

Prime osservazioni e proposte FIT CISL LAZIO su PUMS Roma Capitale.

• Preambolo

Roma rappresenta un'anomalia nel panorama delle grandi capitali europee per quanto concerne la propria estensione territoriale e la bassa densità abitativa corrispondente. E' inoltre una realtà sulla quale, con una rilevante continuità urbanistica, si affacciano ben 29 comuni, molti dei quali per numero di abitanti non secondi ad importati capoluoghi di provincia italiani. E' inoltre unica per la posizione centrale che occupa nel Mar Mediterraneo e come città capitale mantiene ancora importanti aree verdi al proprio interno. E' poi Capitale indiscussa del patrimonio storico-archeologico a livello mondiale, che gli vale il riconoscimento di città Eterna. Già queste banali considerazioni fanno capire la complessità nella gestione delle problematiche che afferiscono a questo territorio come anche le straordinarie opportunità/necessità che ad essa si legano quando parliamo di mobilità sostenibile. Infatti, nonostante l'Eterna sia riconosciuta come la Città più bella del Mondo, la qualità della vita risulta essere bassa, sia rispetto ai dati oggettivi riscontrabili, sia come sentire comune della cittadinanza che vi risiede.

In cima alla lista delle insoddisfazioni l'argomento mobilità la fa da padrone. Su Roma insistono quotidianamente circa 800 mila spostamenti che avvengono con mezzo privato, il 75% dei quali riguardano i movimenti interni alla città (fonte Roma Capitale). Di questi, quale dato significativo di un pendolarismo dalle articolate dinamiche, circa il 50% interessano i residenti fuori dal GRA che si dirigono verso le zone centrali. Il 60% degli spostamenti interni avviene mediante mezzo privato, contro il 26% di Parigi e il 41% di Madrid; il 21% avviene invece tramite trasporto pubblico, contro il 57% della capitale francese e il 40% di quella spagnola (Fonte EUROSTAT). Da qui discende un tasso di motorizzazione pari a 978 autovetture ogni mille abitanti, contro le 398 di Londra, le 415 di Parigi e le 420 di Madrid, fattore che determina livelli di traffico intenso specie nelle ore di punta con ricadute economiche stimate nell'ordine di 1.5 miliardi (138 milioni di ore perse nel traffico), nonché livelli di emissione elevatissime che pongono Roma al 5° posto per numero di giorni di superamento delle polveri prodotte da combustioni, prima, subito dopo le città della Pianura Padana (Fonte ISTAT). E' quindi del tutto evidente come l'obiettivo primario per proiettare la città verso il nuovo paradigma della mobilità sostenibile sia quello di ridurre drasticamente l'utilizzo delle auto per gli spostamenti per e dentro Roma. A tal uopo è utile citare quanto affermato da

uno studio presentato alla Conferenza Nazionale per la mobilità sostenibile, richiamato anche dall'amministrazione capitolina, secondo il quale per trasportare 10.000 passeggeri per un tragitto di 1 chilometro occorrono 2.000 vetture oppure, in alternativa, 63 autobus per un risparmio pari a 137mila litri di carburante.

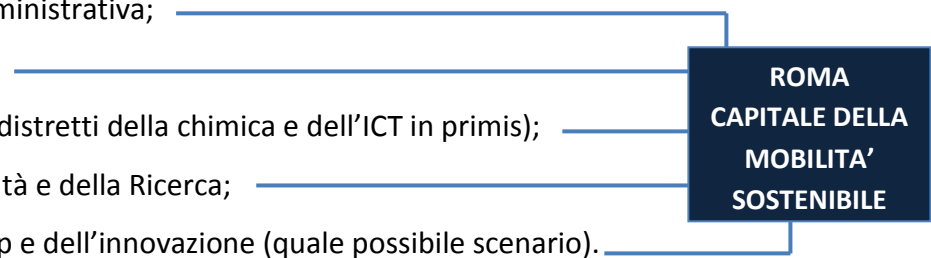
Occorre un modello proprio che sappia tenere conto delle complesse caratteristiche del territorio al quale dovranno corrispondere soluzioni complesse e che, al tempo stesso, miri agli esempi più significativa riscontrabili a livello globale, per quanto concerne i risultati da raggiungere, come quello di Manhattan dove il 77% della popolazione non possiede un'automobile.

• Considerazioni di metodo.

In molte delle grandi città del mondo è attualmente in corso una vera e propria rivoluzione del sistema della mobilità con la conseguente previsione di importanti volumi di investimenti utili al potenziamento delle reti del trasporto collettivo non solo fisiche ma anche digitali. Una trasformazione che avrà impatti decisivi su una programmazione urbana che andrà ad essere rivista/ricondizionata.

Il PUMS in questa prospettiva si configura come uno strumento di programmazione estremamente rilevante perché, prevedendo una progettualità di respiro decennale, permette un'analisi di scenario oggettiva e la possibilità di individuare quegli obiettivi prioritari utili ad un cambiamento radicale di paradigma per una riqualificazione della mobilità locale che, oltre a migliorare la qualità della vita, possa rappresentare la struttura architettonica di supporto per una nuova competitività economica, industriale e sociale di Roma. Da ciò ne consegue la necessità di una visione quanto più possibile condivisa con tutti gli stakeholders, non ultimi i lavoratori e le imprese coinvolte a vario titolo nel raggiungimento di un migliore sistema dei trasporti, specie nella fase di definizione degli obiettivi e di monitoraggio. Anche perché il PUMS *“è un piano strategico di medio-lungo termine, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede investimenti e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali”*.

La Capitale ha infatti in sé una sorta di *Melting Pot* vocazionale che richiede una rete all'altezza delle sfide in termini di competitività, velocità e capacità attrattiva:

- Roma Capitale politico/amministrativa;
 - Roma Capitale del turismo;
 - Roma Capitale Industriale (distretti della chimica e dell'ICT in primis);
 - Roma Capitale dell'Università e della Ricerca;
 - Roma Capitale delle start up e dell'innovazione (quale possibile scenario).
- 

Possibili piste di lavoro in questa prospettiva possono essere sintetizzate come segue:

- Diminuzione del traffico automobilistico, tra le cause principali di degrado della qualità della vita, per il miglioramento della qualità dell'aria, degli spazi e della salute pubblica.
- Garanzia di una buona mobilità per tutti i cittadini abolendo o minimizzando gli ostacoli legati allo status economico e sociale, a eventuali handicap fisici, sociali o famigliari.
- Ripensamento dello spazio pubblico attraverso la pianificazione di una rete di trasporto integrata atta a trasformare le strade in piste sicure per una mobilità sostenibile multiveicolare. Nuove sinergie di governance, dirette ed indirette, in ottica di trasporto intermodale capillare.
- Rafforzamento dei trasporti per l'economia locale. Tutte le categorie, dal commercio all'artigianato, dall'industria al turismo sono coinvolte nel proporre soluzioni che favoriscano le rispettive attività riducendo al minimo gli effetti negativi indesiderati.
- Rafforzamento della solidarietà tra città e periferie.
- Adeguamento delle direttrici di collegamento tra la città, gli aeroporti ed i porti, quali cancelli privilegiati per il turismo internazionale e le esportazioni.

• Considerazioni ed interventi

Nel quadro complessivo delle proposte, come abbiamo accennato, c'è la necessità di una visione complessiva del sistema e di piani di sviluppo territoriali al fine di evitare interventi inefficaci e dispendio di risorse. Per questi motivi il riconoscimento degli obiettivi ha bisogno di un'ampia condivisione con le forze economico e sociali della città. E' altresì chiaro che oggi non possiamo discutere di mobilità sostenibile senza andare ad analizzare le buone prassi che si ritrovano nel

contesto delle grandi realtà metropolitane europee ed internazionali: pensiamo al modello Parigi, Londra, piuttosto che Berlino, New York o Singapore. Tuttavia vanno considerati gli aspetti demografici e la peculiarità del territorio romano in termini di opportunità come anche di penalizzazioni croniche presenti e difficilmente colmabili. Ci riferiamo in particolare all'estensione della metropolitana che ci vede, per numero di chilometri, agli ultimi posti in Europa, imponendo la definizione di una pianificazione ineluttabilmente di tipo intermodale sia per quanto concerne la facilitazione dei flussi in ingresso sia per gli spostamenti interni complessivamente intesi: persone, merci, ambiente.

Proprio per queste caratteristiche riteniamo utile servizi delle competenze di ROMA SERVIZI per la Mobilità per l'analisi dei flussi e l'individuazione delle criticità.

Per la Fit si può aprire finalmente una nuova programmazione estensiva rispetto alla trasportistica della Capitale tarata sulla sostenibilità, sull'efficienza, su nuove logiche industriali, su una nuova concezione di trasporto integrato che fondi sulla sinergia e l'intermodalità i propri punti di forza. Un'occasione da cogliere per la definizione di un modello Roma sui trasporti sostenuta anche dal trend positivo dell'economia, dagli investimenti legati ai finanziamenti UE, così come quelli dedicati a Industria 4.0 e dal bisogno di innovazione di cui anche l'Eterna ha estrema necessità per rimanere tale.

Tutti gli interventi di medio e lungo periodo in questa prospettiva dovranno prevedere step e piani sistemici di ammortamento al fine di evitare shock e paralisi della città. Tra le azioni principali volte alla riduzione dell'utilizzo del mezzo privato sia in ingresso che per gli spostamenti interni trova sicuramente cittadinanza l'ormai leggendaria chiusura dell'anello ferroviario. La creazione di un *Ring* su ferro sulla scorta di quanto avviene a Berlino apre a scenari interessanti rispetto alla congiunzione interna e al raccordo sinergico che dovrà insistere tra l'Istituzione e i diversi player del trasporto che, a vario titolo, agiscono sulla rete e sul suo ampliamento. Stessa logica deve valere per le Ferrovie ex concesse, in particolare la Roma-Lido, dove la domanda non trova corrispondenza in un'offerta adeguata, nonostante le potenzialità dovute all'ampio bacino di utenza a cui si rivolge e il nodo strategico, anche in virtù dei nuovi piani di sviluppo urbanistico, che si presta a rivestire.

In un contesto che si fonda principalmente sull'intersezione di una rete su ferro pesante ed un su gomma portante, giocano un ruolo fondamentale gli elementi di connessione che possono essere le linee tranviarie e i nodi di scambio (aree di parcheggio e percorsi pedonali di raccordo sicuri). Tralasciando gli aspetti romantici e nostalgici legati alla storia del tram e la città di Roma, sono molto gli esempi di utilizzo di questo mezzo nei centri cittadini che hanno avuto come riscontro una riduzione significativa delle emissioni inquinanti e un recupero degli spazi stradali grazie alla chiusura o la riduzione del traffico dei veicoli a combustione. Senza tralasciare che le nuove tecnologie, oltre a favorire maggiore confort, hanno eliminato anche il problema dell'inquinamento acustico che questo produceva. Qui si inserisce anche un piano di riqualificazione del trasporto su gomme attraverso un riadeguamento della flotta in ottica eco sostenibile che deve avere caratteristiche flessibili per una migliore e funzionale adattabilità ai piani di sviluppo del tessuto economico – sociale e di riqualificazione delle periferie.

Con il Piano di Mobilità Sostenibile, come già richiamato, si possono individuare prospettive di rilancio della competitività della Capitale dove il sistema della trasportistica diviene la struttura portante del sistema economico – sociale, andando progressivamente a chiudere la triste pagina del trasporto romano che ha portato a considerare il servizio come un fardello piuttosto che una risorse con fortissime ripercussioni sui dipendenti e gli operatori dedicati oppressi da gravissime situazioni debitorie, esposti a degrado e violenze nonché alla critica di un'utenza con la quale hanno un diretto contatto quotidiano. Tutto questo nonostante sia essi vittime e non artefici dell'attuale situazione.

Allargare le maglie del trasporto pubblico per una mobilità sostenibile significa innanzitutto aprire a nuovi posti di lavoro guardando ai giovani e tenendo in considerazione il personale storico anche sotto il profilo della formazione continua, favorendo quelle contaminazioni tecnologiche che dovranno caratterizzare anche il trasporto pubblico. Ciò imporrà particolare attenzione anche per quanto concerne gli aspetti legati alla salute e alla sicurezza, sia per quanto concerne il personale mobile sia per l'utenza che ad esso si affida. Sistema di video ripresa all'interno dei mezzi, collegamento diretto tra gli operatori di esercizio e le forze dell'ordine, vidimazione controllata, per un efficienza che portata a regime sarà essa stessa garanzia di superamento delle criticità in essere. Si tratta di piccole soluzioni alle quali devono affiancarsi piani di sicurezza e di recupero del degrado che caratterizza soprattutto le zone periferiche.

La gestione integrata del trasporto pubblico impone anche la determinazione di una nuova cultura industriale e sinergie tra le aziende che si interfacciano sui diversi ambiti. Una condicio sine qua non per instaurare forti relazioni industriali che possono spingere, anche verso nuove coabitazioni contrattuali, una contrattazione di secondo livello rivolta a tutta la filiera per favorire efficienza ed innovazione per maggiori e nuove tutele verso lavoratori ed utenza.

Un'operazione di grande respiro per attivare processi di tale portata può risiedere nell'apertura alla partecipazione dei lavoratori, sia essa diretta o indiretta. Ciò comporterebbe una ulteriore responsabilizzazione degli addetti nonché garanzia di corretta applicazione contrattuale e degli accordi pattizi, lenendo quelle contrapposizioni che tanto pesano sulla cittadinanza.

Nella reciprocità degli interessi, Roma può divenire un vero e proprio laboratorio di contrattazione i cui riverberi potrebbero elevarsi fino a livello nazionale e non solo.

All'aumento del numero e la qualità dei servizi offerti deve corrispondere anche un aumento degli introiti derivanti dalla bigliettazione, soprattutto al fine di garantire l'equilibrio economico dell'Operatore. In questo senso, considerando anche le opportunità che fin da subito offre la contrattazione di II livello in termini di benefit e le agevolazioni previste dall'ultima legge di bilancio relativamente all'esenzione fiscale per il trasporto collettivo dei dipendenti per il datore di lavoro, è utile incentivare, presso le aziende presenti sul territorio, la previsione della figura del Mobility Manager, al fine di promuovere, anche attraverso incentivi o forme di sgravi tariffari per le realtà che si dimostrano virtuose, l'utilizzo del trasporto pubblico per recarsi al lavoro.

Intermodalità, promozione del mezzo pubblico; ripensamento degli spazi stradali che portino all'allargamento e alla predisposizione di nuove corsie preferenziali sulle quali far transitare autobus; mezzi dedicati al car sharing; taxi, per i quali prevedere sistemi di incentivazione per il rinnovo delle vetture favorendo il rinnovo del parco auto adottando soluzioni ibride; nuove piste ciclabili; obbligano anche ad una semplificazione dei sistemi di pagamento e bigliettazione, attraverso l'utilizzo di piattaforme mobile per l'acquisto ed informazione puntuale per utenza ordinaria e turisti. Una semplificazione che può rappresentare un'ottima strategia sul versante del contrasto all'evasione.

Una programmazione di ampio respiro legata alla mobilità sostenibile non può non tener conto degli aspetti inerenti il mondo della logistica e della distribuzione delle merci. Su questi ambiti è bene continuare ad insistere con meccanismi di premialità per chi provvede all'adeguamento dei mezzi dedicati in chiave eco compatibile e a basso impatto ambientale, prevedendo contestualmente l'attivazione di un monitoraggio per la valutazione dei risultati attesi. Così come è opportuna un'analisi ulteriore rispetto alle operazioni di razionalizzazione delle aree di scambio specie nei municipi dove è più alta la possibilità di congestionamenti stradali.

Accanto a queste operazioni è necessario rivolgere l'attenzione nel medio e nel lungo periodo ai presidi industriali e di approvvigionamento specie nei quadranti est e nord della città. Siti che godrebbero di possibili ulteriori sviluppi, anche in prospettiva occupazionale, se agganciati ad un sistema di trasporto merci ed infrastrutture correlate in grado di determinare maggiore velocità ed efficienza ed una minore presenza di mezzi pesanti sul GRA ed in gran parte della rete viaria capitolina.

• Conclusioni

Ci troviamo più che mai di fronte ad un bivio importante dove imboccare la strada giusta diventa fondamentale per lo sviluppo della città da qui ai prossimi dieci anni ed oltre. E' tempo di scelte che impongono coraggio e visione in grado di condizionare e prevedere impatti importanti sul tessuto economico-produttivo della capitale. Decisive saranno quindi le scelte da parte dell'Amministrazione ed il grado di condivisione che essa vorrà tenere con tutti gli attori in grado di dare sostegno e contributi utili al raggiungimento dei risultati...