



MUOVERSI NELL'ANELLO VERDE: L'accessibilità del nuovo sistema urbano

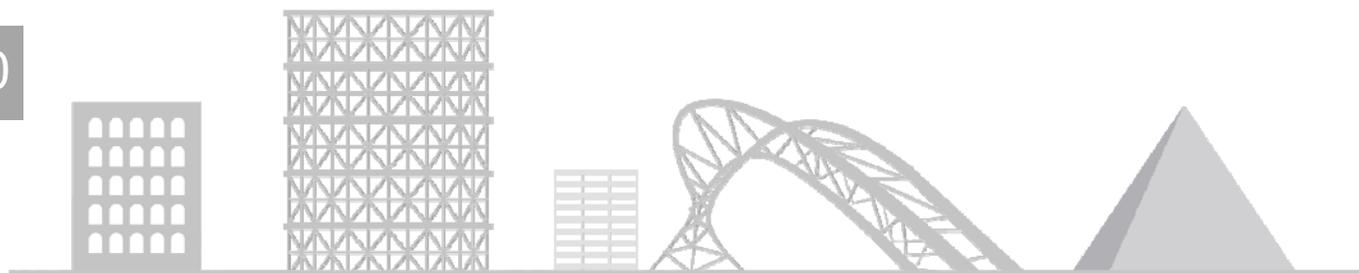


Ing. Stefano Brinchi, Presidente e Amministratore Delegato Roma Servizi per la Mobilità

27 novembre 2020

mobilità

ROMA





Di cosa parliamo

- ❑ E' in atto la trasformazione digitale. Le reti della mobilità e il contesto in cui operiamo
- ❑ L'epoca della nuova normalità: quali impatti sulla mobilità?
- ❑ La Visione sulla Mobilità Sostenibile
- ❑ Le connessioni dell'Anello Verde con i piani direttori del PUMS
- ❑ le prospettive immediate
- ❑ Credits



Le reti di mobilità e la Trasformazione digitale

La **trasformazione Digitale** ha come diretta conseguenza sulla mobilità la **Smart Mobility** che a sua volta introduce il concetto di sviluppo sostenibile della città per una **mobilità «a misura di cittadino»**, **altamente tecnologica e a basso impatto ambientale**.

In tale contesto, il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** -adottato da Roma Capitale ad Agosto 2019) definisce la **visione strategica della mobilità cittadina** per poterne coniugare l'evoluzione congiuntamente allo sviluppo urbano.

A tal fine, soprattutto nelle grandi città come Roma, risulta fondamentale **integrare il Trasporto Pubblico** (ai diversi livelli e competenze) **con nuove modalità di trasporto**, aprendo la strada ad una visione di **Mobilità come Servizio (MaaS)** e allo sviluppo della **Sharing Mobility**



La Mobility as a Service (MaaS) rappresenta l'**integrazione e l'accesso a diversi servizi di trasporto** in un'**unica offerta di mobilità digitale**, suggerendo all'utente le soluzioni di viaggio più adatte in base alle esigenze.



La Sharing Mobility consiste in servizi di mobilità che **utilizzano le tecnologie digitali** per facilitare la **condivisione di veicoli e/o tragitti tra gli utenti**, realizzando servizi scalabili, interattivi e più efficienti.

Roma Servizi per la Mobilità – agenzia della mobilità di Roma Capitale - effettua con cadenza giornaliera le rilevazioni analizzando i trend di mobilità del trasporto privato (autovetture, mezzi pesanti) biciclette, trasporto pubblico e pedoni.

I dati che vengono analizzati derivano:

- delle antenne bluetooth per rilevare attraverso i cellulari gli spostamenti pedonali;
- dai dati FCD che non sono altro che le posizioni e velocità dei veicoli che vengono forniti dai dispositivi satellitari all'interno delle vetture per la protezione dal furto;
- stazioni di misura dei flussi veicolari su alcune strade della città;
- i varchi ZTL che contano anche i passaggi veicolari
- tornelli della metropolitana

<https://romamobilita.it/it/covid-19-impatto-sulla-mobilita>

ROMAMOBILITA.IT
Azienda Servizi Progetti Media Muoversi a Roma Tecnologie

Covid 19: impatto sulla mobilità

L'obiettivo delle analisi che stiamo conducendo non è solo quello di fornire la fotografia attuale, ma anche avere uno strumento per il prossimo futuro in grado di fornire supporto per il rispetto del distanziamento sociale indicato dai decreti, soprattutto per chi usa il trasporto pubblico.

Al fine di analizzare tutte le principali tipologie di spostamento (Privato, Pubblico e pedonale) abbiamo analizzato i seguenti set di dati:

- FCD – Floating Car Data: un campione di veicoli che hanno installato a bordo un dispositivo di geolocalizzazione. Sono autovetture e mezzi commerciali che si muovono su tutto il territorio comunale.
- Stazioni di misura di Roma Servizi per la Mobilità: sezioni su strade principali dove misuriamo la quantità di traffico veicolare che transita per ogni ora (vista red e impianti semaforici).
- Tornelli delle linee metropolitane: vidiamazioni in ingresso alle stazioni delle metropolitane di Roma.
- Antenne Bluetooth: permettono di leggere i passaggi di pedoni e veicoli attraverso i segnali bluetooth dei telefoni cellulari letti in forma anonima.

Scenari di mobilità

Definizione domanda di mobilità e analisi impatti sul sistema di trasporto pubblico:

- Documento 1 - Analisi impatti sul sistema di trasporto pubblico (27 aprile)
- Documento 2 - Simulazioni scenari e carichi sulla rete TPL (30 aprile)
- Documento 3 - Previsione scenario 1 (4 maggio) e confronto con dati osservati (05 maggio)
- Documento 4 - Scenari di previsione per il 18 Maggio 2020 (16 maggio)
- Documento 5 - Previsioni 18 maggio e confronto con dati osservati (28 maggio)
- Documento 6 - Monitoraggio mobilità (2 luglio)
- Documento 7 - Scenari di previsione per il ritorno a scuola (30 luglio)

Floating Car Data

Metropolitane e Flussi Floating Car Data - Roma 28 settembre 2020

Variazione percentuale della velocità media giornaliera in rapporto alla media di febbraio.

Variazione percentuale del numero dei segnali GPS in rapporto alla media del mese di febbraio.

Numero di dispositivi rilevati:

- marzo rispetto febbraio 2020: -57% auto e -25% mezzi pesanti
- aprile rispetto febbraio 2020: -76% auto e -51% mezzi pesanti
- maggio rispetto febbraio 2020: -37% auto e -25% mezzi pesanti
- giugno rispetto febbraio 2020: -6% auto e -11% mezzi pesanti
- luglio rispetto febbraio 2020: -5% auto e -9% mezzi pesanti

Da lunedì 9 a venerdì 13 marzo si è registrata una progressiva diminuzione. Il calo della mobilità è proseguito fino alla settimana del 23 marzo, nella quale si è raggiunto il minimo del periodo con percentuali di calo rispettivamente dell'80% per le auto e 44% per i mezzi pesanti (dati riferiti al 26/3). Nel seguito tali percentuali di riduzione si sono mantenute pressoché costanti con una lieve ma costante crescita. Si è passati infatti dal 80 e 44% di calo (auto e pesanti) del 26 marzo al 66 e 75% di calo.

L'epoca della *nuova normalità*: quali impatti sulla mobilità?

Riduzione uso dei mezzi pubblici da parte dei cittadini^(*)



-50% 400.000 ingressi metro contro gli 800.000 del periodo pre-covid



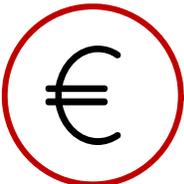
Riduzione di nuove immatricolazioni rispetto agli anni precedenti^(***)



-39% delle immatricolazioni (-516.000 unità) per il periodo Gen - Ago 2020 rispetto al 2019



Incremento costi del trasporto pubblico per l'Amministrazione^(**)



- Incremento nr. di corse per ridotta capienza dei mezzi
- Sanificazione dei mezzi pubblici
- Meno introiti da tariffa



CERCA LINEA | FERMATA CERCA NEL SITO SPORTELLO ONLINE LINGUA: ▼ INTRANET ACCEDI

romobilità **ROMAMOBILITA.IT**
Azienda Servizi Progetti Media Muoversi a Roma Tecnologie



HOME

Covid 19: impatto sulla mobilità

L'obiettivo delle analisi che stiamo conducendo non è solo quello di fornire la fotografia attuale, ma anche avere uno strumento per il prossimo futuro in grado di fornire supporto per il rispetto del distanziamento sociale indicato dai decreti, soprattutto per chi usa il trasporto pubblico.

Al fine di analizzare tutte le principali tipologie di spostamento (Privato, Pubblico e pedonale) abbiamo analizzato i seguenti set di dati:

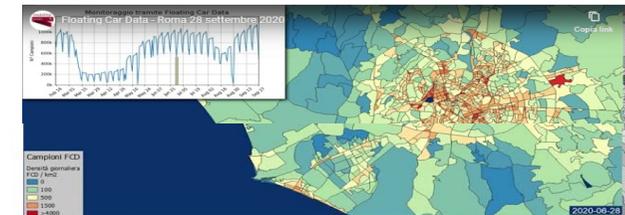
- ① FCD - Floating Car Data: un campione di veicoli che hanno installato a bordo un dispositivo di geolocalizzazione. Sono autovetture e mezzi commerciali che si muovono su tutto il territorio comunale.
- ② Stazioni di misura di Roma Servizi per la Mobilità: sezioni su strade principali dove misuriamo la quantità di traffico veicolare che transita per ogni ora (vista red e impianti semaforici).
- ③ Tornelli delle linee metropolitane: vidimazioni in ingresso alle stazioni delle metropolitane di Roma.
- ④ Antenne Bluetooth: permettono di leggere i passaggi di pedoni e veicoli attraverso i segnali bluetooth dei telefoni cellulari letti in forma anonima.

Scenari di mobilità

Definizione domanda di mobilità e analisi impatti sul sistema di trasporto pubblico:

- ① Documento 1 - Analisi impatti sul sistema di trasporto pubblico (27 aprile)
- ② Documento 2 - Simulazioni scenari e carichi sulla rete TPL (30 aprile)
- ③ Documento 3 - Previsione scenario 1 (4 maggio) e confronto con dati osservati (05 maggio)
- ④ Documento 4 - Scenari di previsione per il 18 Maggio 2020 (16 maggio)
- ⑤ Documento 5 - Previsioni 18 maggio e confronto con dati osservati (28 maggio)
- ⑥ Documento 6 - Monitoraggio mobilità (2 luglio)
- ⑦ Documento 7 - Scenari di previsione per il ritorno a scuola (30 luglio)

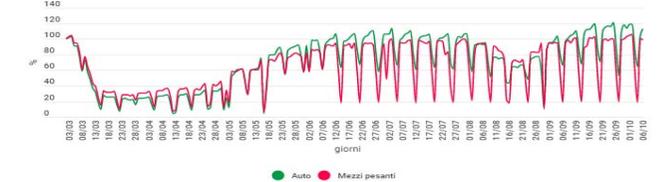
Floating Car Data



Variazione percentuale della velocità media giornaliera in rapporto alla media di febbraio.



Variazione percentuale del numero dei segnali GPS in rapporto alla media del mese di febbraio.



Show

made with infogram

Numero di dispositivi rilevati:

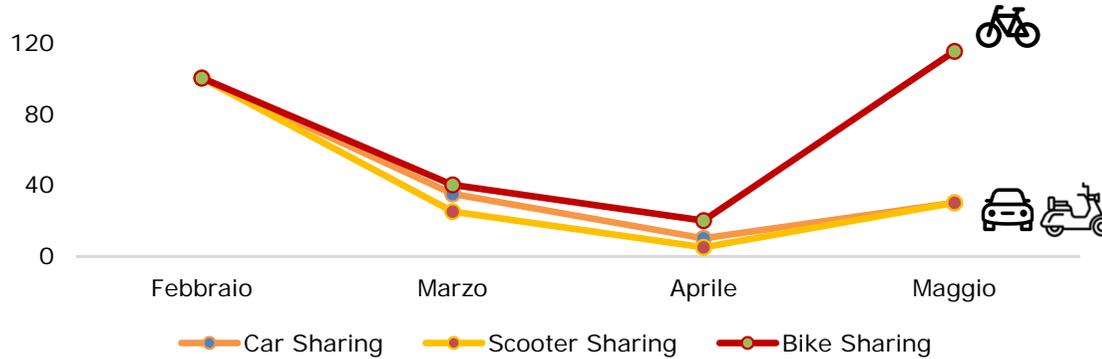
- marzo rispetto febbraio 2020: -57% auto e -25% mezzi pesanti
- aprile rispetto febbraio 2020: -76% auto e -51% mezzi pesanti
- maggio rispetto febbraio 2020: -37% auto e -25% mezzi pesanti
- giugno rispetto febbraio 2020: -6% auto e -11% mezzi pesanti
- luglio rispetto febbraio 2020: -5% auto e -9% mezzi pesanti

Da lunedì 9 a venerdì 13 marzo si è registrata una progressiva diminuzione. Il calo della mobilità è proseguito fino alla settimana del 23 marzo, nella quale si è raggiunto il minimo del periodo con percentuali di calo rispettivamente dell'80% per le auto e 44% per i mezzi pesanti (dati riferiti al 26/3). Nel seguito tali percentuali di riduzione si sono mantenute pressoché costanti con una lieve ma costante crescita. Si è passati infatti dal 80 e 44% di calo (auto e pesanti) del 26 marzo al 66 e 75% di calo.

L'epoca della *nuova normalità*: quali impatti sulla mobilità?



Incremento uso servizi di sharing mobility (es. Bike Sharing) (*)



Incremento vendite biciclette + 20,2% dopo il lockdown



Incremento progressivo del traffico veicolare da maggio a fine settembre, dove si è raggiunto lo stesso livello di febbraio. La prima settimana di ottobre siamo -13%

CERCA LINEA | FERMATA CERCA NEL SITO SPORTELLO ONLINE LINGUA: EN INTRANET ACCEDI



Covid 19: impatto sulla mobilità

L'obiettivo delle analisi che stiamo conducendo non è solo quello di fornire la fotografia attuale, ma anche avere uno strumento per il prossimo futuro in grado di fornire supporto per il rispetto del distanziamento sociale indicato dai decreti, soprattutto per chi usa il trasporto pubblico.

Al fine di analizzare tutte le principali tipologie di spostamento (Privato, Pubblico e pedonale) abbiamo analizzato i seguenti set di dati:

- Ⓞ FCD - Floating Car Data: un campione di veicoli che hanno installato a bordo un dispositivo di geolocalizzazione. Sono autovetture e mezzi commerciali che si muovono su tutto il territorio comunale.
- Ⓞ Stazioni di misura di Roma Servizi per la Mobilità: sezioni su strade principali dove misuriamo la quantità di traffico veicolare che transita per ogni ora (vista red e impianti semaforici).
- Ⓞ Torretti delle linee metropolitane: vidiamazioni in ingresso alle stazioni delle metropolitane di Roma.
- Ⓞ Antenne Bluetooth: permettono di leggere i passaggi di pedoni e veicoli attraverso i segnali bluetooth dei telefoni cellulari letti in forma anonima.

Scenari di mobilità

Definizione domanda di mobilità e analisi impatti sul sistema di trasporto pubblico:

- Ⓞ Documento 1 - Analisi impatti sul sistema di trasporto pubblico (27 aprile)
- Ⓞ Documento 2 - Simulazioni scenari e carichi sulla rete TPL (30 aprile)
- Ⓞ Documento 3 - Previsione scenario 1 (4 maggio) e confronto con dati osservati (05 maggio)
- Ⓞ Documento 4 - Scenari di previsione per il 18 Maggio 2020 (16 maggio)
- Ⓞ Documento 5 - Previsioni 18 maggio e confronto con dati osservati (28 maggio)
- Ⓞ Documento 6 - Monitoraggio mobilità (2 luglio)
- Ⓞ Documento 7 - Scenari di previsione per il ritorno a scuola (30 luglio)

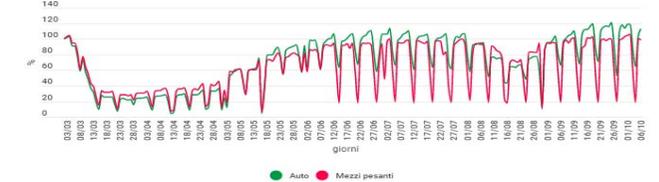
Floating Car Data



Variazione percentuale della velocità media giornaliera in rapporto alla media di febbraio.



Variazione percentuale del numero dei segnali GPS in rapporto alla media del mese di febbraio.



CL Show

made with infogram

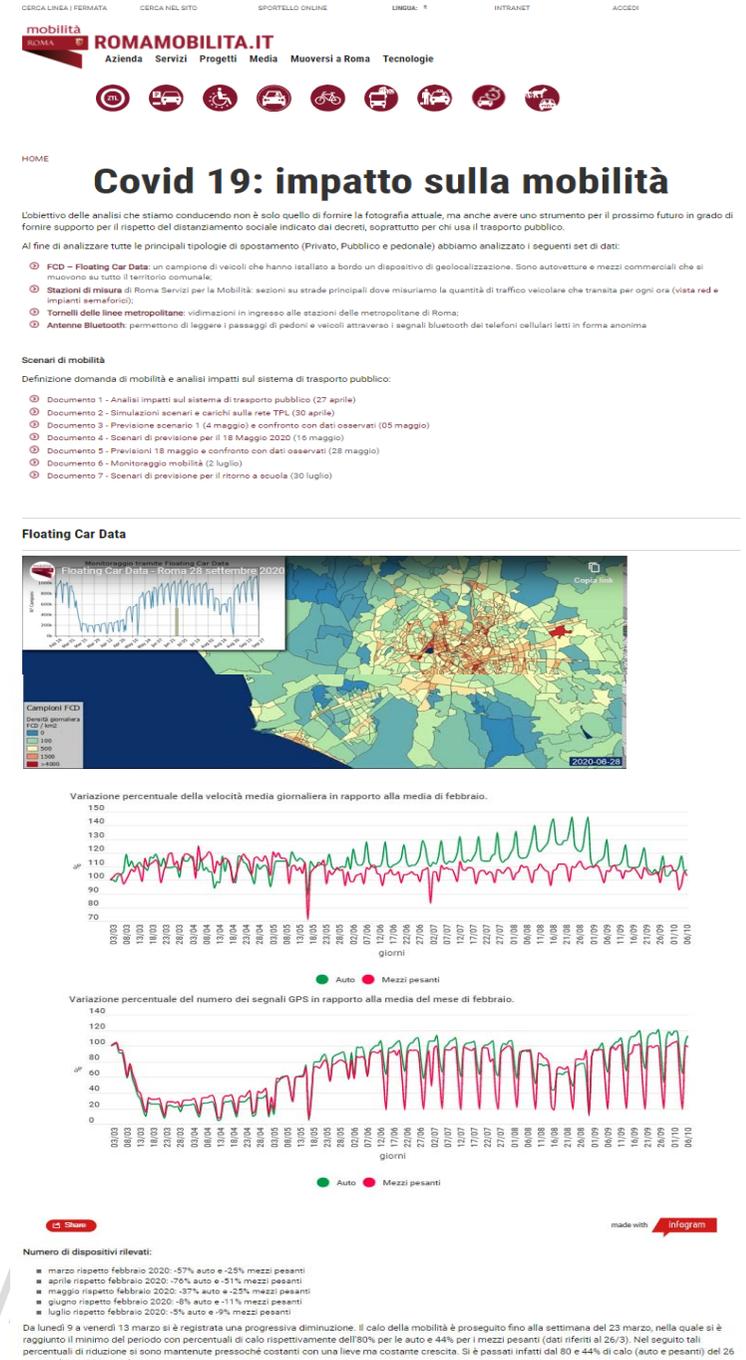
Numero di dispositivi rilevati:

- marzo rispetto febbraio 2020: -57% auto e -25% mezzi pesanti
- aprile rispetto febbraio 2020: -76% auto e -51% mezzi pesanti
- maggio rispetto febbraio 2020: -37% auto e -25% mezzi pesanti
- giugno rispetto febbraio 2020: -6% auto e -11% mezzi pesanti
- luglio rispetto febbraio 2020: -5% auto e -9% mezzi pesanti

Da lunedì 9 a venerdì 13 marzo si è registrata una progressiva diminuzione. Il calo della mobilità è proseguito fino alla settimana del 23 marzo, nella quale si è raggiunto il minimo del periodo con percentuali di calo rispettivamente dell'80% per le auto e 44% per i mezzi pesanti (dati riferiti al 26/3). Nel seguito tali percentuali di riduzione si sono mantenute pressoché costanti con una lieve ma costante crescita. Si è passati infatti dal 80 e 44% di calo (auto e pesanti) del 26 marzo al 66 e 75% di calo...

Da una indagine che RSM ha condotto dopo la fase di lockdown per misurare la propensione dei cittadini all'uso del mezzo di trasporto è emerso che:

- **Trasporto Pubblico -12%** (passa dal 30% al 18%)
- **Mezzo privato +10%** (dal 40% al 50%)
- **Spostamenti a Piedi +7%** (dal 21% al 28%)
- Quasi il 30% degli intervistati ha dichiarato che è propenso ad utilizzare la **bici**, la metà per spostamenti sistematici.



La Visione sulla Mobilità Sostenibile

Roma 2030

*Consapevole delle nuove sfide, la città di Roma è pronta ad approcciarsi in maniera sempre più proattiva alla **Mobilità Sostenibile** quale elemento chiave per affrontarle ed allinearsi alle principali città europee^(*).*



Obiettivi di Roma Capitale:



- Integrare la rete infrastrutturale delle modalità soft di mobilità quali la ciclabilità e la pedonalità



- Integrare la Sharing Mobility quale parte essenziale delle politiche di mobilità



- Potenziare i sistemi di trasporto e diffusione della mobilità sostenibile



- Dotare la città di Roma di strumenti tecnologicamente avanzati in un'ottica di Smart City



- Sviluppare la mobilità collettiva per gestire in maniera ottimale i flussi di 2,8 mln di residenti^(*) e un record di presenze di 29 mln di turisti^(**)



- Sviluppare i sistemi di micromobilità

(*) Fonte: Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), adottato con Deliberazione Assemblea Capitolina n. 60/2019

(**) Fonte: MOVIMENTO TURISTICO IN ITALIA | ANNO 2018, Istat

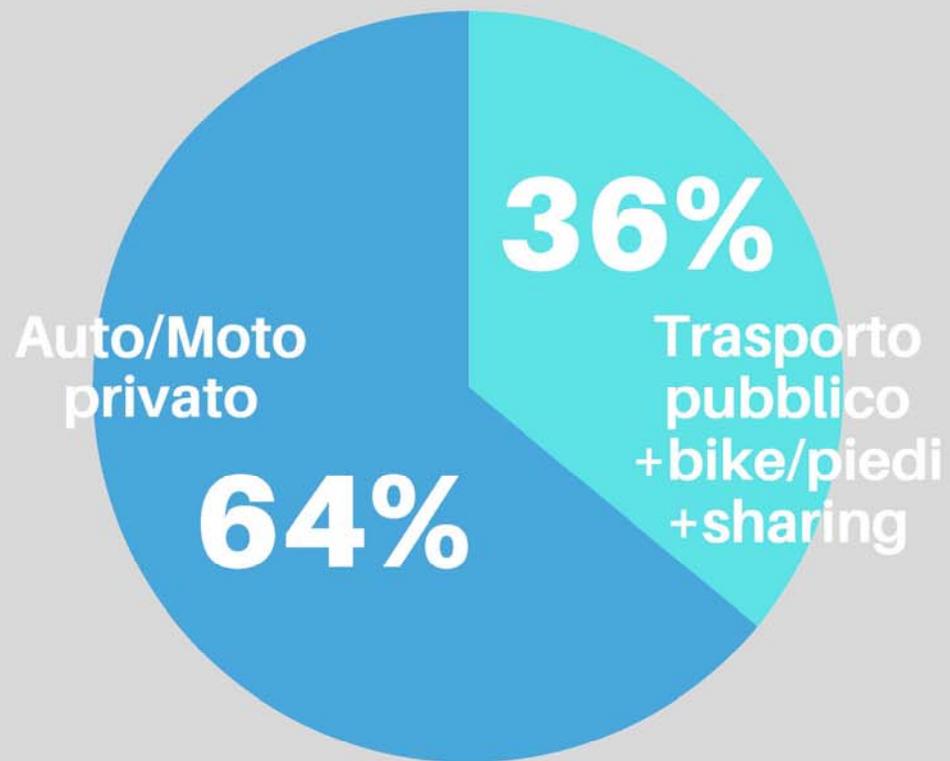
OBIETTIVI

**migliorare
la qualità e
l'offerta TPL**

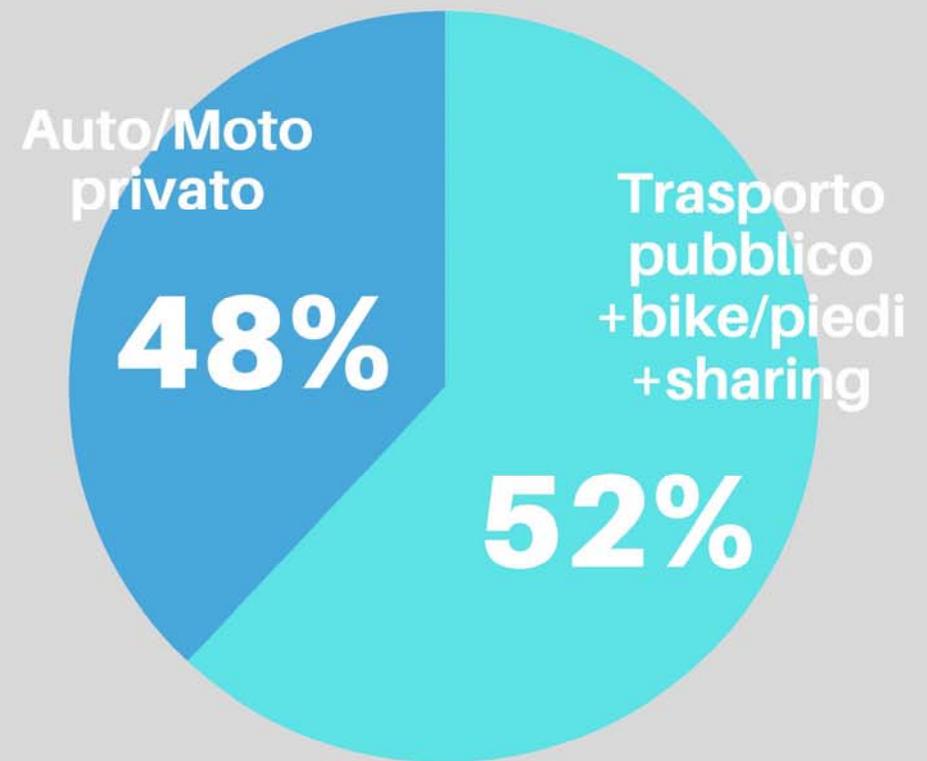
**puntare
su percorsi
dedicati alla
mobilità dolce
e sostenibile**

**potenziare
linee metro e
ferroviarie**

SENZA PUMS



CON PUMS



LE TEMATICHE DEL PIANO

MOBILITÀ
COLLETTIVA



INTERMODALITÀ E
REGOLAZIONE
DOMANDA



SICUREZZA
STRADALE



MOBILITÀ
CICLISTICA



LOGISTICA
MERCÌ



SHARING
MOBILITY



MOBILITÀ
PEDONALE



SCENARIO DI PIANO: RETE MOBILITA' COLLETTIVA



legenda

- M** linee metropolitane
- A** Anagnina-Monte Mario FS
- B** Casal Monastero-Laurenтина
- B1** A1 Scambiatore Nord-Laurenтина
- C** Monte Compatri/Pantano-Farnesina
- D** Ojetti-EUR Agricoltura
- E** Piramide/Ostiense-Ostia C.Colombo
- F** Flaminio/Piazza del Popolo-Montebello
- T** linee tramviarie
- 1** Stazione Termini-Auditorium/Città della Musica
- 2** Flaminio/Piazza del Popolo-Vigna Clara
- 3** Cornelia-Ponte Mammolo
- 4** Togliatti/Abelie-stazione Trastevere
- 5** piazza dei Gerani-stazione Termini
- 6** largo Preneste-stazione Ostiense
- 7** Basilica S.Paolo-Ponte Mammolo
- 8** largo Preneste-Casaleto
- 9** piazza dei Gerani-piazzale Clodio
- 10** Ponte Mammolo-Basilica S.Paolo
- G** metrotram Giolitti-Scambiatore A1 Sud
- H** metrotram Torre Angela-Anagnina
- FL** linee ferroviarie regionali
- 1** Orte-Fiumicino Aeroporto
- 2** Roma Tiburtina-Tivoli-Avezzano
- 3** Roma Tiburtina-Cesano-Viterbo
- 41** Roma Termini-Frascati
- 42** Roma Termini-Albano Laziale
- 43** Roma Termini-Velletri
- 5** Roma Termini-Civitavecchia-Grosseto
- 6** Roma Termini-Cassino
- 7** Roma Termini-Minturno/Scauri
- 8** Roma Termini-Nettuno
- 9** Roma Flaminio/Piazza del Popolo-Viterbo
- 10** Anello metropolitano
- LEX** servizio espresso Termini-Fiumicino Aeroporto
- capolinea bus regionali
- bus per aeroporti
- treni nazionali
- parcheggio di scambio
- Stazione** limite di validità della tariffa urbana Metrebus

La rete ciclabile programmata

LEGENDA

Piste e Corsie Ciclabili

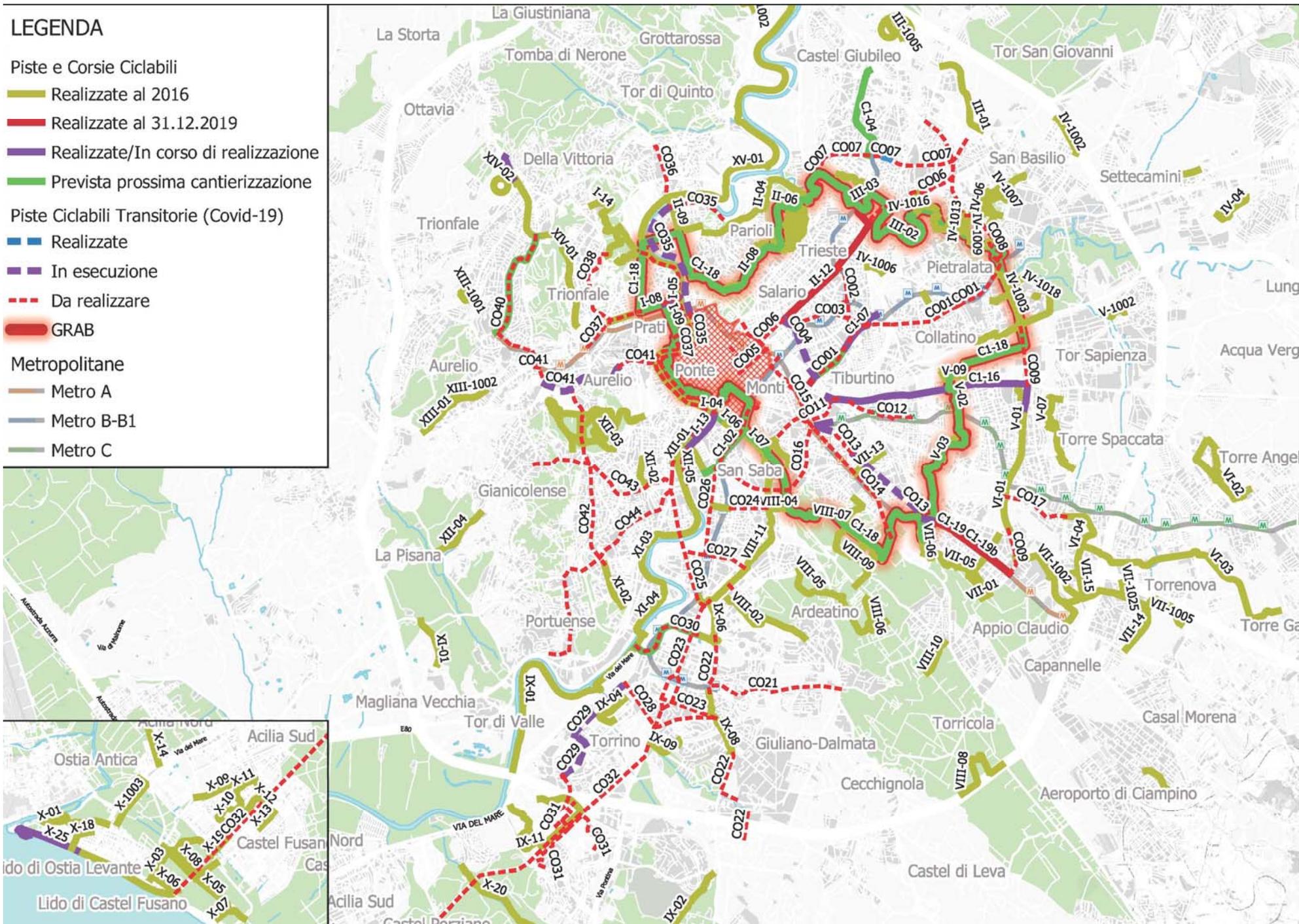
- Realizzate al 2016
- Realizzate al 31.12.2019
- Realizzate/In corso di realizzazione
- Prevista prossima cantierizzazione

Piste Ciclabili Transitorie (Covid-19)

- Realizzate
- In esecuzione
- Da realizzare
- GRAB

Metropolitane

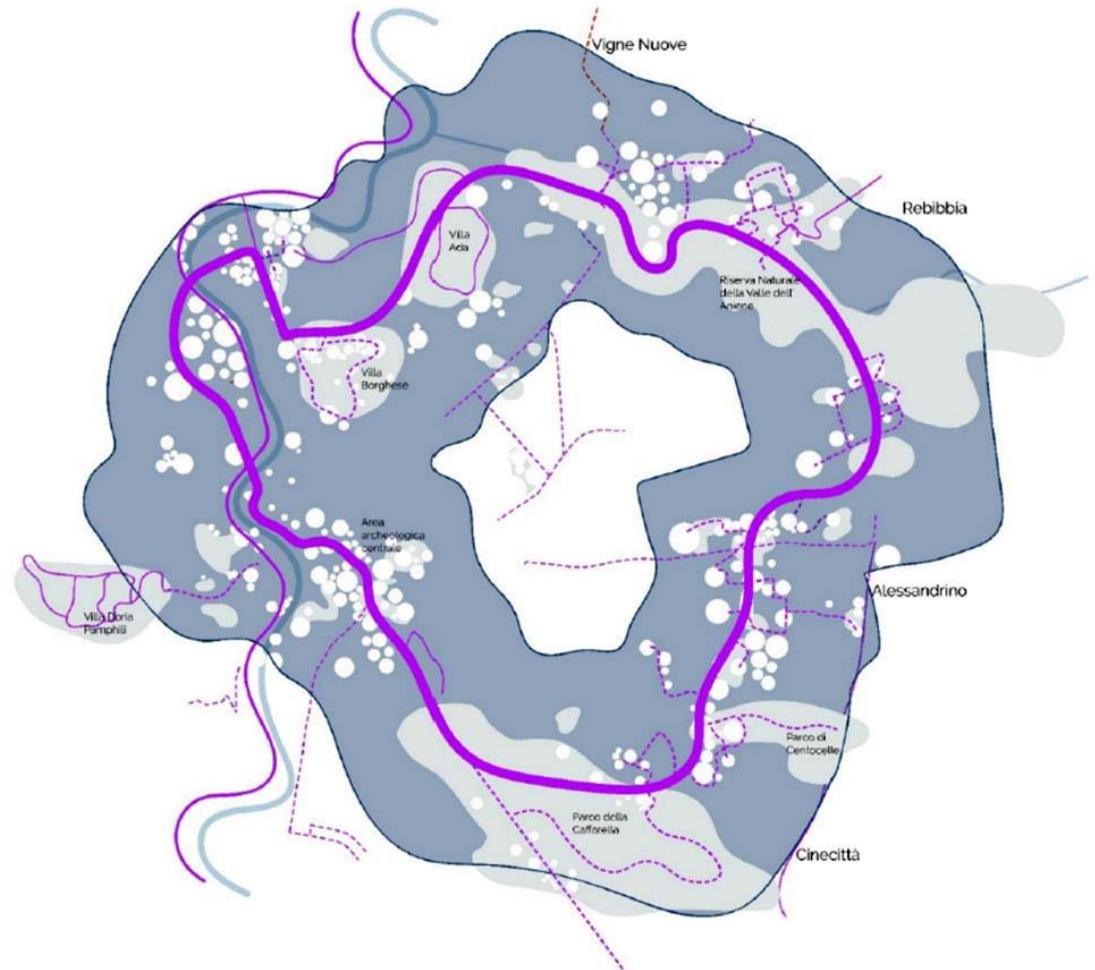
- Metro A
- Metro B-B1
- Metro C



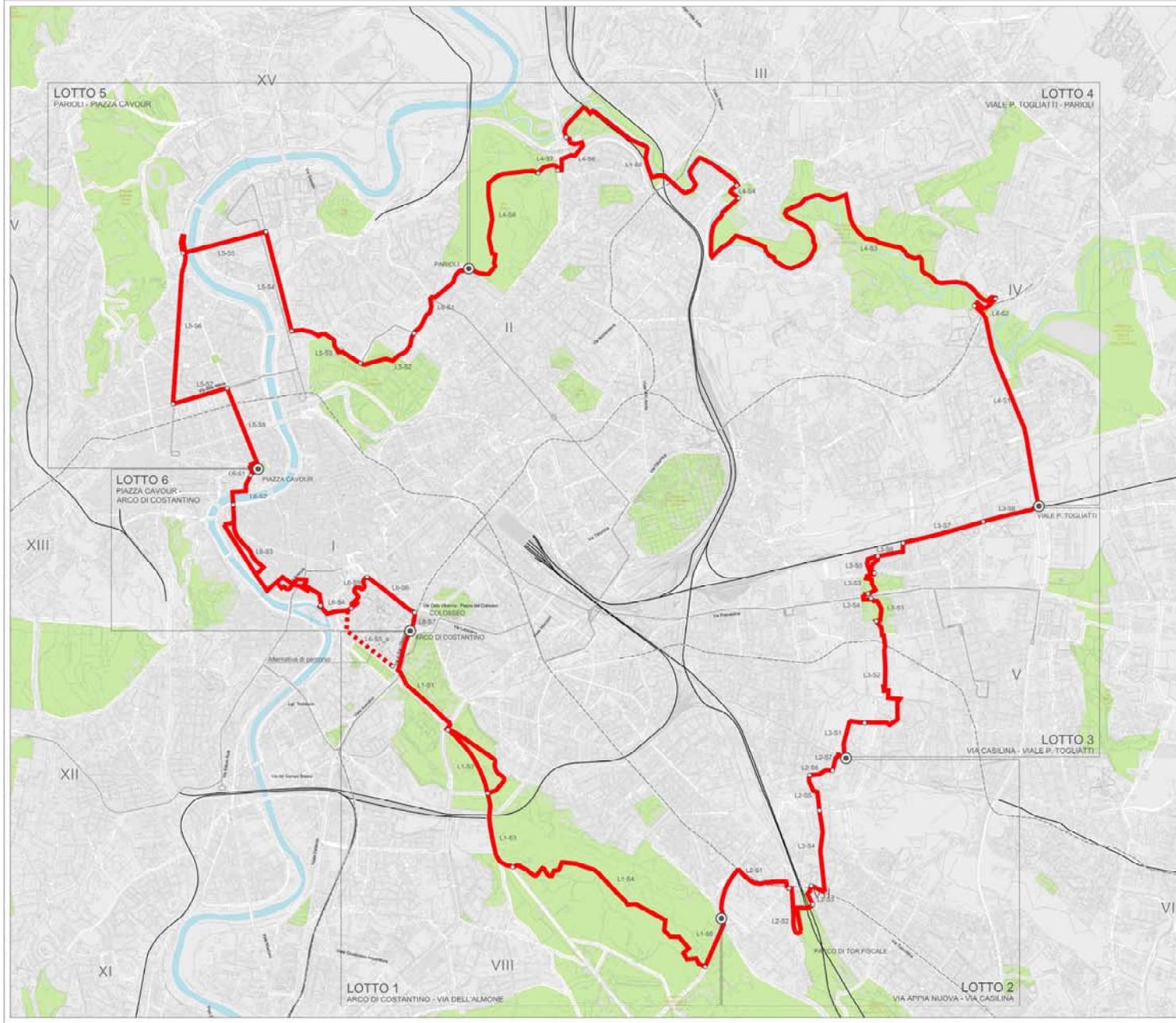
L'esempio del GRAB

Massima connessione della Ciclovía alla rete ciclabile esistente ed in corso di progettazione al fine rendere la nuova infrastruttura **parte integrante** del sistema della mobilità dolce cittadina.

Massima attenzione alla capacità di innescare processi e progetti di riqualificazione (**macroprogetti**) delle parti urbane interessate dal passaggio della ciclovía.



Il Tracciato



DEFINIZIONI PER LE TIPOLOGIE PREVALENTI:

- A** CIGLIATA IN RESE PRIGIA - 17007 m²
come esistente dal DM 30792 CAPO 11 art. 6 e nelle rimanenti su trasformazione a/b strada
- B** CIGLIATA IN RESE PROPRIA SU TERRENO STABILIZATO - 10001 m²
- C** PISTA CICLABILE ESISTENTE - 4300m²
non soggetti ad abbattimento (dimensionali)
- D** ITINERARIO ALTERNATIVO DI NUOVI (ISOLE AMBIENTALI):
ZONE 30, 21L con VARCHI ELETTRONICI - 8711m²
- E** ITINERARIO CON INTRODUZIONE DI NUOVA DISCIPLINA DI TRAFFICO - 4300m²
senza abbattimento SLO

TOTALE CIGLIATA: 48300m²

ELENCO LOTTI E STRALCI:
(In corrispondenza e i margini esterni sono specificati negli album A2 prelievi per ciascun LOTTO)

LOTTO	STRALCI	TIPOLOGIA
LOTTO 1 - ARCO DI COSTANTINO - VIA DELL'ALMONE	STRALCIO 01 - MACCHIONE P10 San Simeone - Piazza Nuova Parioli	L1-S100 - Tipologia B
	STRALCIO 02 - Via Pireo S. Sebastiano	L1-S101 - Tipologia C
	STRALCIO 03 - Via Nuova Ardea	L1-S102 - Tipologia C
	STRALCIO 04 - Via della Colonna - Piazza della Colonna	L1-S103 - Tipologia B
	STRALCIO 05 - Via Mellini	L1-S104 - Tipologia C
LOTTO 2 - VIA APPIA NUOVA - VIA CASILINA	STRALCIO 01 - MACCHIONE P10 Via Nuova Roma - Via Pascoli	L1-S105 - Tipologia B
	STRALCIO 02 - Via dell'Acquedotto Felice - Via del Quirinale	L1-S106 - Tipologia C
	STRALCIO 03 - Via Lucio Marzi Pascoli	L1-S107 - Tipologia A
	STRALCIO 04 - Via Casilina	L1-S108 - Tipologia C
	STRALCIO 05 - Via dei Caracci - Largo Pignone	L1-S109 - Tipologia C
LOTTO 3 - VIA CASILINA - VIALE PALMIRIO TOGLIATTI	STRALCIO 01 - Via Casilina	L1-S110 - Tipologia B
	STRALCIO 02 - MACCHIONE P10 Via del Sole - Via Salaria	L1-S111 - Tipologia B
	STRALCIO 03 - Via Salaria	L1-S112 - Tipologia B
	STRALCIO 04 - Largo della Torre Salaria - Via Basilide	L1-S113 - Tipologia B
	STRALCIO 05 - Via Salaria - Via Pignone D'Inferno	L1-S114 - Tipologia C
LOTTO 4 - VIALE PALMIRIO TOGLIATTI - PARIOLI	STRALCIO 01 - Via Pignone	L1-S115 - Tipologia B
	STRALCIO 02 - Piazza Marconi - Via Salaria	L1-S116 - Tipologia B
	STRALCIO 03 - PIAZZONE SAN PIETRO ANTONIO - Via Caracci - Piazza Fontana	L1-S117 - Tipologia B
	STRALCIO 04 - PIAZZONE MARCONI - Via Salaria - Via Fontana del Sole	L1-S118 - Tipologia B
	STRALCIO 05 - PIAZZONE MARCONI - Via Salaria - Via Fontana del Sole	L1-S119 - Tipologia B
LOTTO 5 - PARIOLI - PIAZZA CAVOUR	STRALCIO 01 - Via Pignone - Via Salaria	L1-S120 - Tipologia B
	STRALCIO 02 - Via Salaria - Via del Sole - Via Salaria	L1-S121 - Tipologia B
	STRALCIO 03 - Via del Sole - Via Salaria	L1-S122 - Tipologia C
	STRALCIO 04 - Via Salaria	L1-S123 - Tipologia C
	STRALCIO 05 - Via Salaria - Via Salaria	L1-S124 - Tipologia C
LOTTO 6 - PIAZZA CAVOUR - ARCO DI COSTANTINO	STRALCIO 01 - Piazza Cavour	L1-S125 - Tipologia A
	STRALCIO 02 - Piazza Ardeana - Piazza S. Simeone	L1-S126 - Tipologia B
	STRALCIO 03 - Via del Sole - Via Salaria - Piazza Fontana	L1-S127 - Tipologia B
	STRALCIO 04 - Largo Pignone - Piazza S. Simeone	L1-S128 - Tipologia B
	STRALCIO 05 - Piazza S. Simeone - Via Salaria - Piazza Fontana	L1-S129 - Tipologia B

LEGGENDA:

CICLOVIA DI ROMA

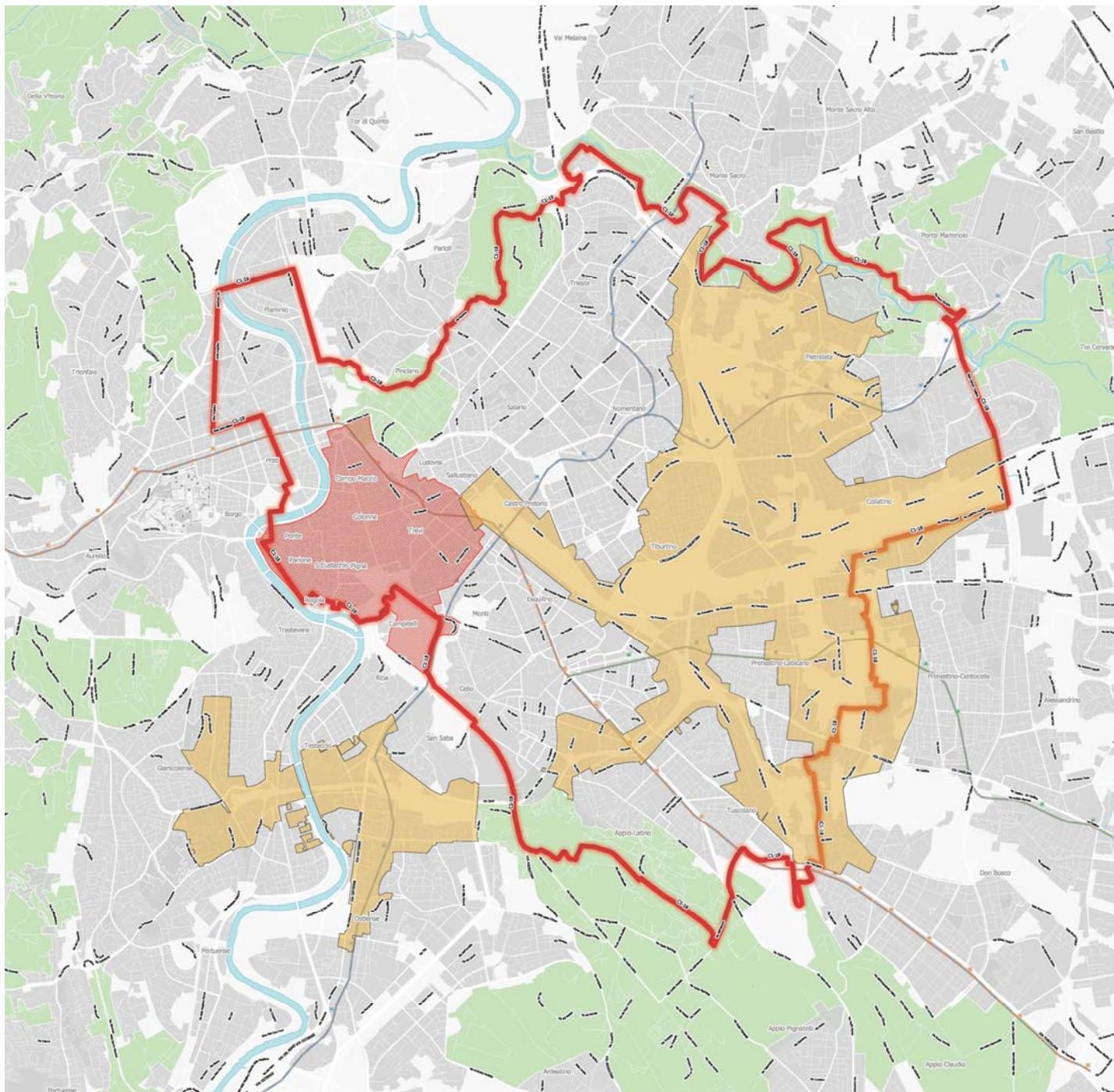
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO - ECONOMICA

LOTTI FONDAMENTALI E STRALCI

LOTTO 1	LOTTO 2	LOTTO 3	LOTTO 4	LOTTO 5	LOTTO 6
ARCO DI COSTANTINO - VIA DELL'ALMONE	VIA APPIA NUOVA - VIA CASILINA	VIA CASILINA - VIALE P. TOGLIATTI	VIALE PALMIRIO TOGLIATTI - PARIOLI	PARIOLI - PIAZZA CAVOUR	PIAZZA CAVOUR - ARCO DI COSTANTINO

DATA: NOVEMBRE 2018
 SCALA: P P 0 0 1 0 2 0 0
 ELABORATO: PPT 000 PP 00 192 m. 0

Le connessioni con l'anello verde



GRAB – Appia Antica



Grab – Via di San Gregorio



Grab – Guido Reni



Grab – Via Palmiro Togliatti





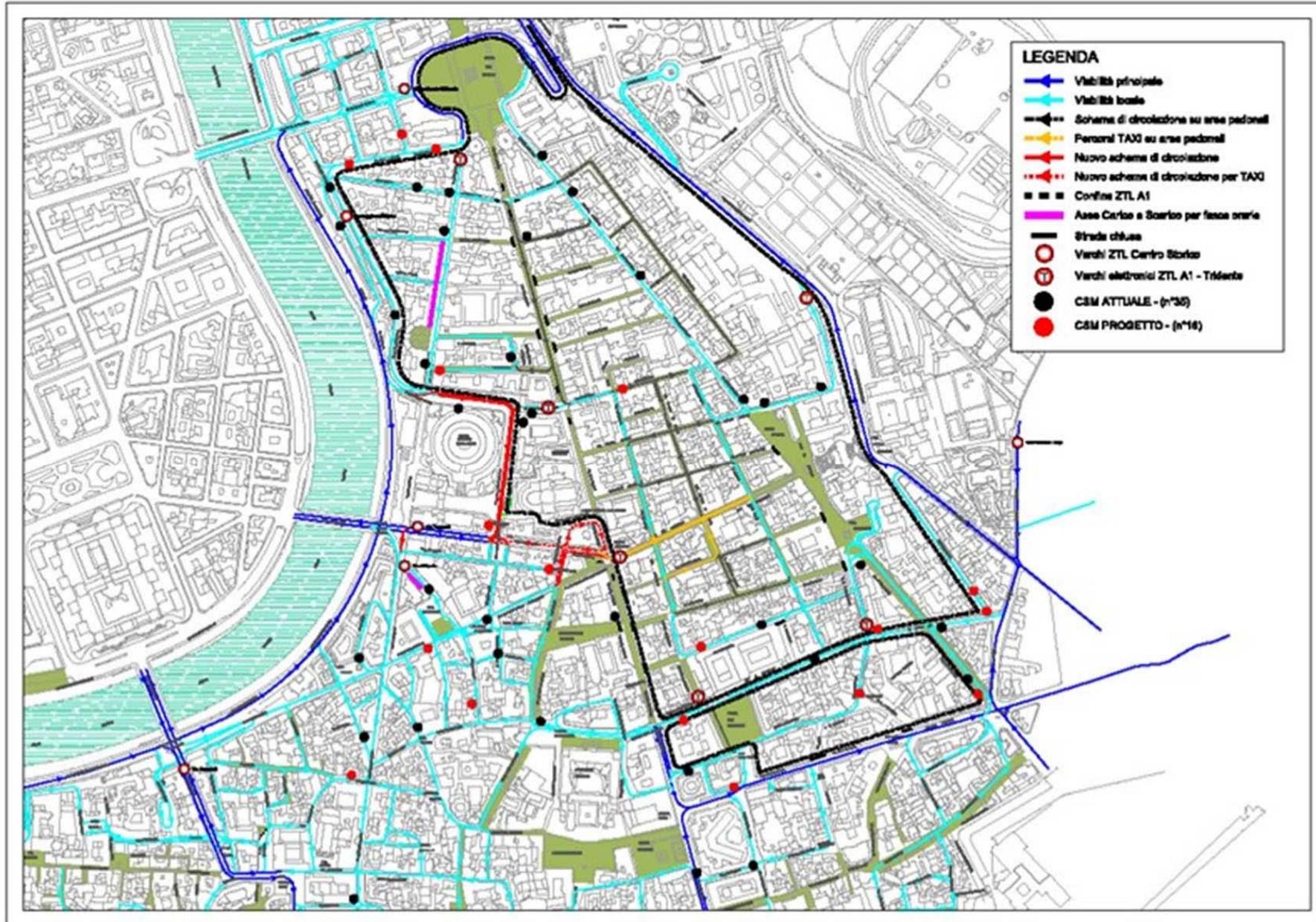
Esempi di bike box

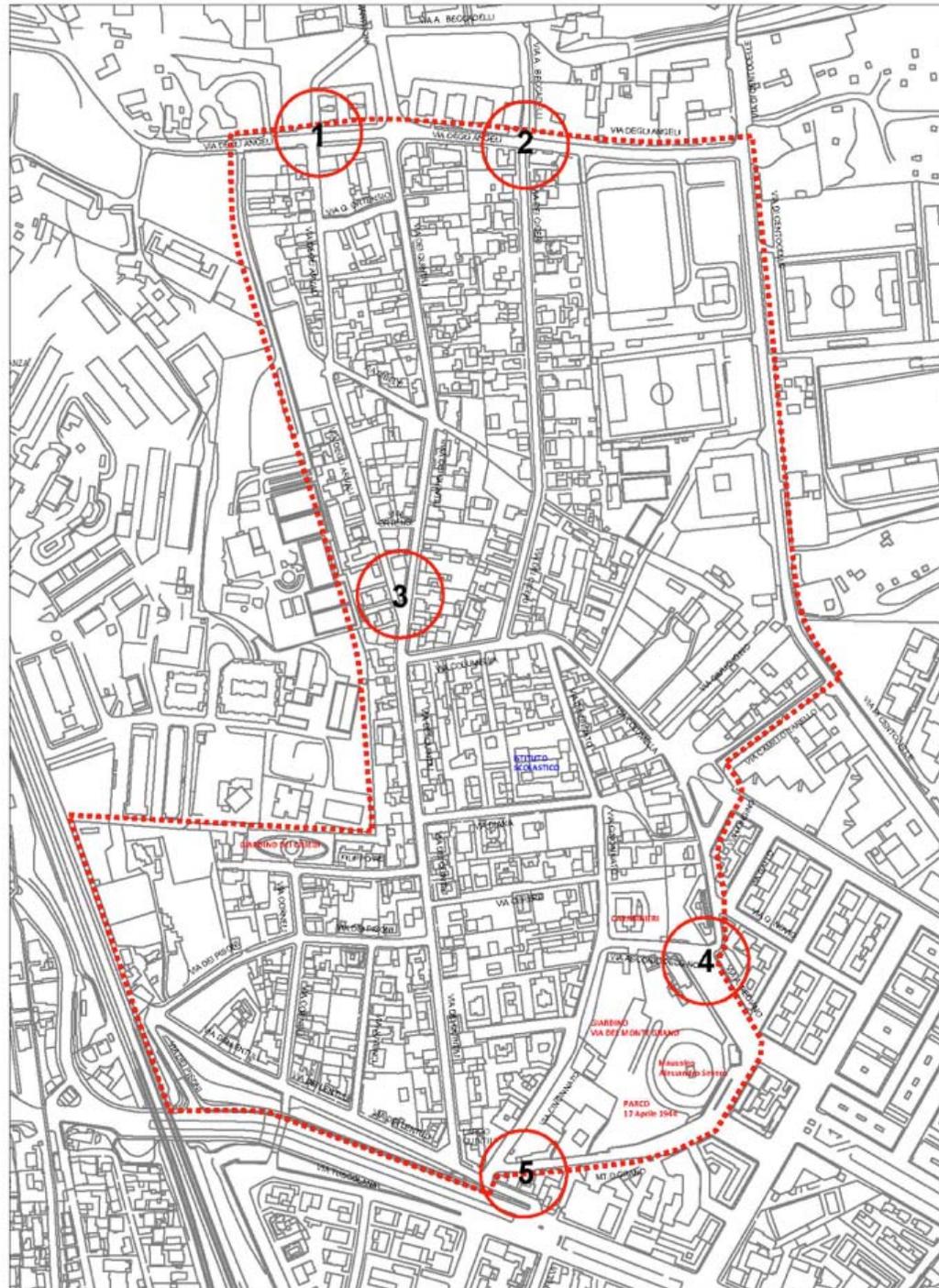
L'attività di realizzazione di Bike Parking presso le stazioni della metropolitana è integrata con l'implementazione in corso della rete ciclabile di Roma. Azione prevista dal PUMS



Logistica

La distribuzione delle merci nel Centro Storico di Roma passa dalle scelte che si faranno sull'Anello verde





ambiti di intervento

Isola Ambientale del “Quadraro Vecchio”



accesso via degli Arvali - attuale

Isola Ambientale del "Quadraro Vecchio"



accesso via degli Arvali - progetto

Isola Ambientale del "Quadraro Vecchio"



accesso via dei Quintili - attuale

Isola Ambientale del "Quadraro Vecchio"



accesso via dei Quintili - progetto

Isola Ambientale del "Quadraro Vecchio"



intersezione Quintili/Arvali - attuale

Isola Ambientale del “Quadraro Vecchio”



intersezione Quintili/Arvali - progetto

Isola Ambientale del "Quadraro Vecchio"



via dei Quintili - attuale

Isola Ambientale del “Quadraro Vecchio”



via dei Quintili - progetto

Isola Ambientale del “Quadraro Vecchio”

- *Le ulteriori opportunità offerte dalle nuove tendenze*



La **gestione della ripartizione modale** rimane comunque centrale in questo periodo. Il dato relativo al mezzo **mezzo privato** (quasi pari al periodo pre-covid e tendenza attuale a preferirlo al TPL) può sembrare scoraggiante, invece potrebbe non essere così.

Il numero di spostamenti complessivi è inferiore a quelli che avevamo nel periodo pre-covid nonostante tutte le attività sono ripartire, compresa la scuola.

Questo si spiega grazie alla combinazione di più fattori che dobbiamo metabolizzare per consolidare alcune abitudini che renderanno la nostra città più vivibile.

Con il superamento del virus (speriamo presto) i cittadini

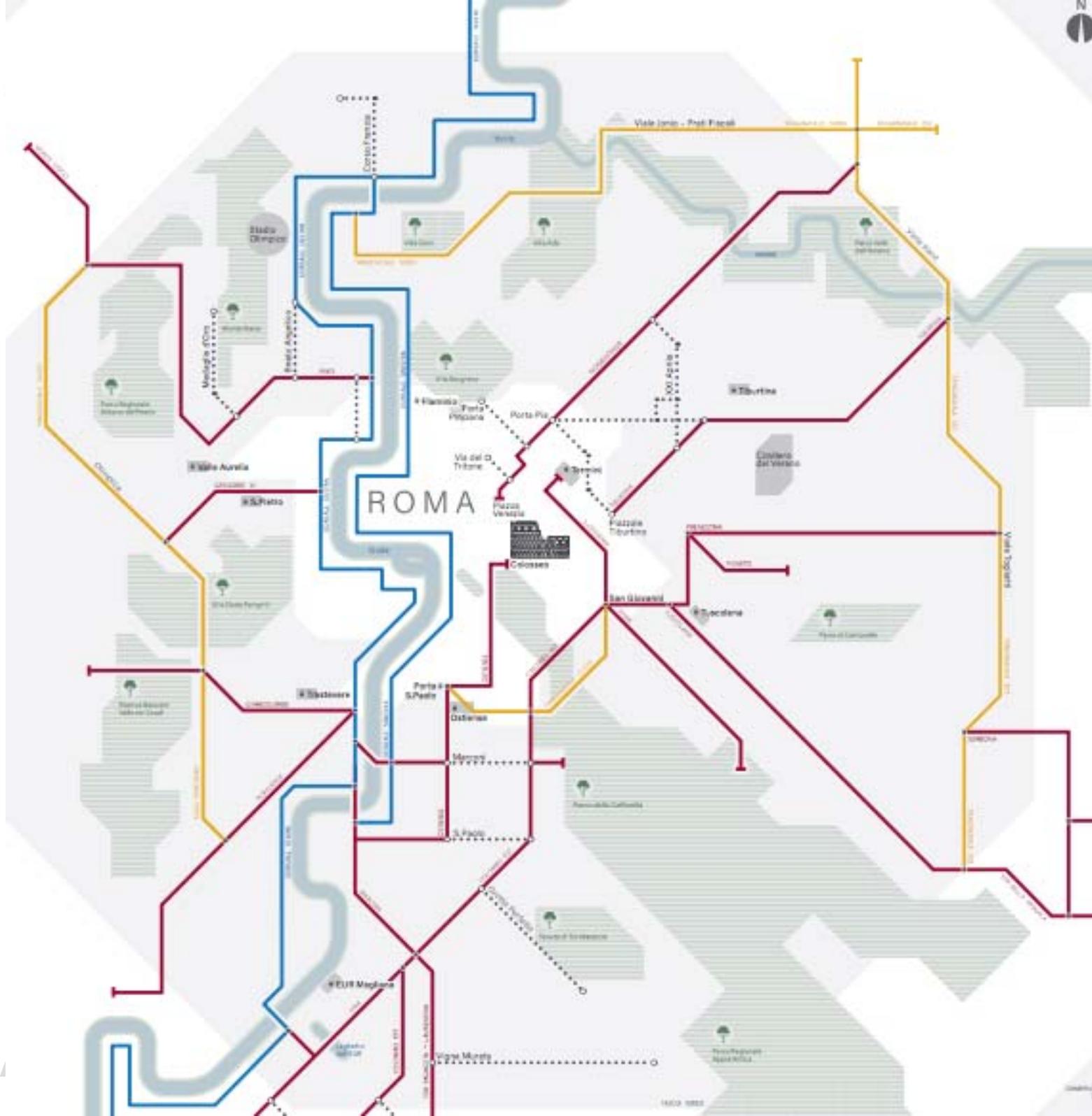
- Ritorneranno ad utilizzare con percentuali maggiori il TPL e in misura minore il mezzo privato
- La mobilità ciclabile e pedonale crescerà ancora e toglierà quote sia al TPL che al traffico veicolare.
- Dovrà consolidarsi il ruolo centrale che sta svolgendo lo **smart working**

Dobbiamo continuare a costruire infrastrutture per la **mobilità dolce** realizzando per esempio piste ciclabili o bike lanes



**Rete di 150 km di
ciclabili transitorie
approvata in G.C. il
29 aprile 2020**

**40km da realizzare
entro la fine del
2020**



Legenda

-  **Ciclovia urbana**
Urban cycle path
-  **Ciclovia tangenziale**
Ring road cycle path
-  **Lungotevere**
Tiber waterfront
-  **Connessioni**
Connections

La metropolitana C – tratta esterna

Una vera opportunità sulla scia dell'Anello Verde





Credits



STEFANO BRINCHI

Roma Servizi per la Mobilità – Agenzia per la Mobilità di Roma Capitale

● CHI SONO

Stefano Brinchi, *Presidente e Amministratore Delegato di Roma Servizi per la Mobilità*

Responsabile della Segreteria Tecnica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'Amministrazione Capitolina

Responsabile della Cabina di Regia per l'attuazione dello sviluppo del nodo ferroviario di Roma Capitale



stefano.brinchi@romamobilita.it



+39 064695.2271

Precedentemente ho diretto l'**Ufficio Pianificazione Strategica della Mobilità e Trasporto Pubblico**.

Responsabile della gruppo di lavoro con Campidoglio, La Sapienza, Tor Vergata e Roma Tre sugli impatti sulla mobilità dovuti al Covid-19.

<https://romamobilita.it/it/covid-19-impatto-sulla-mobilita>