

Gruppo di Studio sulla Mobilità di Roma e del Lazio

Il presente documento concerne una valutazione sintetica e preliminare sulle procedure adottate per la redazione del PUMS di Roma Capitale.

(1) Facendo riferimento alle direttive nazionali ed europee per i PUMS, la procedura prevista dall'Amministrazione Capitolina appare anomala. Secondo le nuove linee guida ministeriali, che riprendono quanto previsto dalle linee guida comunitarie (peraltro ampiamente richiamate dalle delibere di Giunta e dai documenti approvati), la sequenza dei passi procedurali prevede: (i) la definizione del quadro conoscitivo, (ii) l'avvio del percorso partecipativo, (iii) la definizione degli obiettivi del Piano e quindi (iv) la costruzione partecipata dello scenario di piano.

La procedura seguita dal PUMS di Roma, invece, sembra invertire tale processo logico attraverso:

- l'approvazione preliminare degli interventi senza nessuna analisi/discussione specifica (i "punti fermi" in termini di opere) e la successiva approvazione delle "Linee Guida".

Per altro verso la procedura seguita sembra saltare alcuni passaggi fondamentali:

- il quadro conoscitivo è molto sintetico e ripreso dal PGTU, mentre necessiterebbe di aggiornamenti e approfondimenti ben più strutturati;
- gli obiettivi e le priorità strategiche sono definiti in termini generici e soprattutto non sono stati sottoposti ad un processo partecipativo, quando invece è proprio sulle priorità del PUMS che si dovrebbe svolgere una parte rilevante di tale processo.

Da ultimo:

- il livello raccomandato dal MIT per la redazione di un PUMS è quello delle Città Metropolitane e non quello del singolo Comune.

(2) In effetti, il raccordo con gli altri piani concorrenti o sovraordinati, sebbene affermato nelle Linee Guida, appare del tutto ipotetico, in particolare rispetto a:

- il PRG vigente, la cui priorità, in fatto di trasporti, è costituita dalla realizzazione di una vera rete metropolitana;
- il Piano territoriale dell'area metropolitana, non solo inesistente ma neppure in predicato, laddove spetterebbe alla città capoluogo avviarne la progettazione;
- il PTPG della Provincia di Roma che, in assenza di un Piano metropolitano, costituisce già un primo livello di confronto, anche perché sufficientemente aggiornato;
- il piano della ciclabilità del Comune di Roma (approvato nel 2012), che rimane, seppur sostanzialmente inattuato, il punto di riferimento per le opere future, e il *Ciclínpro* (anch'esso approvato nel 2012 e anch'esso inattuato), che pianifica la rete ciclabile su scala provinciale;
- il Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica, anche se ancora in itinere, ma proprio per questo meglio interfacciabile (e comprendente anche la rete ciclabile regionale).

(3) La definizione di opere invarianti ("punti fermi" non discutibili ed avulsi da una pianificazione generale) è l'aspetto metodologicamente più incoerente e tuttavia tale da condizionare seriamente la funzione strategica del PUMS stesso.

Anzi, semmai, l'insieme delle 25 opere programmate (per le quali si è passati alla progettazione definitiva ed esecutiva) sembrano alludere ad un quadro generale che privilegia i più disparati sistemi di trasporto rispetto a quello metropolitano, la cui Linea C (che sola può far decollare un vero sistema metropolitano a rete) resta bloccata al Colosseo.

Tutto ciò appare tanto più preoccupante in quanto le Opere invariante programmate sono in grado da sole di saturare le capacità attuative dell'Amministrazione Capitolina:

- sia rispetto ai finanziamenti attivabili (una prima sommaria analisi delle previsioni di bilancio 2018-2020 mostra una copertura relativa solo all'ammodernamento di mezzi, attrezzature ed infrastrutture);
- sia rispetto ai tempi effettivi di realizzazione, che potrebbero facilmente superare, sulla base delle esperienze pregresse, l'orizzonte temporale del PUMS (5-10 anni).

(4) Ciò che manca, infatti, in quest'operazione pianificatoria, è una visione generale, la prima e preliminare a dover essere sottoposta ad una valutazione, sia da parte dello Steering Committee del PUMS che di soggetti portatori di interessi a vario titolo: uno *scenario zero* di riferimento, costruito sulla base dell'esistente e coerente con gli altri strumenti di pianificazione anzidetti.

La visione strategica di piano dovrebbe quantomeno formulare ipotesi – con o senza alternative di scenario – rispetto, per esempio, a:

- gli obiettivi a medio termine sulla ripartizione d'uso delle diverse modalità di trasporto di persone e merci in ambito urbano e metropolitano;
- una chiara classificazione e gerarchizzazione della rete stradale e infrastrutturale più generale, a livello urbano e territoriale;
- la creazione sistematica, ancorché progressiva, di isole ambientali (o aree a mobilità condivisa) all'interno delle maglie della rete stradale primaria;
- i criteri generali di allocazione e realizzazione dei nodi intermodali di scambio e dei servizi all'utenza, in grado di assicurare l'accesso e la fruizione ottimale delle diverse reti;
- il raccordo tra i sistemi su ferro a livello urbano, metropolitano e regionale, come in tutte le grandi capitali europee e mondiali.

In particolare, per quanto riguarda le isole ambientali, esse possono costituire uno dei principali strumenti urbanistici di rigenerazione delle periferie urbane, grazie alla limitazione della velocità (<30 Km/h), ad un corretto dimensionamento dei parcheggi privati ed alla precedenza concessa a pedoni e ciclisti su tutta la viabilità locale interna, con conseguente aumento generale della sicurezza, dell'accessibilità e dell'inclusività.

(5) L'enfasi giustamente posta sulla partecipazione dei cittadini alla redazione del PUMS, sconta quantomeno alcune debolezze metodologiche:

- la non chiara distinzione tra singoli cittadini da una parte e associazioni e stakeholder dall'altra, il cui peso dovrebbe essere evidentemente maggiore;
- l'interpello dei cittadini in assenza di una visione generale, come prima detto, il che comporta, da parte degli interpellati, una risposta basata sulla situazione attuale, con soluzioni tecniche che potrebbero addirittura peggiorarla (esempio: chiedendo ad un automobilista quale sia la soluzione auspicabile per migliorare l'accesso al centro città, è molto probabile che auspicherà la creazione di più ampi parcheggi in centro);
- l'assenza di una corretta pesatura statistica dei partecipanti, che rende del tutto inattendibile la validità dei desiderata espressi (il che sarebbe abbastanza agevolmente superabile con l'associazione alle indagini periodiche OD di quesiti di tipo motivazionale). Più in generale è necessario che la partecipazione sia strutturata e guidata, individuando almeno due livelli: a) quello degli stakeholder, con i quali si possono attivare veri tavoli di discussione e confronto; b) quello dei singoli cittadini, con i quali si possono trovare forme più tradizionali di ascolto (forum, giunte municipali aperte, ecc.).

(6) Pur non essendo qui possibile entrare nel merito delle singole Opere invariante, appaiono immediatamente evidenti alcune carenze ed alcune contraddizioni rispetto al PRG approvato, come ad esempio:

- la previsione di corridoi tramviari all'interno del tessuto storico senza adeguate valutazioni d'impatto e in alcuni casi (Via dei Fori Imperiali) in netto contrasto con autorevoli pareri espressi dalla Commissione paritetica MiBACT-Roma Capitale; generando peraltro il sospetto che s'intenda realizzare un'alternativa al completamento della Linea C;
- l'assenza di una più chiara e trasparente analisi di fattibilità circa i sistemi TPL non tradizionali (filovie ed altri sistemi ettometrici), anche tenendo conto che il moltiplicarsi dei sistemi TPL in uso ne rende la gestione sicuramente più complicata rispetto ad una situazione già attualmente difficile;
- la mancanza di un chiaro impegno circa la realizzazione del GRAB (tra cui pedonalizzazione di Appia Antica, Colosseo, S. Gregorio, Guido Reni) e più in generale sugli obiettivi relativi al perseguimento di una diversa ripartizione modale della mobilità.

Il presente documento è stato redatto dal **Gruppo di Studio sulla Mobilità di Roma e del Lazio**, costituito dalle sezioni regionali di INU e AIIT, con l'adesione e/o il contributo di altri soggetti che ne condividono i contenuti di fondo e le relative motivazioni.

Una volta arricchito ed integrato da tali contributi, esso sarà reso pubblico ed oggetto di confronto con l'Amministrazione Capitolina.

Roma, Febbraio 2018