è lo sviluppo della **bicipolitana**: una rete ciclabile strutturata come una vera e propria metropolitana, con percorsi organizzati in linee intuitive, segnaletica chiara e interconnessioni strategiche.

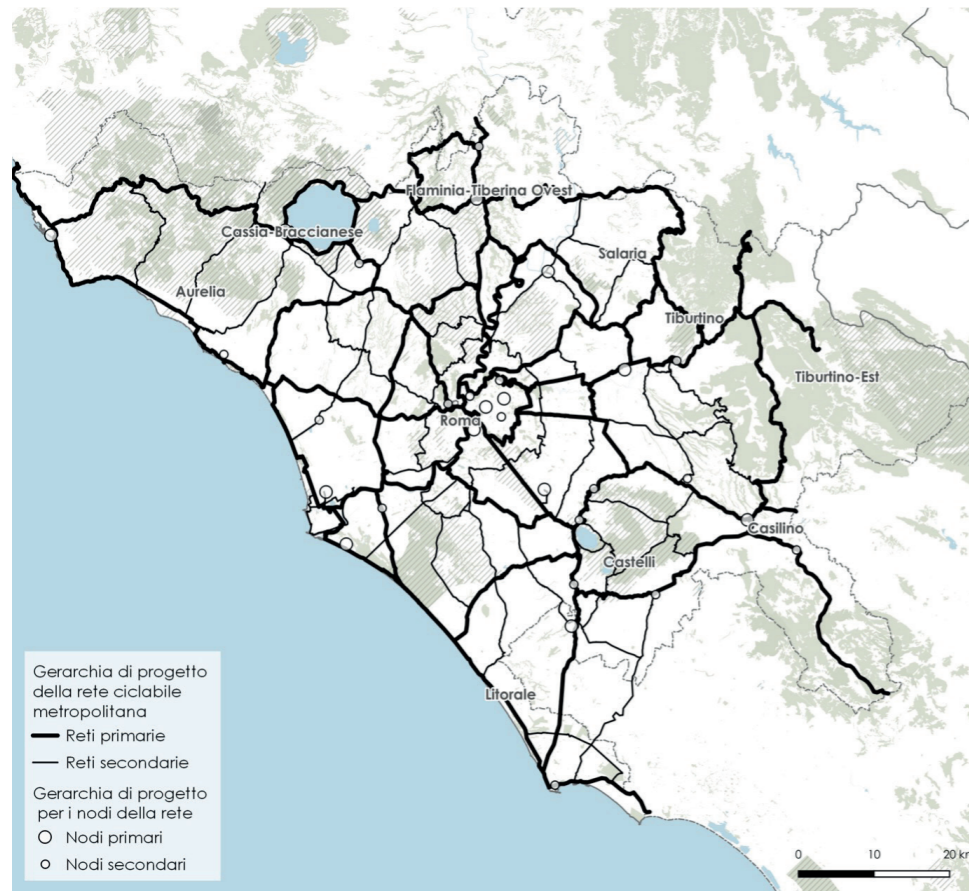
Tramite uno studio approfondito delle caratteristiche delle strade e della loro intensità di utilizzo, si è elaborato un **Indice di Ciclabilità** che ha permesso di individuare i migliori percorsi e distinguerli in base alla loro funzione (quotidiana, turistica) e gerarchia (rete principale e secondaria). Questo ha permesso di organizzare i percorsi ciclabili differenziando quelli destinati a un utilizzo di tipo quotidiano da quelli di tipo turistico, e di dare particolare risalto ai percorsi di **importanza strategica** per i territori, come quelli verso le scuole, le stazioni ferroviarie e altri importanti punti di attrazione territoriale.

Grazie alla collaborazione con il territorio si è data voce alla necessità di valorizzazione del territorio anche attraverso il **turismo lento**, con collegamenti che favoriscano la scoperta di luoghi di alto valore paesaggistico al di fuori dei circuiti più tracciati e alleggerendo le pressioni turistiche sulla Capitale.

Ma non si tratta solo di piste: nel Biciplan si dà molta importanza all'**utilizzo intermodale** della bicicletta, che non deve essere un'alternativa isolata, ma integrata con il trasporto pubblico: garantire parcheggi sicuri nei pressi delle stazioni e una segnaletica chiara sono interventi che vanno in questa direzione. Inoltre, il Biciplan incoraggia un **cambiamento culturale**: la promozione dell'uso della bicicletta e dell'uso condiviso dello spazio urbano non può prescindere da campagne di comunicazione e sensibilizzazione diffuse a tutta la cittadinanza, a partire dai più piccoli e nelle scuole con la diffusione di strade scolastiche e servizi di Pedibus e Bicibus.



## Caratteristiche del Biciplan



**520 km**  
di nuove piste ciclabili

**2,7 mln**  
residenti serviti a 1km  
dalla rete locale

**84%**  
stazioni ferro a 1km  
dalla rete ciclabile

**5 siti**  
UNESCO collegati con  
la rete ciclabile

## Principali proposte



Realizzazione della **rete ciclabile** metropolitana: 20 corridoi primari e 29 secondari

Realizzazione delle **dotazioni** ciclabili nei principali nodi di interscambio

Definizione di **criteri di pianificazione** e gestione della mobilità ciclabile

Offerta di infrastrutture e servizi dedicati al **cicloturismo** (come percorsi, strutture ricettive dedicate, ciclofficine)

Promozione della **cultura** della ciclabilità

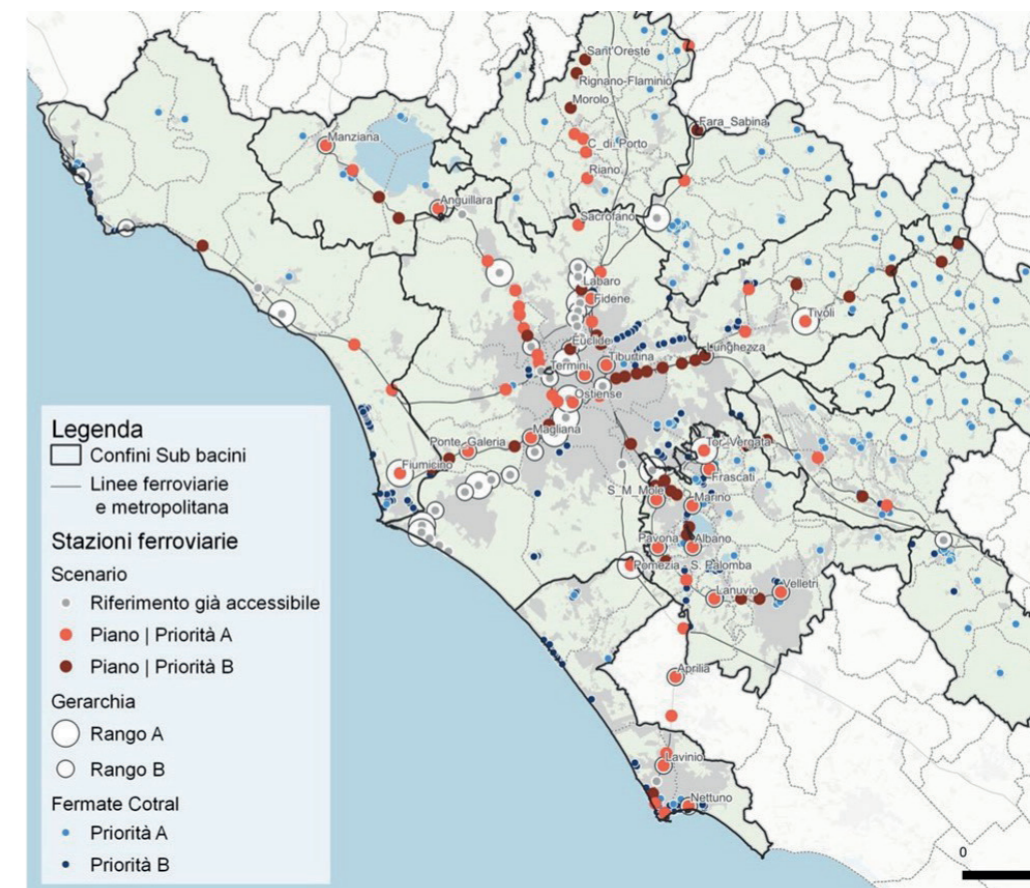
## 4.3. L'accessibilità diffusa: spostarsi con (dis)abilità

Potersi muovere liberamente e partecipare pienamente alla vita della comunità indipendentemente dalle proprie abilità è il fulcro del **Piano per la Mobilità delle Persone con Disabilità** (PMPD). L'obiettivo è creare un ambiente urbano accessibile a tutti, seguendo il principio dell'accessibilità universale: spazi, servizi e informazioni di pubblico interesse devono essere fruibili da tutti, comprese le persone con disabilità visive, uditive o cognitive. Il PMPD nasce dall'**analisi delle esigenze** delle persone con disabilità, svolta con studi ad hoc e attraverso il dialogo diretto con le associazioni del settore. Si è svolto un grande lavoro di standardizzazione per fornire ai Comuni metropolitani **linee guida** per la redazione dei Piani di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA). I **PEBA** sono strumenti fondamentali a disposizione dei Comuni per rendere accessibili edifici, spazi pubblici e infrastrutture di trasporto, rimuovendo gli ostacoli che impediscono la piena fruizione di spazi e servizi pubblici. Alcuni esempi di intervento promossi dal PMPD:

- Adeguamento dei **mezzi pubblici** su ferro in termini di accessibilità, in linea con il Protocollo d'Intesa tra Regione Lazio e associazioni di categoria, e miglioramento dell'accessibilità delle **stazioni** ferroviarie
- Applicazione delle linee guida per la redazione, adozione, approvazione e attuazione dei **PEBA**
- Adeguamento delle **fermate** del trasporto pubblico extraurbano per garantire l'accessibilità universale, ad esempio con percorsi tattili e rampe
- Creazione di **percorsi pedonali protetti** e accessibili nei centri storici e nelle aree di maggiore interesse
- Implementazione di sistemi audio per la diffusione **vocale** dei messaggi visualizzati sui mezzi
- Miglioramento dell'**illuminazione** dei percorsi sia pedonali che ciclabili
- Attivazione di servizi come i **buoni taxi** dedicati alle persone con disabilità.

*“Una città più **inclusiva**, equa e vivibile è un guadagno per **tutti**”*

## Piano per la Mobilità delle Persone con Disabilità



Linee guida per la progettazione secondo il principio dell'**accessibilità universale** (per Comuni, stakeholder, operatori)

Individuazione dei **nodi** nei quali attuare le linee guida e applicare norme di buona progettazione

Indirizzi per la redazione dei **PEBA** dei comuni di Città metropolitana secondo uno standard metropolitano

## 4.4. Gestire le merci nella città metropolitana

Il movimento delle merci, che va dalla consegna di pacchi acquistati online fino al rifornimento dei negozi, deve essere regolato con sempre più attenzione perché avvenga nel rispetto dell'ambiente e senza creare disagi. Questo è l'obiettivo del **Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile** (PMLS).

Il PMLS nasce da un'analisi approfondita delle criticità del sistema logistico attuale e propone una serie di misure per mitigare e risolvere i problemi legati alla logistica urbana, tenendo conto degli impatti ambientali, economici e sociali. Come? Ecco i principi che guidano il PMLS:

- Promuovere il passaggio a **veicoli a basse emissioni**, incluse le cargobike
- **Ottimizzare i percorsi** e ridurre i tempi di consegna e del traffico merci, per un sistema logistico più competitivo e vantaggioso sia per le aziende che per i consumatori (meno km, meno traffico, meno costi)
- Ragionare per **filiere**, come la consegna dell'e-commerce, la distribuzione di merci deperibili e la movimentazione di materiali per l'edilizia, individuando le specificità di ciascuna e le relative esigenze e soluzioni mirate
- Coinvolgere gli operatori di trasporto, le associazioni di categoria dei commercianti e i rappresentanti delle istituzioni in un tavolo permanente per garantire un **dialogo costante**, come sperimentato nel Living Lab Logistica.

Gli interventi chiave:

- Implementazione di un sistema di **accreditamento** per i veicoli adibiti al trasporto merci e sviluppo di piattaforme digitali per la gestione delle autorizzazioni e la condivisione di informazioni
- Politiche di accesso agevolato alle ZTL per i veicoli accreditati e **restrizioni progressive** per i veicoli inquinanti
- Creazione di una rete integrata di **mini-hub** pubblici e privati per ottimizzare la distribuzione delle merci
- Utilizzo di soluzioni innovative per la distribuzione dell'**ultimo miglio**, come l'uso di cargobike o veicoli elettrici
- Definizione di corridoi per i **mezzi pesanti**
- Incentivi monetari e non monetari per la **transizione energetica** (veicoli a basse emissioni) o per favorire lo sfasamento delle consegne e ridurre la congestione, ad esempio incentivando la ricezione della merce fuori orario
- Miglioramento della logistica nei **poli produttivi** e direzionali, promuovendo studi ad hoc per individuare i servizi più adeguati.

La Città Metropolitana assume un ruolo di **raccordo istituzionale** tra la Regione e i Comuni, assicurando la coerenza delle misure adottate dai Comuni con le normative e la pianificazione regionale.

### Alcune tra le misure prioritarie proposte per la logistica urbana

#### Politiche di accesso

Adeguamento e armonizzazione degli accessi e agevolazione dei mezzi green

#### Spazi per la logistica

Rete integrata di Mini-hub (pubblici e privati) per ottimizzare la distribuzione delle merci nelle aree urbane

#### Incentivi

Promozione della transizione energetica e sfasamento consegne con incentivi monetari e non monetari

#### Interventi trasversali

Armonizzazione con politiche regionali e locali

## 5. Diamo i numeri

### 5.1. La stima dei benefici

Il PUMS metropolitano per la sua piena realizzazione prevede investimenti complessivi per **15 miliardi** di euro, di cui la maggior parte **già stanziata** – ovvero relativa a interventi già previsti e pianificati. La vera sfida del Piano, quindi, non è lanciare nuove opere, ma **trasformare in realtà** gli interventi già programmati, massimizzando l'efficacia delle risorse disponibili. Se riusciremo in questo obiettivo, i benefici saranno straordinari: secondo i modelli di simulazione, assisteremo a una **riduzione di 575.000 spostamenti** giornalieri in auto: è l'equivalente di un'intera giornata di traffico sul Grande Raccordo Anulare! Questi spostamenti verranno assorbiti da un sistema di mobilità più sostenibile: si distribuiranno infatti su **300.000** viaggi in più sul trasporto pubblico e **275.000** su modalità attiva, ovvero in bici e a piedi, grazie a migliori connessioni, infrastrutture e servizi.

Un cambiamento concreto che si traduce in un **risparmio** di costi, emissioni e tempo perso nel traffico, per territori più vivibili, efficienti e sostenibili.

# -575 mila

Spostamenti giornalieri su auto

# 1 mld €/anno

Stima monetaria dei risparmi di tempo

# +275 mila

Spostamenti giornalieri su mobilità attiva

# +1,6 mln

Percorrenze giornaliere a bordo del trasporto pubblico

# 15 mld €

Stima degli investimenti previsti

# +300 mila

Spostamenti giornalieri su trasporto pubblico

# -27%

Riduzione n° medio di trasbordi tra un mezzo e l'altro

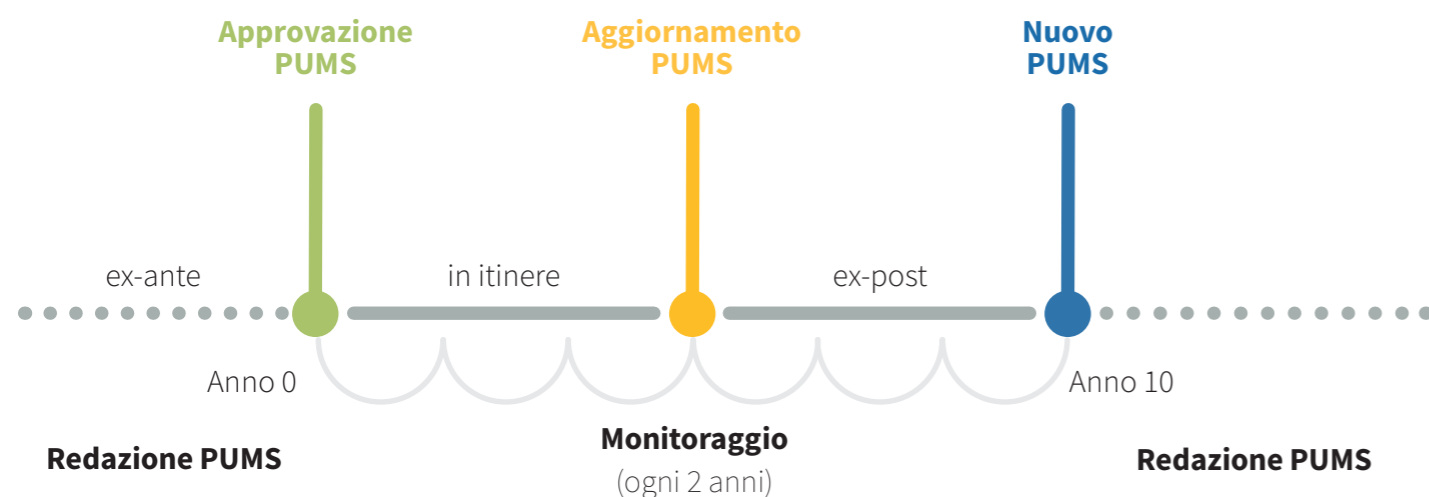
# -7%

Emissioni di CO2

## 5.2. ...Sì ma ora che succede?

Il PUMS è stato **adottato** dalla Giunta metropolitana nel dicembre 2022: questo significa che è stato pubblicato e sottoposto alle osservazioni della cittadinanza per una condivisione e revisione complessiva. Nel dicembre 2024 i documenti definitivi e aggiornati sulla base dei suggerimenti e delle osservazioni accolte sono dunque stati sottoposti al voto del Consiglio metropolitano, che li ha **approvati** all'unanimità. Un passaggio fondamentale per sbloccare l'accesso ai fondi per la **piena attuazione** del piano, che dipenderà dalla **collaborazione sinergica** di tutti i Comuni coinvolti. Come dimostrano questi passaggi, il PUMS non è un documento statico ma un **piano-processo** pensato per adattarsi continuamente alle trasformazioni del territorio e alle nuove esigenze di mobilità. Il suo percorso, infatti, non finirà qui: sarà accompagnato da **monitoraggi** costanti per misurare i risultati ottenuti e, se necessario, introdurre correttivi che ne garantiscano l'efficacia in occasione dell'**aggiornamento** previsto dopo 5 anni. Al termine dei 10 anni si procederà con un aggiornamento complessivo del Piano.

### Un piano-processo



PUMS METROPOLITANO

**APPROVATO**

ALL'UNANIMITÀ



# 6. Scopri di più

## 6.1. Dove si trovano i documenti integrali?

Esplora il **sito dedicato** per scoprire gli approfondimenti sul Piano e sfoglia i documenti integrali del PUMS e dei Piani di Settore su <https://pums.cittametropolitanaroma.it/> cliccando "Documenti" sul menu in alto.



Nella pagina "Documenti", nella sezione "Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)" è possibile consultare:

- Il **PUMS Volume 1** (*Quadro conoscitivo*): contiene l'analisi territoriale su cui si basa il piano, ed è composto da una parte relativa al quadro normativo, pianificatorio e programmatico e dalle analisi territoriali e del sistema di mobilità. Si conclude con l'elaborazione dei punti di Forza e di Debolezza, Opportunità e Minacce.
- Il **PUMS Volume 2** (*Costruzione partecipata dello Scenario di Piano*): è un documento di tipo metodologico, che illustra i dettagli di tipo tecnico e processuale quali la definizione degli obiettivi e l'elaborazione e valutazione comparata degli scenari di Piano.
- Il **PUMS Volume 3** (*Documento di Piano*): è il cuore del PUMS, di cui enuncia la visione e i relativi obiettivi, strategie e azioni previste. Comprende i dettagli relativi alla sostenibilità economica del Piano e le linee guida per l'attuazione nei Comuni.
- Il **Piano di Monitoraggio** del PUMS: illustra come verranno misurati e monitorati i progressi e gli impatti del PUMS negli anni a venire, mentre il Report di monitoraggio ex ante fotografa la situazione attuale ("tempo zero").

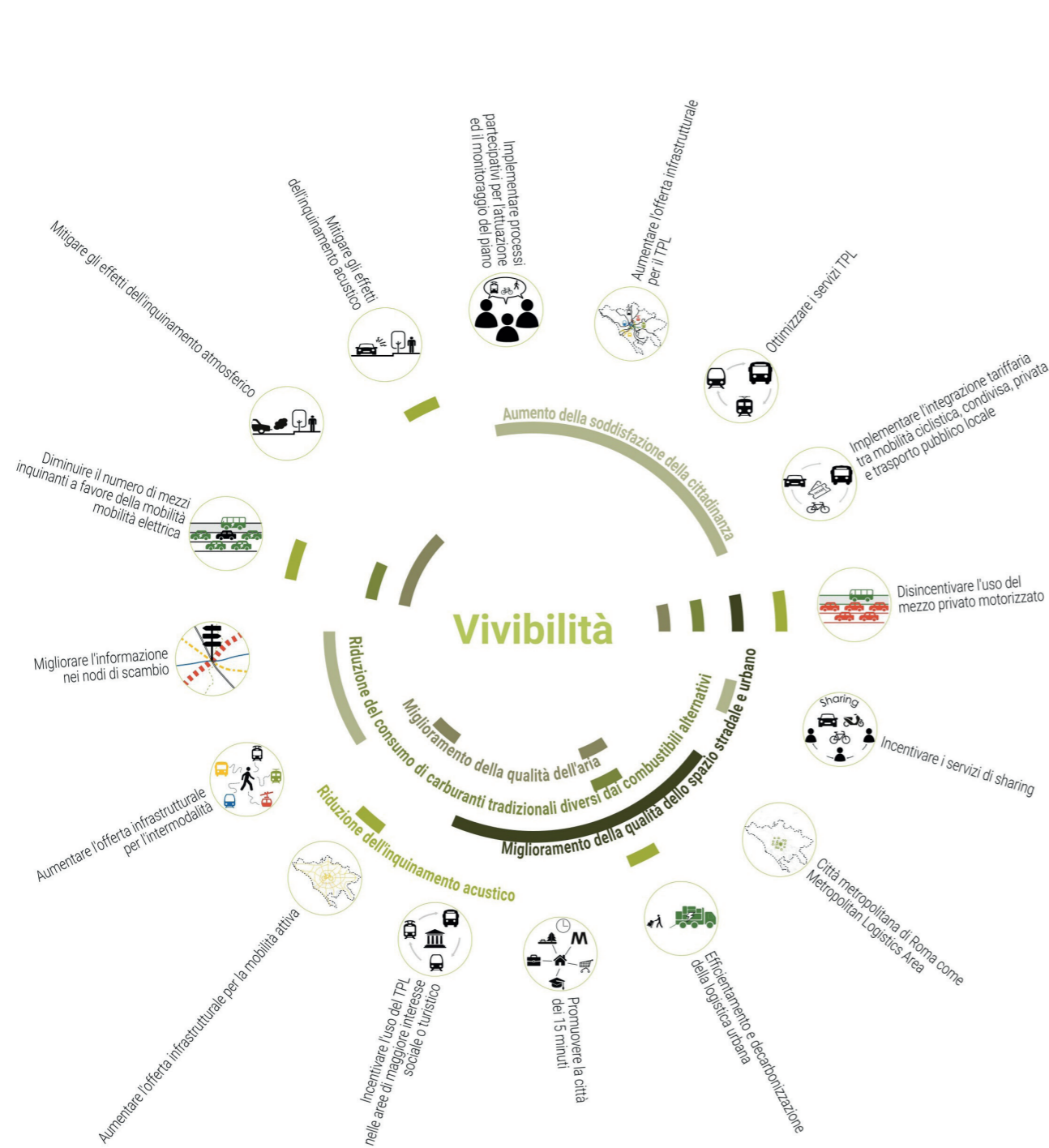
Nelle altre sezioni sono consultabili:

- In "**Partecipazione**": i *Report della prima e della seconda fase di partecipazione*, che descrivono in modo dettagliato le attività di ogni fase ed i relativi impatti sui documenti del PUMS; la *Valutazione delle proposte di azione* raccolte dal territorio e il *Documento di Controdeduzione alle Osservazioni*, che descrive la fase di valutazione e assimilazione delle proposte provenienti dal territorio.
- In "**Valutazione Ambientale Strategica**": il *Rapporto Ambientale*, la *Sintesi non tecnica*, la *Valutazione di incidenza ambientale* e la *Dichiarazione di Sintesi*.
- I Quadri Conoscitivi, i Documenti di Piano e le Tavole dei **Piani di Settore** (PdB, Biciplan, PMLS, PMPD) sono disponibili nelle relative sezioni.

## 6.2. Come si legge il PUMS?

L'elaborato principale, ovvero il Documento di Piano, è il **PUMS Volume 3**. I suoi capitoli sono organizzati sulla base degli **Obiettivi generali** (Efficienza, Accessibilità, Sviluppo, Vivibilità, Sicurezza). All'interno di ogni capitolo sono dunque descritti i **macro-obiettivi** collegati, per cui vengono a loro volta espone le **strategie** e le **azioni** connesse, compresa la serie di interventi concreti previsti sul territorio. È il metodo O.S.A.!

Grazie alla stretta connessione tra obiettivi, strategie e azioni è possibile monitorare il contributo delle diverse misure al raggiungimento dei relativi obiettivi, misurando lo stato di attuazione degli interventi ed i risultati in termini di qualità dell'aria, incidentalità, distribuzione del traffico e così via.

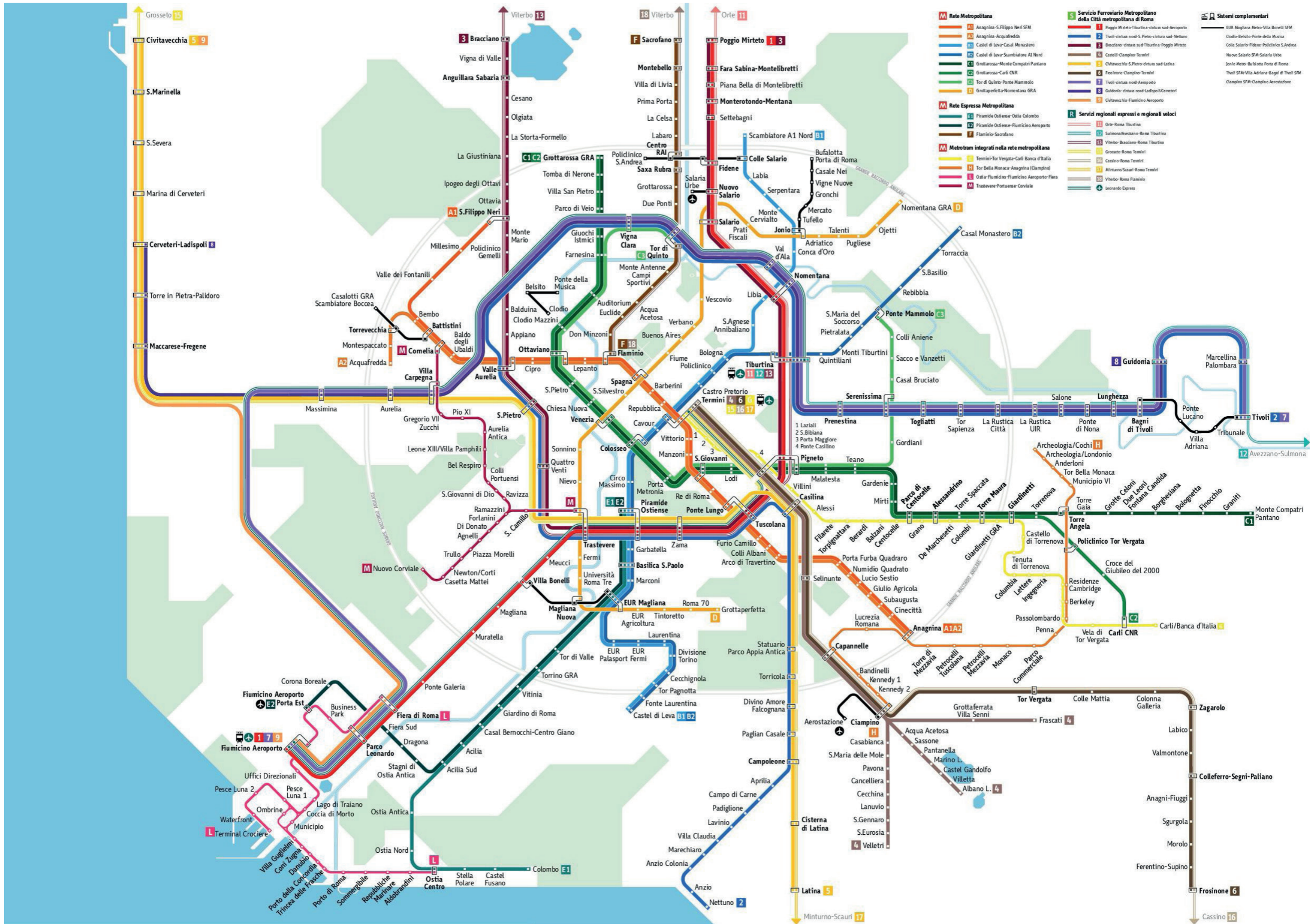


Esempio di Obiettivo generale con i macro-obiettivi e le strategie connesse

## 7. Lista degli interventi

Si riepilogano di seguito gli **interventi specifici** previsti dal PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale, suddivisi per ambito di interesse e per strategia o azione-tipo di riferimento. La distribuzione temporale degli interventi è pensata in **armonia** con gli Scenari di Piano del PUMS di Roma Capitale. Pertanto, per gli interventi che fanno fede a un'armonizzazione con il Piano capitolino si considera lo scenario di medio periodo (**2030**); per tutti gli altri interventi si considera l'orizzonte temporale proprio del PUMS metropolitano, ovvero il lungo periodo (**2035**).





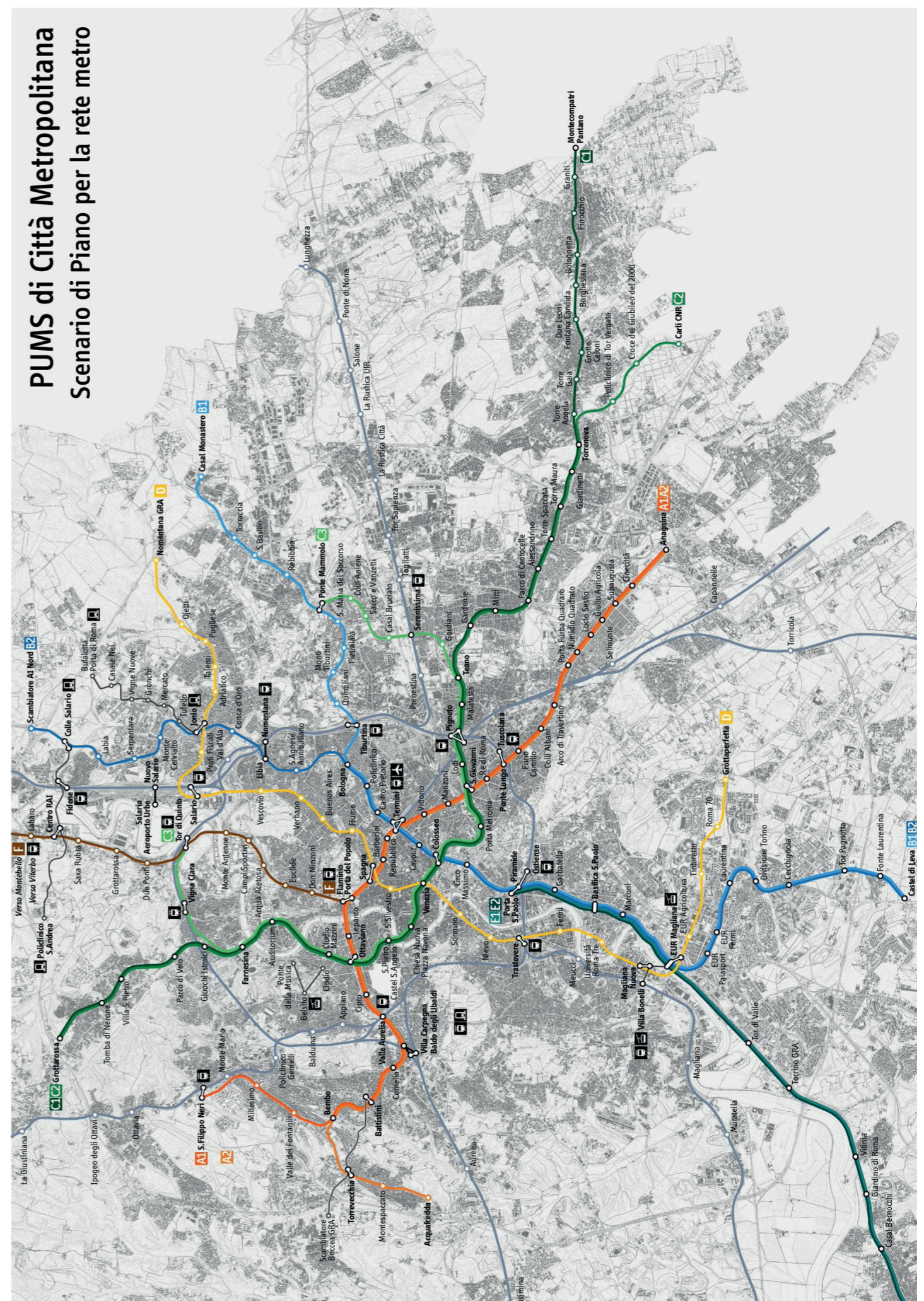
## 7.1. Il trasporto pubblico locale

### Az.001 - Sviluppo della rete infrastrutturale ferroviaria metropolitana RFI e Regionale

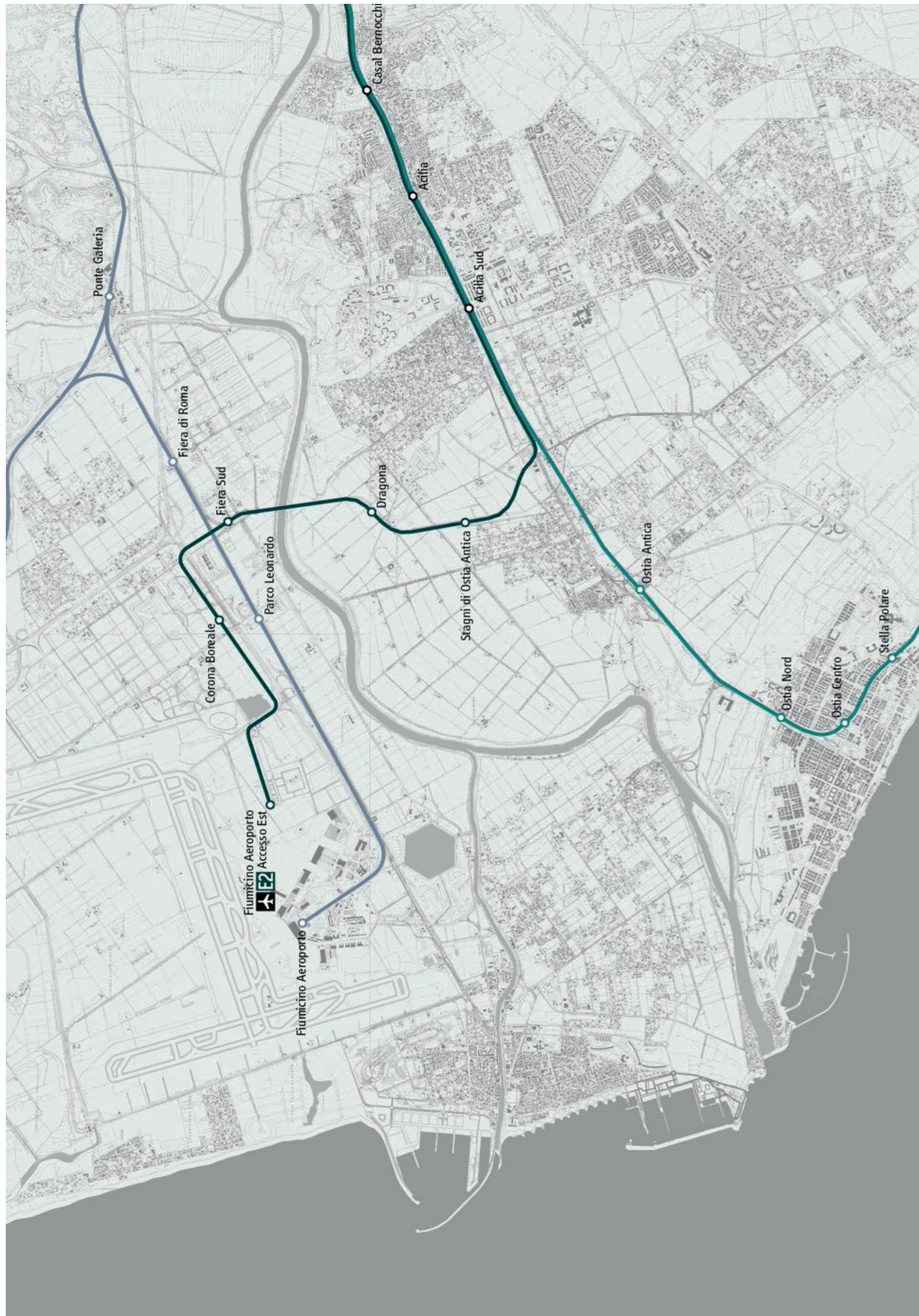
Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-01	Nuove stazioni ferroviarie: Massimina, Selinunte, Statuario, Zama	M2-10	2030
P35-TP-02	Quadruplicamento binari tra Casilina e Capannelle	M3-10	2030
P35-TP-03	Raccordi ferroviari tra FL1-FL5 e FL3-FL5	M3-11	2030
P35-TP-04	Nuova stazione ferroviaria Meucci		2035
P35-TP-05	Stazioni Carpegna, Divino Amore e Paglian Casale		2035

### Az.002 - Sviluppo della rete infrastrutturale metro

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-06	Metro B da Rebibbia a Casal Monastero	M2-01	2030
P35-TP-07	Potenziamento Roma-Lido (Metromare/Metro E)	M2-03	2030
P35-TP-08	Potenziamento Roma Nord (Metro F)	M2-04	2030
P35-TP-09	Metro B1 da Jonio a Colle Salario-GRA	M2-05	2030
P35-TP-10	Metro A da Battistini a San Filippo Neri	M2-06	2030
P35-TP-11	Metro D da Grottaferreta a Nomentana/GRA	M2-07   M3-02   M3-03	2030
P35-TP-12	Stazioni Torrino e Giardini di Roma sulla Roma-Lido	M2-08	2030
P35-TP-13	Metro A da Bembo a Acquafredda	M3-04	2030
P35-TP-14	Diramazione metro C1 da Teano a Ponte Mammolo	M3-05	2030
P35-TP-15	Diramazione metro C2 da Farnesina a Grottarossa	M3-06	2030
P35-TP-16	Diramazione Roma-Lido (Metromare/Metro E) da Acilia Sud a Fiumicino Aeroporto Est	M3-08	2030
P35-TP-17	Nuova fermata Don Minzoni (Valle Giulia)	M3-09	2030
P35-TP-18	Diramazione Metro C da Torre Angela a Tor Vergata		2035
P35-TP-19	Metro B da Laurentina a Castel di Leve		2035
P35-TP-95	Metro C da Farnesina a Tor di Quinto	M2-02	2030

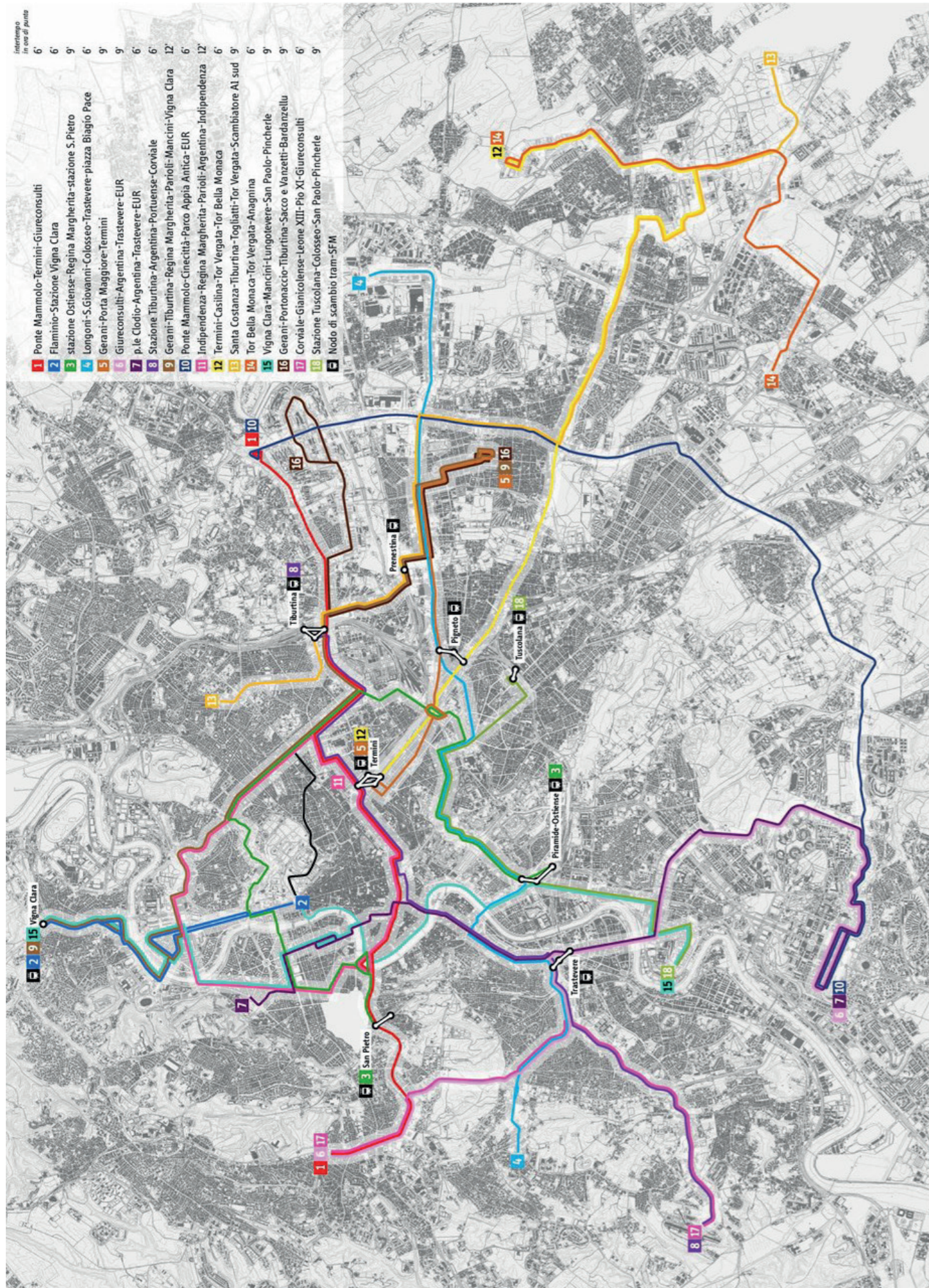


Schema dei servizi della rete metropolitana di Roma Capitale prevista dal PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale

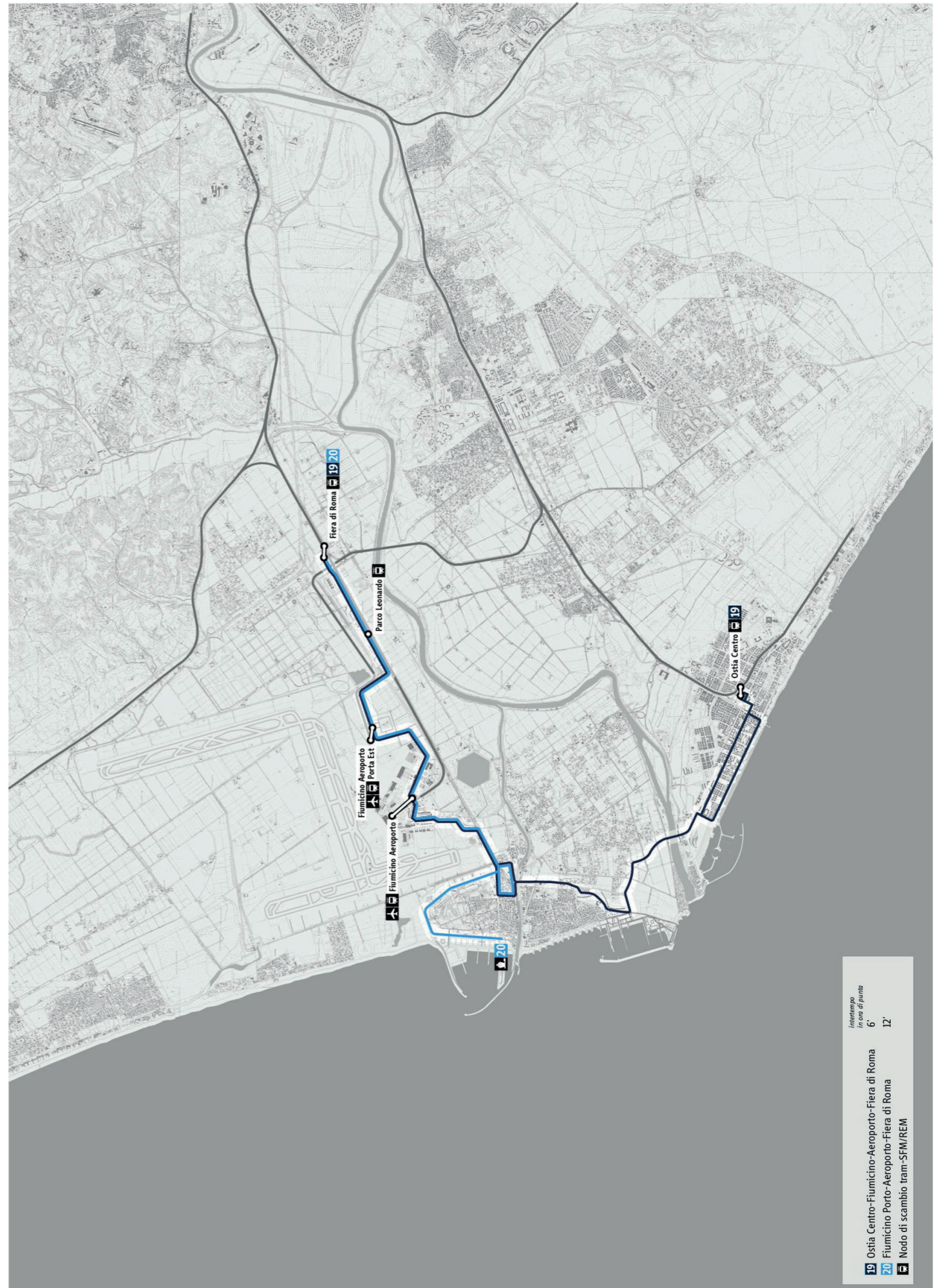


## Az.003 - Sviluppo della rete infrastrutturale tranviaria

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-20	Collegamento tramviario Anagnina-Cambellotti	M2-15	2030
P35-TP-21	Collegamento tramviario Piazza Mancini-Via Flaminia-Corso Francia-Stazione Vigna Clara	M2-16	2030
P35-TP-22	Collegamento tramviario Viale Angelico-Piazzale Clodio	M2-21	2030
P35-TP-23	Collegamento tramviario Viale Angelico-Ponte della Musica-Auditorium-Parco della Musica	M2-22	2030
P35-TP-24	Prolungamento della Roma-Giardinetti da Tor Vergata a Banca d'Italia	M2-25	2030
P35-TP-25	Collegamento tramviario Stazione Tiburtina-Ponte Mammolo	M2-26	2030
P35-TP-26	Collegamento tramviario Marconi-Parco Appia Antica-Subaugusta	M2-28	2030
P35-TP-27	Collegamento tramviario Trastevere-Portuense-Corviale	M2-30	2030
P35-TP-28	Collegamento tramviario Fiera di Roma-Parco Leonardo-Fiumicino Città-Nuovo Porto Commerciale	M2-33	2030
P35-TP-29	Collegamento tramviario Cambellotti-Tor Bella Monaca	M3-13	2030
P35-TP-30	Collegamento tramviario Termini-Piazza Indipendenza-Viale Regina Elena	M3-14	2030
P35-TP-31	Collegamento tramviario Lungotevere da via Zanardelli a via Marmorata	M3-15	2030
P35-TP-32	Collegamento tramviario Auditorium Parco della Musica-Piazza Euclide-Piazza Ungheria	M3-16	2030
P35-TP-33	Collegamento tramviario Largo Preneste-Portonaccio-Stazione Tiburtina	M3-17	2030
P35-TP-34	Collegamento tramviario Togliatti-Tor Sapienza	M3-18	2030
P35-TP-35	Collegamento tramviario Rinascimento-Milizie	M3-19	2030
P35-TP-36	Collegamento tramviario Casaletto-Silvestri	M3-20	2030
P35-TP-37	Collegamento tramviario Porta San Paolo-Ostiense-Basilica di San Paolo	M3-21	2030
P35-TP-38	Collegamento tramviario Ostia Centro-Fiumicino Città-Porto Commerciale	M3-27	2030
P35-TP-95	Collegamento tramviario da Parco Torrenova a Tor Vergata		2035
P35-TP-96	Collegamento tramviario tra Laurentina e EUR Palasport		2035
P35-TP-97	Collegamento tramviario Porta San Paolo-Ostiense-Basilica di San Paolo da via Baldelli a via Pincherle		2035
P35-TP-98	Collegamento tramviario Santa Costanza-Tiburtina		2035
P35-TP-99	Collegamento tramviario via Tiburtina-Bardanzellu		2035
P35-TP-100	Collegamento tramviario via La Spezia-Tuscolana		2035
P35-TP-101	Collegamento tramviario p.zza Pio XI-via Leone XIII	M3-23	2030
P35-TP-102	Collegamento tramviario Largo di Torre Argentina		2035



Schema dei servizi tramviari di Roma Capitale previsti dal PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale



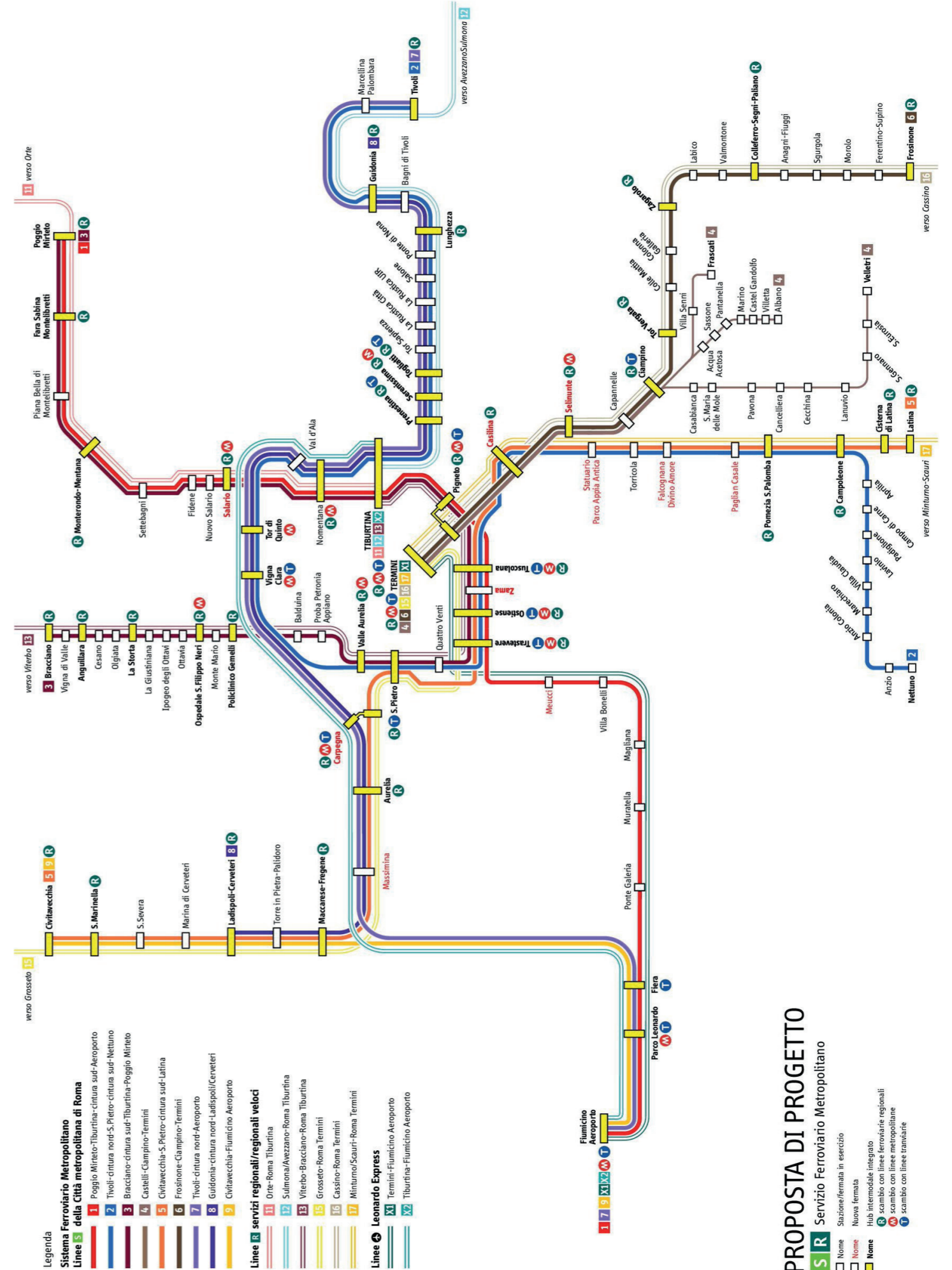
Schema dei servizi tramviari di Roma Capitale previsti dal PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale (zoom sul Litorale)

## Az.005 - Ampliamento delle corsie preferenziali in ambito urbano

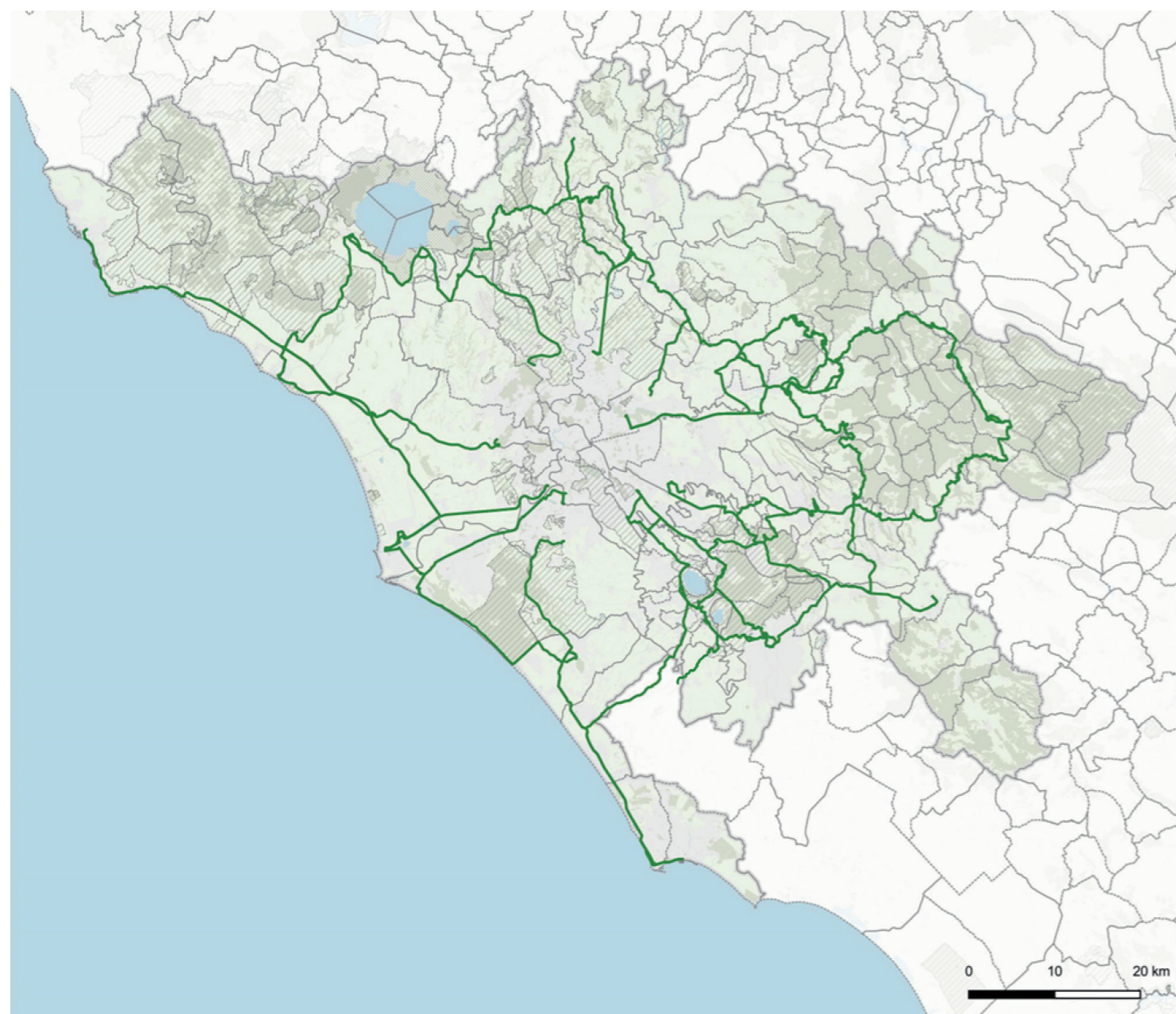
Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-41	Corridoio Eur-Tor de Cenci	M1-09	2030
P35-TP-42	Corridoio Colombo-Casal Palocco/Castel Porziano-Ostia-Torvaianica	M2-31	2030
P35-TP-43	Corridoio Casal Palocco/Castel Porziano-Acilia Sud-Dragona-Fiumicino Aeroporto	M2-32	2030
P35-TP-44	Corridoio Lanciani-Monti Tiburtini-Serenissima-Primavera-Centocelle	M3-24	2030
P35-TP-93	Corridoio TPL urbano Ponte Mammolo-Fidene Stazione	M2-29	2030
P28-TP-103	Corridoio Casalotti-Battistini		2035

## Az.006 - Istituzione di un nuovo modello di esercizio ferroviario che prevede la specializzazione dei servizi e l'ottimizzazione della capacità della rete

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-45	SFM S1 Poggio Mirteto-Tiburtina-cintura sud-Aeroporto		2035
P35-TP-46	SFM S2 Tivoli-cintura nord-S.Pietro-cintura sud-Nettuno		2035
P35-TP-47	SFM S3 Bracciano-cintura sud-Tiburtina-Poggio Mirteto		2035
P35-TP-48	SFM S4 Castelli-Ciampino-Termini		2035
P35-TP-49	SFM S5 Civitavecchia-S.Pietro-cintura sud-Latina		2035
P35-TP-50	SFM S6 Frosinone-Ciampino-Termini		2035
P35-TP-51	SFM S7 Tivoli-cintura nord-Aeroporto		2035
P35-TP-52	SFM S8 Guidonia-cintura nord-Ladispoli/Cerveteri		2035
P35-TP-53	SFM S9 Civitavecchia-Fiumicino Aeroporto		2035
P35-TP-54	SFM R11 Orte-Tiburtina		2035
P35-TP-55	SFM R12 Sulmona/Avezzano-Roma Tiburtina		2035
P35-TP-56	SFM R13 Viterbo-Bracciano-Roma Tiburtina		2035
P35-TP-57	SFM R15 Grosseto-Roma Termini		2035
P35-TP-58	SFM R16 Cassino-Roma Termini		2035
P35-TP-59	SFM R17 Minturno/Scauri-Roma Termini		2035
P35-TP-60	Leonardo Express X2 Fiumicino Aeroporto-Tiburtina		2035



**Az.008 - Individuazione dei corridoi di trasporto pubblico extraurbano di connessione tra le Unità di Rete (rete I° livello)**



Corridoi extraurbani proposti dal PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale

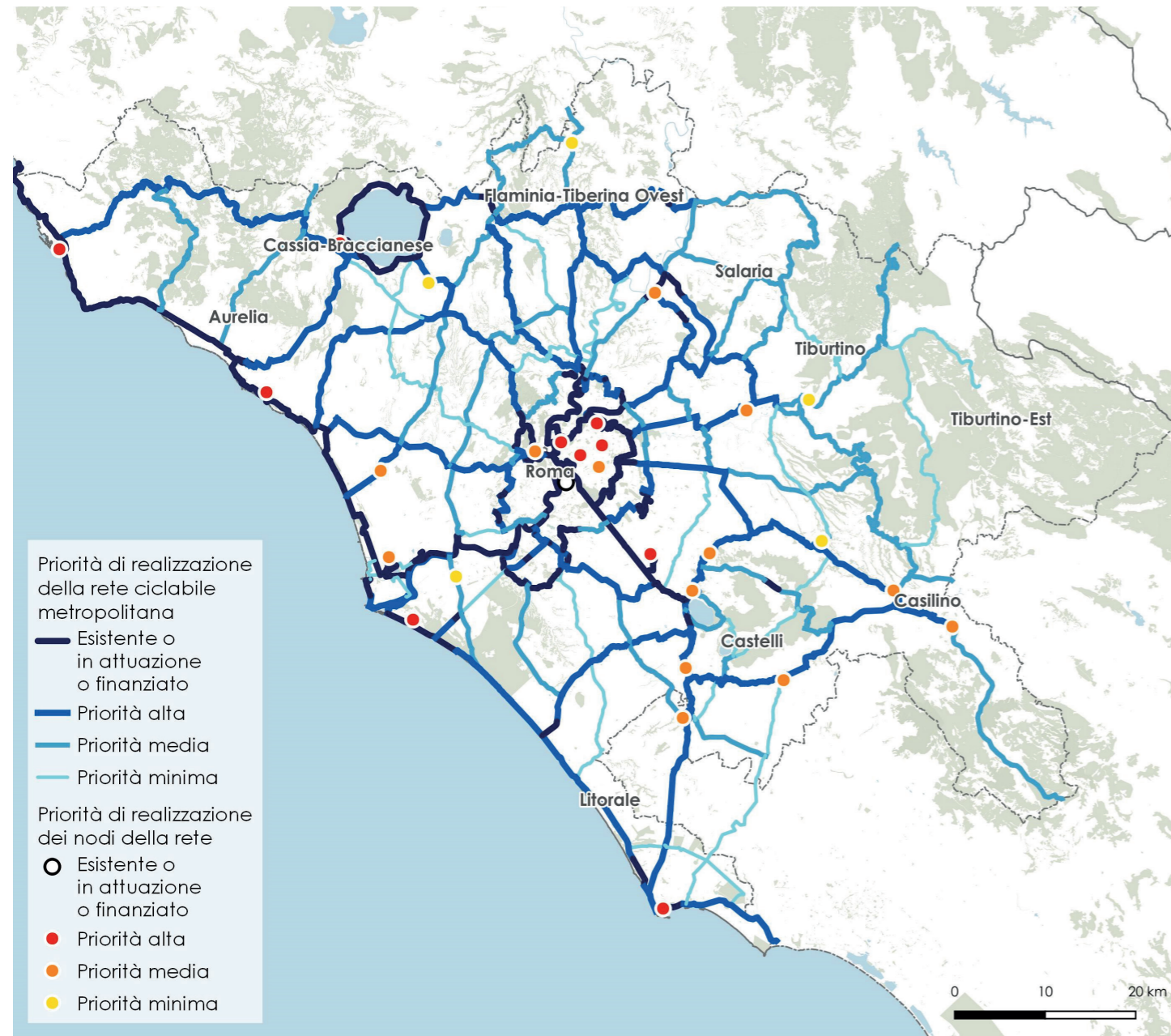
**Az.006 - Istituzione di un nuovo modello di esercizio ferroviario che prevede la specializzazione dei servizi e l'ottimizzazione della capacità della rete**

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-61	Corridoio TPL extraurbano San Polo dei Cavalieri-Roma		2035
P35-TP-62	Corridoio TPL extraurbano Monterotondo--Roma		2035
P35-TP-63	Corridoio TPL extraurbano Castel Madama-Roma		2035
P35-TP-64	Corridoio TPL extraurbano Palestrina-Roma		2035
P35-TP-65	Corridoio TPL extraurbano Colleferro-Roma		2035
P35-TP-66	Corridoio TPL extraurbano Subiaco-Roma		2035
P35-TP-67	Corridoio TPL extraurbano Civitavecchia-Roma		2035
P35-TP-68	Corridoio TPL extraurbano Cerveteri-Roma		2035
P35-TP-69	Corridoio TPL extraurbano Bracciano-Roma		2035
P35-TP-70	Corridoio TPL extraurbano Lanuvio-Roma		2035
P35-TP-71	Corridoio TPL extraurbano Velletri-Roma		2035
P35-TP-72	Corridoio TPL extraurbano Rignano Flaminio-Roma		2035
P35-TP-73	Corridoio TPL extraurbano Nettuno-Roma		2035
P35-TP-74	Corridoio TPL extraurbano Roma Litorale-Roma		2035
P35-TP-75	Corridoio TPL extraurbano Guidonia Montecelio-San Cesareo		2035
P35-TP-76	Corridoio TPL extraurbano San Cesareo-Albano Laziale		2035
P35-TP-77	Corridoio TPL extraurbano Tivoli-Riano		2035
P35-TP-78	Corridoio TPL extraurbano Zagarolo-Albano Laziale		2035
P35-TP-79	Corridoio TPL extraurbano Albano Laziale-Nettuno		2035
P35-TP-80	Corridoio TPL extraurbano Subiaco-Palestrina		2035
P35-TP-81	Corridoio TPL extraurbano Subiaco-Guidonia Montecelio		2035
P35-TP-82	Corridoio TPL extraurbano Subiaco-Tivoli		2035
P35-TP-83	Corridoio TPL extraurbano Cerveteri-Roma Litorale		2035
P35-TP-84	Corridoio TPL extraurbano Roma Litorale-Nettuno		2035
P35-TP-85	Corridoio TPL extraurbano Ladispoli-Morlupo		2035
P35-TP-86	Corridoio TPL extraurbano Castelli Romani		2035

**Az.009 - Aumentare l'accessibilità diretta all'aeroporto di Fiumicino per i servizi AV**

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-94	Quadruplicamento della linea tra Ponte Galeria e Fiumicino Aeroporto		2035

## 7.2. La mobilità attiva



### Az.070 - Realizzazione della rete ciclabile metropolitana

Codice intervento	Nome intervento	Descrizione intervento	Priorità	Scenario
P35-BC-001	Appio-Nettunense - 1	Tratto: Castel Gandolfo	Alta	2035
P35-BC-002	Appio-Nettunense - 2	Tratto: Albano Laziale - confine CmRC	Alta	2035
P35-BC-003	Appio-Nettunense - 3	Tratto: Confine CmRC - Anzio	Alta	2035
P35-BC-004	Aurelio - 1	Tratto: Passoscuro - Casale dell'Aranova - fiume Arrone	Alta	2035
P35-BC-005	Aurelio - 2	Tratto: Fiume Arrone - Roma piazza di Villa Carpegna	Alta	2035
P35-BC-006	Aurelio - 3	Tratto: Roma via Acciaiuoli	Alta	2035
P35-BC-007	Boccea-Tragliata-Anguillara - 1	Tratto: Largo Gregorio XIII - via Aurelia	Alta	2035
P35-BC-008	Bracciano-Cerveteri - 1	Tratto: Marina di Cerveteri - Bracciano	Alta	2035
P35-BC-009	Casilino - 1	Tratto: Valmontone - Colonna	Alta	2035
P35-BC-010	Casilino-Lepini - 1	Tratto: Colleverde - Valmontone	Alta	2035
P35-BC-011	Circumprovinciale Est - 1	Tratto: Fontana di Papa - Velletri	Alta	2035
P35-BC-012	Circumprovinciale Est - 2	Tratto: Velletri - Valmontone	Alta	2035
P35-BC-013	Circumprovinciale Nord - 1	Tratto: Civitavecchia - Tolfa	Alta	2035

P35-BC-014	Circumprovinciale Nord - 2	Tratto: Tolfa - lago di Bracciano	Alta	2035
P35-BC-015	Circumprovinciale Nord - 3	Tratto: Lago di Bracciano - monte Sarleo	Alta	2035
P35-BC-016	Circumprovinciale Nord - 4	Tratto: Campagnano di Roma - Magliano	Alta	2035
P35-BC-017	Circumprovinciale Nord - 5	Tratto: Morlupo - Fiano Romano	Alta	2035
P35-BC-018	Circumprovinciale Nord - 6	Tratto: Via dello Sport	Alta	2035
P35-BC-019	Circumprovinciale Nord - 7	Tratto: Fiano Romano - Passo Corese	Alta	2035
P35-BC-020	Colombo (Ciclomare) - 1	Tratto: Lido di Castel Fusano - Castel Fusano	Alta	2035
P35-BC-021	Colombo (Ciclomare) - 2	Tratto: Vitinia - Villaggio Azzurro	Alta	2035
P35-BC-022	Colombo (Ciclomare) - 3	Tratto: Mostacciano - Casale del Castellaccio	Alta	2035
P35-BC-023	Flaminio - 1	Tratto: Labaro - Magliano	Alta	2035
P35-BC-024	I Anello - 1	Tratto: Fidene	Alta	2035
P35-BC-025	I Anello - 2	Tratto: Viale Carmelo Bene	Alta	2035
P35-BC-026	I Anello - 3	Tratto: Casale Nei - Casal Boccone	Alta	2035
P35-BC-027	I Anello - 4	Tratto: Via Prenestina - via Casilina - Torre Spaccata	Alta	2035
P35-BC-028	I Anello - 5	Tratto: Cinecittà - Appia Antica	Alta	2035
P35-BC-029	I Anello - 6	Tratto: Via di Tor Pagnotta - via Laurentina - via di Vallerano	Alta	2035
P35-BC-030	I Anello - 7	Tratto: Via del Risaro	Alta	2035
P35-BC-031	I Anello - 8	Tratto: Ponte di Mezzocammino - Vitinia	Alta	2035
P35-BC-032	I Anello - 9	Tratto: Muratella	Alta	2035
P35-BC-033	I Anello - 10	Tratto: Borgo dei Massimi - via della Pisana	Alta	2035
P35-BC-034	I Anello - 11	Tratto: Via della Pisana - via Aurelia	Alta	2035
P35-BC-035	I Anello - 12	Tratto: Via Ennio Bonifazi	Alta	2035
P35-BC-036	II Anello - 1	Tratto: Riano - via Salaria	Alta	2035
P35-BC-037	II Anello - 2	Tratto: Monterotondo - Tivoli Terme	Alta	2035
P35-BC-038	II Anello - 3	Tratto: Colle del Sole - lago Albano	Alta	2035
P35-BC-039	II Anello - 4	Tratto: Albano Laziale - Pomezia	Alta	2035
P35-BC-040	II Anello - 5	Tratto: Pomezia - Martin Pescatore	Alta	2035
P35-BC-041	II Anello - 6	Tratto: Dragona - Nuova Fiera di Roma	Alta	2035
P35-BC-042	Mentana-Monterotondo - 1	Tratto: Via Salaria - Monterotondo	Alta	2035
P35-BC-043	Mentana-Monterotondo - 2	Tratto: Mentana - Bosco Trentani	Alta	2035
P35-BC-044	Nomentano-Palombara - 1	Tratto: Attraversamento Aniene	Alta	2035
P35-BC-045	Nomentano-Palombara - 2	Tratto: Via di Casal Boccone - Colleverde	Alta	2035
P35-BC-046	Nomentano-Palombara - 3	Tratto: Colleverde	Alta	2035
P35-BC-047	Nomentano-Palombara - 4	Tratto: Colleverde - Fonte Nuova - Santa Lucia	Alta	2035
P35-BC-048	Osteria Nuova-Fregene - 1	Tratto: Fregene - Maccarese Scalo	Alta	2035
P35-BC-049	Osteria Nuova-Fregene - 2	Tratto: Maccarese Scalo - via Aurelia	Alta	2035
P35-BC-050	Osteria Nuova-Passoscuro - 1	Tratto: Osteria Nuova - Passoscuro	Alta	2035
P35-BC-051	Prenestino - 1	Tratto: Viale Togliatti - Colle del Sole	Alta	2035
P35-BC-052	Salario - 1	Tratto: Monterotondo	Alta	2035
P35-BC-053	Tevere - 1	Tratto: Isola Sacra - Dragona	Alta	2035
P35-BC-054	Tevere - 2	Tratto: Ponte Cestio - Ponte Fabricio	Alta	2035
P35-BC-055	Tevere - 3	Tratto: La Celsa - Saxa Rubra	Alta	2035
P35-BC-056	Tevere-Lago di Albano - 1	Tratto: Via Ostiense - viale Città d'Europa	Alta	2035
P35-BC-057	Tevere-Lago di Albano - 2	Tratto: Viale Città d'Europa - via Colombo	Alta	2035
P35-BC-058	Tevere-Lago di Albano - 3	Tratto: Via Colombo - via Laurentina	Alta	2035
P35-BC-059	Tevere-Lago di Albano - 4	Tratto: Fonte Laurentina - Santa Maria delle Mole	Alta	2035
P35-BC-060	Tiburtino - 1	Tratto: Viale Togliatti - Case Rosse	Alta	2035
P35-BC-061	Tiburtino - 2	Tratto: Tivoli Terme - Villa Adriana	Alta	2035
P35-BC-062	Tirrenico - 1	Tratto: Fiumicino - Isola Sacra - Lido di Ostia	Alta	2035

P35-BC-063	Tirrenico - 2	Tratto: Pineta di Castel Fusano - Porto Rutulo	Alta	2035
P35-BC-064	Tirrenico - 3	Tratto: Porto Rutulo - Lido di Enea	Alta	2035
P35-BC-065	Tirrenico - 4	Tratto: Lido di Marechiaro - Anzio	Alta	2035
P35-BC-066	Tirrenico - 5	Tratto: Anzio	Alta	2035
P35-BC-067	Tirrenico - 6	Tratto: Nettuno - Astura	Alta	2035
P35-BC-068	Trionfale-Braccianense - 1	Tratto: Lago di Bracciano - Cesano	Alta	2035
P35-BC-069	Trionfale-Braccianense - 2	Tratto: Cesano - La Giustiniana	Alta	2035
P35-BC-070	Trionfale-Braccianense - 3	Tratto: La Giustiniana - Monte Mario Alto	Alta	2035
P35-BC-071	Trionfale-Braccianense - 4	Tratto: Balduina - Città del Vaticano	Alta	2035
P35-BC-082	Ardeatino-Cisternense - 1	Tratto: Falcognana - Campoleone	Media	2035
P35-BC-083	Ardeatino-Cisternense - 2	Tratto: Campoleone - fosso della Crocetta	Media	2035
P35-BC-084	Campagnano-Cesano - 1	Tratto: Campagnano di Roma - Cesano di Roma	Media	2035
P35-BC-085	Casilino - 2	Tratto: Via Speciano - confine CmRC	Media	2035
P35-BC-086	Casilino-Lepini - 2	Tratto: Colleferro Scalo - Carpineto Romano	Media	2035
P35-BC-087	Casilino-Lepini - 3	Tratto: Carpineto Romano - confine CmRC	Media	2035
P35-BC-088	Cave-Tivoli - 1	Tratto: Cave - Tivoli	Media	2035
P35-BC-089	Circumprovinciale Est - 3	Tratto: Cave - Valmontone	Media	2035
P35-BC-090	Circumprovinciale Nord - 8	Tratto: Passo Corese - Palombara Sabina	Media	2035
P35-BC-091	Flaminio - 2	Tratto: Magliano Romano - Rignano Flaminio - via Flaminia	Media	2035
P35-BC-092	I Anello - 13	Tratto: Roma San Filippo Neri - via di Grottarossa	Media	2035
P35-BC-093	I Anello - 14	Tratto: Via di Quarto Peperino	Media	2035
P35-BC-094	I Anello - 15	Tratto: Saxa Rubra	Media	2035
P35-BC-095	I Anello - 16	Tratto: Via Ugo Ojetti - via Prenestina	Media	2035
P35-BC-096	I Anello - 17	Tratto: Via Appia Antica - Viale Stefano Gradi	Media	2035
P35-BC-097	I Anello - 18	Tratto: Tor di Valle - viale Alessandro Marchetti	Media	2035
P35-BC-098	I Anello - 19	Tratto: Via Aurelia - via di Boccea	Media	2035
P35-BC-099	II Anello - 7	Tratto: Riserva Naturale di Castelporziano - Dragona altezza Tevere	Media	2035
P35-BC-100	II Anello - 8	Tratto: Ponte Galeria - Malagrotta	Media	2035
P35-BC-101	II Anello - 9	Tratto: Malagrotta - La Storta	Media	2035
P35-BC-102	II Anello - 10	Tratto: La Storta - via Flaminia	Media	2035
P35-BC-103	II Anello - 11	Tratto: Lunghezza - via Prenestina	Media	2035
P35-BC-104	Labico-Lanuvio-Campoleone - 1	Tratto: Montecagnoleto - Vlle di Nemi	Media	2035
P35-BC-105	Lariano-Frascati - 1	Tratto: Grottaferrata - Rocca Priora	Media	2035
P35-BC-106	Lariano-Frascati - 2	Tratto: Rocca Priora - Lariano	Media	2035
P35-BC-107	Licinese - 1	Tratto: Vicovaro - confine CmRC	Media	2035
P35-BC-108	Marco Simone (Nomentana-Tiburtina) - 1	Tratto: Colleverde - Setteville	Media	2035
P35-BC-109	Nemi-Castel Gandolfo - 1	Tratto: Marino - Castel Gandolfo	Media	2035
P35-BC-110	Nomentano-Palombara - 5	Tratto: Guidonia - Palombara Sabina	Media	2035
P35-BC-111	Oriolo-Furbara - 1	Tratto: Aeroporto - Manziana	Media	2035
P35-BC-112	Oriolo-Furbara - 2	Tratto: Manziana - Oriolo Romano	Media	2035
P35-BC-113	Osteria dell'Osa-Poli - 1	Tratto: Osteria dell'Osa - Poli	Media	2035
P35-BC-114	Osteria Nuova-Fregene - 3	Tratto: Osteria Nuova - via Aurelia	Media	2035
P35-BC-115	Palombara-Salario - 1	Tratto: Palombara - via Salaria	Media	2035
P35-BC-116	Pontino (Roma-Mare Sud) - 1	Tratto: Tor de' Cenci - Pomezia	Media	2035
P35-BC-117	Portuense - 1	Tratto: Ponte della Magliana - via del Trullo	Media	2035
P35-BC-118	Salario - 2	Tratto: Fidene - Monterotondo	Media	2035
P35-BC-119	Salario - 3	Tratto: Via San Martino - Passo Corese	Media	2035
P35-BC-120	Santa Severa-Tolfa - 1	Tratto: Santa Severa - Tolfa	Media	2035

P35-BC-121	SP Ponte delle Tavole - 1	Tratto: Pichini - SP Pascolare Strada della Neve	Media	2035
P35-BC-122	Tiburtino - 3	Tratto: Villanova - Vicovaro	Media	2035
P35-BC-123	Tivoli-San Cesareo - 1	Tratto: Tivoli - Villanova	Media	2035
P35-BC-124	Tivoli-San Cesareo - 2	Tratto: Zagarolo - San Cesareo	Media	2035
P35-BC-125	Variante Eurovelo - 1	Tratto: Campagnano di Roma - Rignano Flaminio	Media	2035
P35-BC-139	Ardeatino-Cisternense - 3	Tratto: Campoleone	Minima	2035
P35-BC-140	Boccea-Tragliata-Anguillara - 2	Tratto: Anguillara - via Braccianese	Minima	2035
P35-BC-141	Boccea-Tragliata-Anguillara - 3	Tratto: Via Braccianese - Monte dall'Ara Valle Santa	Minima	2035
P35-BC-142	Boccea-Tragliata-Anguillara - 4	Tratto: Monte dall'Ara Valle Santa - Forte Boccea	Minima	2035
P35-BC-143	Bracciano-Osteria Nuova - 1	Tratto: Bracciano - Osteria Nuova	Minima	2035
P35-BC-144	Circumprovinciale Est - 4	Tratto: Valle dell'Aniene - Cave	Minima	2035
P35-BC-145	Circumprovinciale Nord - 9	Tratto: Palombara Sabina - Santa Balbina	Minima	2035
P35-BC-146	Colombo (Ciclomare) - 4	Tratto: Vitinia - Castel Fusano	Minima	2035
P35-BC-147	Labico-Lanuvio-Campoleone - 2	Tratto: Campoleone - Lanuvio	Minima	2035
P35-BC-148	Labico-Lanuvio-Campoleone - 3	Tratto: Nemi - Colli del Vivaro	Minima	2035
P35-BC-149	Labico-Lanuvio-Campoleone - 4	Tratto: Colli del Vivaro - Valvarino	Minima	2035
P35-BC-150	Laurentino - 1	Tratto: Fonte Laurentina - Porto Rutulo	Minima	2035
P35-BC-151	Nemi-Castel Gandolfo - 2	Tratto: Santa Maria del Lago - via di Ariccia	Minima	2035
P35-BC-152	Portuense - 2	Tratto: Muratella - Ponte Galeria	Minima	2035
P35-BC-153	Prato Fiorito-S. M. delle Mole (Prenestino-Appia) - 1	Tratto: Santa Maria delle Mole - Prato Fiorito	Minima	2035
P35-BC-154	Prima Porta-La Giustiniana (Cassia) - 1	Tratto: Labaro - La Giustiniana	Minima	2035
P35-BC-155	Tangenziale Anzio-Nettuno - 1	Tratto: Grugnole - via Ardeatina	Minima	2035
P35-BC-156	Tevere - 4	Tratto: Lago di Traiano - fiume Tevere	Minima	2035
P35-BC-157	Tevere - 5	Tratto: Labaro - via Tiberina	Minima	2035
P35-BC-158	Tiburtino - 4	Tratto: Vicovaro - Agosta	Minima	2035
P35-BC-159	Tirrenico - 7	Tratto: Fiumicino	Minima	2035
P35-BC-160	Tirrenico - 8	Tratto: Isola Sacra	Minima	2035
P35-BC-161	Tivoli-San Cesareo - 3	Tratto: Villanova - Zagarolo	Minima	2035
P35-BC-162	Valle Muricana-Campagnano - 1	Tratto: Via di Valle Muricana - Campagnano di Roma	Minima	2035
P35-BC-163	Velletri-Nettuno - 1	Tratto: Velletri - confine CmRC	Minima	2035
P35-BC-164	Velletri-Nettuno - 2	Tratto: Confine CmRC - Nettuno	Minima	2035
P35-BC-171	Veientana Greenway - 1		Media	2035
P35-BC-172	Veientana Greenway - 2		Media	2035
P35-BC-173	Veientana Greenway - 3		Media	2035
P35-BC-174	Veientana Greenway - 4		Media	2035

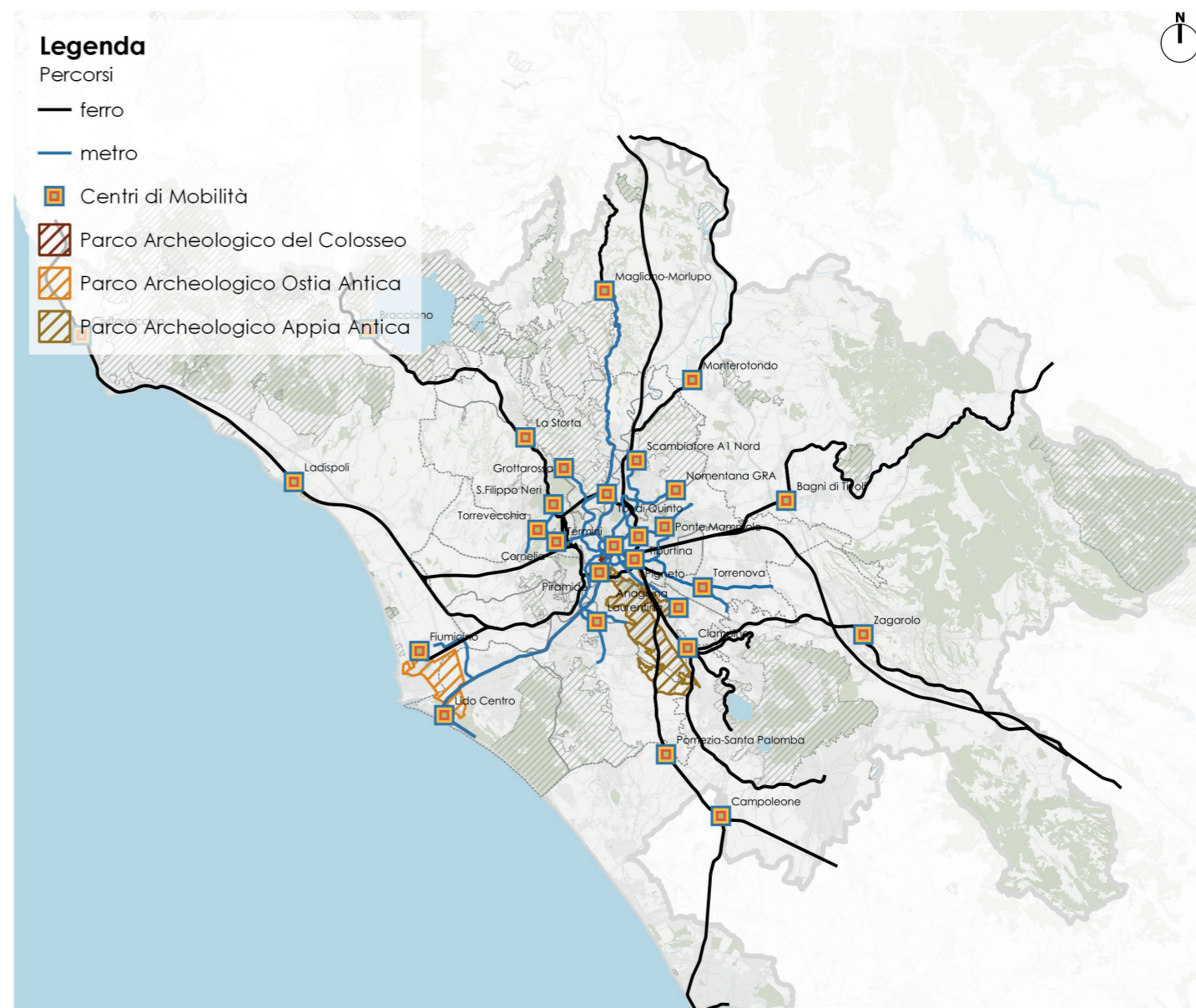
## Az.013 - Realizzazione delle dotazioni ciclabili nei nodi di interscambio con il trasporto pubblico almeno di gerarchia A e B

Codice intervento	Nome intervento	Priorità	Scenario
P35-BC-072	Anzio	Alta	2035
P35-BC-073	Bracciano	Alta	2035
P35-BC-074	Ciampino	Alta	2035
P35-BC-075	Civitavecchia	Alta	2035
P35-BC-076	Flaminio	Alta	2035
P35-BC-077	Ladispoli	Alta	2035
P35-BC-078	Lido centro	Alta	2035
P35-BC-079	Nomentana	Alta	2035
P35-BC-080	Roma Termini FS	Alta	2035
P35-BC-081	Tiburtina	Alta	2035
P35-BC-126	Bagno di Tivoli	Media	2035
P35-BC-127	Campoleone	Media	2035
P35-BC-128	Cecchina	Media	2035
P35-BC-129	Colleferro	Media	2035
P35-BC-130	Fiumicino	Media	2035
P35-BC-131	Frascati	Media	2035
P35-BC-132	Maccarese Fregene	Media	2035
P35-BC-133	Marino Laziale	Media	2035
P35-BC-134	Monterotondo	Media	2035
P35-BC-135	Pigneto	Media	2035
P35-BC-136	Valle Aurelia	Media	2035
P35-BC-137	Valmontone	Media	2035
P35-BC-138	Velletri	Media	2035
P35-BC-165	Acilia Sud-Dragona	Minima	2035
P35-BC-166	Anguillara	Minima	2035
P35-BC-167	Rignano Flaminio	Minima	2035
P35-BC-168	Tivoli	Minima	2035
P35-BC-169	Zagarolo	Minima	2035
P36-BC-170	Montebello	Minima	2035

### S.03 - Sviluppare i centri di mobilità

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-CM-01	Centro di Mobilità di rango A Bagni di Tivoli		2035
P35-CM-02	Centro di Mobilità di rango A Ciampino	V3-65	2030
P35-CM-03	Centro di Mobilità di rango A Civitavecchia		2035
P35-CM-04	Centro di Mobilità di rango A Fiumicino Aeroporto		2035
P35-CM-05	Centro di Mobilità di rango A Lido Centro	V3-64	2030
P35-CM-06	Centro di Mobilità di rango A Magliano-Morlupo		2035
P35-CM-07	Centro di Mobilità di rango A Monterotondo-Mentana		2035
P35-CM-08	Centro di Mobilità di rango B Bracciano		2035
P35-CM-09	Centro di Mobilità di rango B Campoleone		2035
P35-CM-10	Centro di Mobilità di rango B La Storta	V3-53	2030
P35-CM-11	Centro di Mobilità di rango B Ladispoli-Cerveteri		2035

P35-CM-12	Centro di Mobilità di rango B Pomezia-Santa Palomba		2035
P35-CM-13	Centro di Mobilità di rango B Zagarolo		2035
P35-CM-14	Centro di Mobilità Urbano Anagnina		2035
P35-CM-15	Centro di Mobilità Urbano Cornelia	V2-26	2030
P35-CM-16	Centro di Mobilità Urbano Grottarossa		2035
P35-CM-17	Centro di Mobilità Urbano Laurentina		2035
P35-CM-18	Centro di Mobilità Urbano Nomentana GRA	V2-19	2030
P35-CM-19	Centro di Mobilità Urbano Pigneto		2035
P35-CM-20	Centro di Mobilità Urbano Piramide-Ostiense	M2-34	2030
P35-CM-21	Centro di Mobilità Urbano Ponte Mammolo		2035
P35-CM-22	Centro di Mobilità Urbano San Filippo Neri		2035
P35-CM-23	Centro di Mobilità Urbano Scambiatore A1 Nord	V2-15	2030
P35-CM-24	Centro di Mobilità Urbano Termini		2035
P35-CM-25	Centro di Mobilità Urbano Tiburtina		2035
P35-CM-26	Centro di Mobilità Urbano Tor di Quinto	V2-21	2030
P35-CM-27	Centro di Mobilità Urbano Torrenova		2035
P35-CM-28	Centro di Mobilità Urbano Torrevicchia	V2-25	2030



I Centri di Mobilità proposti dal PUMS metropolitano

### 7.3. L'accessibilità universale

Az.004 - Realizzazione di interventi infrastrutturali per aumentare l'accessibilità alle stazioni ferroviarie

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-39	Potenziamento del nodo Ponte Lungo Metro A- Stazione Tuscolana FL	M2-35	2030
P35-TP-40	Potenziamento del nodo Libia Metro B1-Stazione Nomentana FL	M2-36	2030
P35-TP-104	Potenziamento dell'accessibilità alla stazione di Cecchina		2035

Az.012 - Realizzazione di sistemi ettometrici per massimizzare l'accessibilità soprattutto in presenza di condizioni orografiche sfavorevoli, almeno per le stazioni di gerarchia A

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-TP-87	Sistema a capacità intermedia Clodio-Monte Mario-Ponte della Musica ed ettometrico Belsito-Medaglie d'oro	M2-12	2030
P35-TP-88	Sistema a capacità intermedia Jonio-Bufalotta	M2-13	2030
P35-TP-89	Sistema a capacità intermedia Colle Salario-Ospedale S.Andrea	M2-29	2030
P35-TP-90	Sistema a capacità intermedia Anagnina-Stazione Capannelle-Ciampino Aeroporto	M3-26	2030
P35-TP-91	Ettometrico Albano Centro-Stazione		2035
P35-TP-92	Nuovo sistema intermodale di Tivoli tra Bagni di Tivoli e Tivoli Centro		2035

Az.101 - Realizzazione delle dotazioni minime per l'accessibilità universale, nei nodi di interscambio con TPL di gerarchia A e B

Codice intervento	Nome intervento	Descrizione intervento	Scenario
P35-MD-01	Dotazioni per l'accessibilità nelle stazioni RFI di rango A		2035
P35-MD-02	Dotazioni per l'accessibilità nelle stazioni RFI di rango B		2035
P35-MD-03	Dotazioni per l'accessibilità nelle stazioni della ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo		2035

Az.104 - Adeguamento delle fermate del trasporto pubblico extraurbano per garantire l'accessibilità universale

Codice intervento	Nome intervento	Descrizione intervento	Scenario
P35-MD-04	Adeguamento delle fermate del trasporto pubblico extraurbano per garantire l'accessibilità universale prioritarie		2035

### 7.4. Interventi stradali

Az.030 - Realizzazione di opere infrastrutturali indispensabili per il rammaglio della rete stradale

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-ST-01	PRU Palmarola - Selva Candida O.P. n° 1	V2-01	2030
P35-ST-02	Collegamento diretto via Prati Fiscali - via Olimpica	V2-02	2030
P35-ST-03	PRU San Basilio O.P. n° 2	V2-03	2030
P35-ST-04	Raddoppio di via Pineta Sacchetti	V2-04	2030
P35-ST-05	Adeguamento svincolo A24 - Circonvallazione Tiburtina	V2-05	2030
P35-ST-06	Realizzazione sottopasso via Gregorio XI - via Licio Giorgieri	V2-06	2030
P35-ST-07	PRU Tor Bella Monaca O.P. n° 1	V2-07	2030
P35-ST-08	Realizzazione svincolo degli Oceani	V2-08	2030
P35-ST-09	Unificazione via Ostiense - Via del Mare da viale Marconi al GRA	V2-09	2030
P35-ST-10	Realizzazione del Ponte di Dragona	V2-10	2030
P35-ST-11	Realizzazione complanari via Cristoforo Colombo	V2-11	2030
P35-ST-12	Realizzazione del raddoppio di via di Acilia e svincolo con la via C. Colombo	V2-12	2030
P35-ST-13	Realizzazione del sottopasso alla via C.Colombo su via Pindaro-via Wolf Ferrari	V2-13	2030

### 7.5. Interventi di regolazione della domanda

Az.018 - Realizzazione della Congestion Charge almeno per i comuni con popolazione residente maggiore di 100.000 abitanti

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-GM-01	Introduzione di politiche di regolazione della domanda di Mobilità - Pollution Charge		2035

Az.019 - Interventi sul sistema della sosta tariffata

Codice intervento	Nome intervento	Codice PUMS Roma Capitale	Scenario
P35-GM-02	Introduzione di politiche di regolazione della domanda di Mobilità - Sviluppo del Piano della Sosta Tariffaria		2035

# 8. GRUPPO DI LAVORO

## ORGANI ISTITUZIONALI

Roberto Gualtieri	Sindaco Città metropolitana di Roma Capitale
Pierluigi Sanna	Vicesindaco metropolitano
Bruno Manzi	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano (fino al 15.05.2024)
Francesco Nazzaro	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano (dal 01.07.2024)
Paolo Caracciolo	Segretario/Direttore Generale
Damiano Pucci	Consigliere delegato – Pianificazione urbanistica, Pianificazione Strategica, Agricoltura
Manuela Chiocchia	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”

Maria Sparagna	Responsabile dell’Ufficio di Piano, Responsabile Tecnico dell’Ufficio di Esecuzione del Contratto (dal 20.11.2023)
----------------	--

### Altri dipartimenti

Anna Rita Turlò	Responsabile Tecnico dell’ufficio supporto al RUP
Annabella Bucci	Responsabile Tecnico dell’Ufficio di Direzione dell’Esecuzione (fino al 17.11.2023)
Gabriella Polidoro	Direttore dell’Esecuzione del contratto
Maria Concetta Potenza	Responsabile Amministrativo dell’Ufficio di Direzione dell’Esecuzione
Antonello Celima	Collaudatore
Tommaso Maggi	Sistema Informativo Geografico – GIS (fino al 31.12.2022)
Loredana Santi	Sistema Informativo Geografico – GIS (dal 02.01.2023)

## 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** (GO-Mobility – 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** - **Francesca Rametta** – **Valeriano Franchi** –

**Francesco Paganini** – **Lorenzo Diani** – **Alessia Neri**

### 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 Floridi** (analisi big data), **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), **Luca Carta** (supporto grafico), **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) – **Giacomo Lozzi** (TRELab).

#### 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**

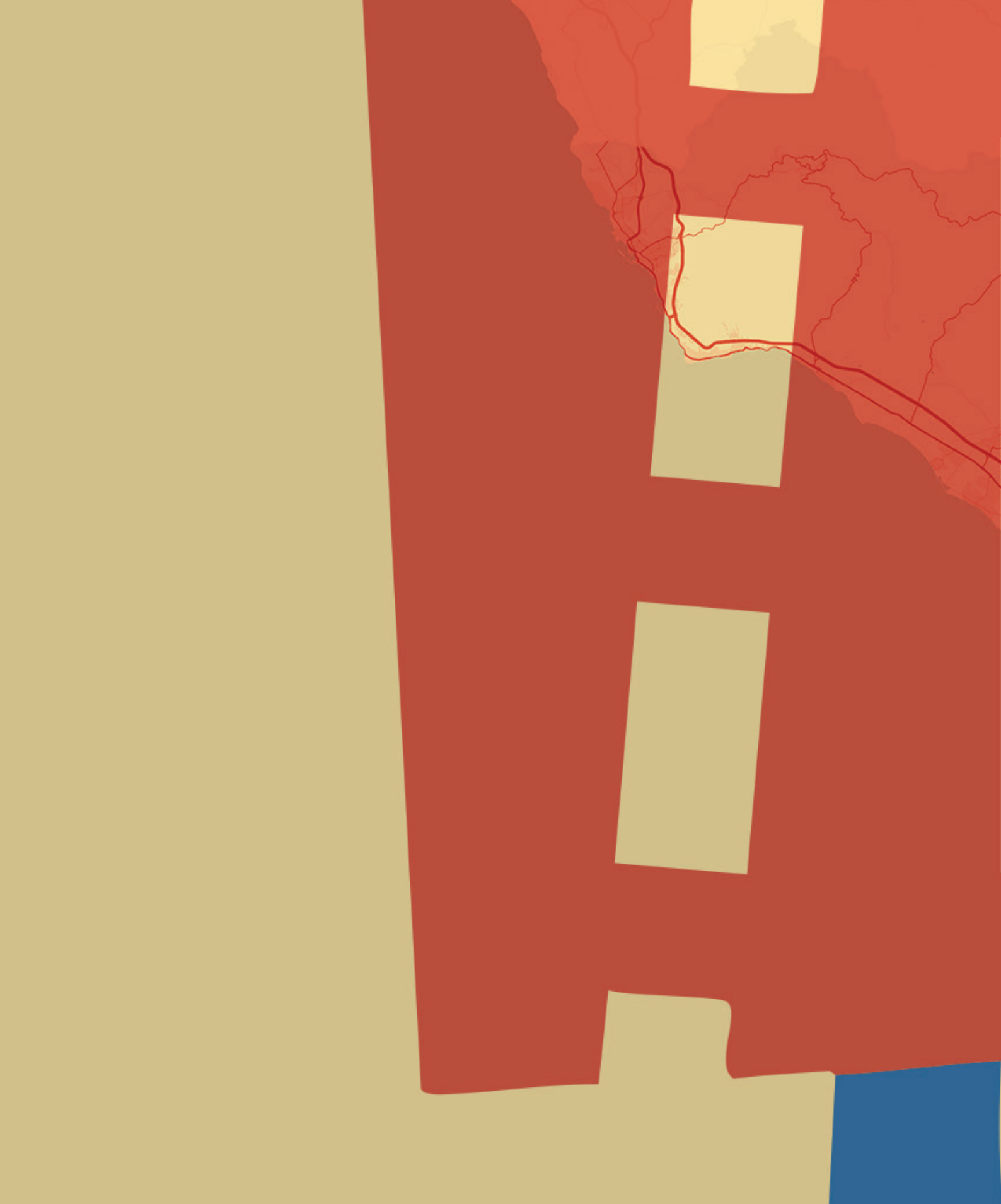
**Agenzia Roma Servizi per la Mobilità:** **Anna Donati** – **Alessandro Fuschiotto** – **Stefano Brinchi** – **Fabio Nussio**

**Dipartimento di 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**



*“L’area metropolitana romana rappresenta una **metropoli arcipelago** unica nella sua grandezza e molteplicità: in essa vivono le città storiche, le città industriali e post-industriali, le città dei porti, le aree rurali e dell’Appennino”*

*“La grande sfida da cogliere è quella di costruire un **tessuto connettivo**, rappresentato da reti di mobilità efficienti e resilienti, capaci di collegare ciascuna **città-isola** alle altre dell’arcipelago.”*



**CITTÀ METROPOLITANA  
DI ROMA CAPITALE**

Per una **sostenibilità diffusa**