

Roma tra Giubileo, nuove infrastrutture e mobilità sostenibile: intervista ad Anna Donati, Presidente/AD di Roma Servizi per la Mobilità

Il futuro della mobilità romana è già iniziato

Dalla gestione del Giubileo alle nuove linee tramviarie e metropolitane, dai servizi a chiamata alla sicurezza stradale: Anna Donati illustra la strategia con cui Roma sta ripensando la mobilità della Capitale.

Di Domenico Scalfaro

Presidente Donati cosa vuol dire pianificare, supervisionare, coordinare e controllare la mobilità pubblica e privata della città di Roma?

Significa in sintesi agire su due azioni principali, tra loro fortemente connesse: intervenire e regolare il presente ma avere una visione ed una strategia di lungo periodo verso la mobilità sostenibile.

Ovviamente partendo dalla situazione di Roma Capitale, con il suo traffico veicolare troppo intenso, con l'offerta di trasporto pubblico (di linea e non)

che deve catturare maggiori utenti, con la mobilità attiva a piedi ed in bicicletta che deve crescere, la sharing mobility che deve allargare l'offerta, con nuove tecnologie di gestione e di controllo innovative, con nuovi servizi da ripensare nelle aree a bassa densità e/o per i servizi notturni.

Per questo come RSM, società a supporto dell'amministrazione capitolina, lavoriamo molto sul presente mediante strumenti di regolazione e monitoraggio come la centrale del traffico, varchi di controllo, regolazione dei flussi e semafori, interventi di messa in sicurezza sulle strade. Abbiamo proposto ed attuato il bando sharing e il bando taxi, digitalizzato molti servizi all'utenza, regolato i bus turistici, la gestione dei grandi eventi per la mobilità, programmato il trasporto scolastico e il trasporto disabili.

Ed abbiamo come riferimenti le strategie decise dall'Amministrazione capitolina, da noi elaborati e proposti, come il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, il PGTU, gli obiettivi di riduzione di mortalità ed incidentalità, il pieno di regolazione del trasporto delle merci, il Biciplan per lo sviluppo della ciclabilità e della pedonalità, il Piano di sviluppo di Roma capitale delle reti tramviarie e metropolitane con i relativi veicoli e servizi.

Il 2025 è stato anno giubilare, si sono svolti i funerali di Papa Francesco e l'elezione di Papa Leone XIV oltre ad una presenza turistica da record e una miriade di altri eventi organizzati in città. E' possibile fare un bilancio?

E' un bilancio molto positivo, perché tutto è stato strutturato in modo coordinato dal tavolo istituito dalla Presidenza del Consiglio Giubileo 2025, con il Vaticano e con Roma Capitale: di conseguenza i pellegrini hanno potuto vivere questa esperienza religiosa in modo pieno, vivibile e sicuro, nonostante i grandi numeri. Si è lavorato molto sulle previsioni della partecipazione agli eventi, sui servizi necessari per l'accesso ed accoglienza



Anna Donati, Presidente e AD di Roma Servizi per la Mobilità

dei pellegrini, alla gestione del traffico e della sosta, alle risorse disponibili per il potenziamento dei servizi, della pulizia, sanità e assistenza, con grande attenzione al sistema di comunicazione verso la popolazione romana. Penso siano stati più complessi e di impatto sulla città e le persone, i cantieri che hanno preceduto il Giubileo, ma si tratta di lavori di rigenerazione urbana che restano alla città e per questo i/le cittadini/e lo hanno compreso.

Qual è il "dietro le quinte" nella gestione di grandi eventi e soprattutto di quelli di portata globale?

Vi sono tre aspetti specifici da evidenziare. Il primo: era chiara la catena di comando, coordinamento e controllo, secondo, gli eventi Giubilari erano pianificati in anticipo e terzo, vi erano le risorse disponibili da dedicare allo scopo. Per esempio noi di Roma Servizi eravamo i responsabili del tavolo mobilità, abbiamo pianificato la strategia e tutti i soggetti coinvolti avevano l'obbligo di coordinarsi con noi per l'attuazione. Infine vi erano le risorse disponibili per il potenziamento dei servizi di mobilità che si rendevano necessari per ogni evento giubilare. Quello che il sindaco Gualtieri ha definito il "modello Giubileo" di collaborazione tra istituzioni, che ha ben funzionato. Altro aspetto non meno importante, è stata la capacità di comunicare alla popolazione romana gli eventi, i provvedimenti, le deviazioni, le sospensioni per l'uso delle strade e dei servizi pubblici. Una capacità di comunicazione che è stata decisamente potenziata, con un patto tra Amministrazione Comunale e cittadini/cittadine, imprese, aziende ed associazioni, che hanno adattato i propri comportamenti (come per esempio il maggiore uso di smart working) per il pieno successo del Giubileo 2025. I cui risultati positivi sono vissuti con orgoglio di fronte al mondo dai residenti di Roma Capitale.



Durante il 2025 sono state prese decisioni o sperimentate soluzioni che potranno tornare utili per la quotidianità della città?

Sì, penso che siano stati almeno tre gli strumenti creati e sperimentati che si continuano ad utilizzare finito il Giubileo. Primo, i canali di comunicazione snelli e continuamente aggiornati come social e il canale di Roma Capitale su whatsapp destinati a cittadini ed ospiti, con informazioni raccolte da RSM in modo costante e strutturato, con tutte le info su deviazioni, servizi, eventi, cantieri. Secondo, il coordinamento consolidato con tanti soggetti esterni al Raccordo Anulare, con chi organizza gli eventi, con i servizi di mobilità, protezione civile, questura, prefettura, servizi sanitari e che stiamo utilizzando per tutti i grandi eventi come concerti ed eventi sportivi. Terzo, la regolazione dei bus turistici, con un sistema basato su spazi periferici di scambio e sosta con tariffe molto allettanti ed una tariffazione molto più elevata per le aree centrali (ad esclusione di una vasta area centrale dove i bus turistici non possono accedere in ogni caso). Il sistema di regolazione è stato sperimentato durante l'anno giubilare, si è rivelato efficace e con un provvedimento ordinario è stato reso stabile.

Con la fine del 2025 la metropolitana ha visto la nascita della nuova stazione Colosseo e il 2026 sarà un anno cruciale per i sistemi di trasporto metroferrotramviari. Cosa attende la città nei prossimi mesi?

Senza dubbio l'apertura di nuove stazioni di Metro C - Colosseo e Porta Metronia - sono state un passo importante per il trasporto pubblico nella capitale perché in questo modo metro C scambia con metro A e metro B creando nuove opportunità di mobilità sostenibile su ferro.

Adesso sono in corso i cantieri di due linee tramviarie, la Verano-Tiburtina e la tramvia da Stazione Subaugusta a Ponte Mammolo (su via Togliatti) che unisce due stazioni metropolitane di metro A e metro B. E' in avvio la gara per progettazione definitiva e realizzazione della tramvia Termini-Giardinetti Tor Vergata, mentre per la Termini-Vaticano Aurelio, già affidata, per la sua complessità, si sta ragionando di come avviare i cantieri dal lato Aurelio.

Infine, oltre al grande cantiere di piazza Venezia per la stazione Metro C, aperto oramai da tre anni, si sono di recente avviati due nuovi cantieri per il prolungamento di Metro C fino a Farnesina. L'amministrazione è ben consapevole che c'è un impatto enorme su viabilità e residenti, in alcuni casi di lunga durata, ma sono lavori necessari per far crescere l'offerta su ferro. Ma occorre sottolineare che se non vi sarà un incremento signi-

ficativo del Fondo Nazionale Trasporti – che negli ultimi 15 anni ha perso tra tagli, incremento dei costi ed inflazione il 35% della sua capacità – questi nuovi investimenti sulle reti non produrranno nuovi servizi all'utenza.

Rispetto al tema dell'intermodalità cosa si sta facendo?

Le azioni in capo sono diverse. La prima, l'uso della *sharing mobility* per biciclette e monopattini con molte corse gratuite per chi è abbonato annuale Metrebus al trasporto pubblico. E' stato l'esito del bando lanciato da Roma Capitale, che ha dato buoni risultati, favorendo l'integrazione tra TPL e sharing. Secondo, le bikebox per la sosta delle biciclette posizionate in diverse stazioni della metropolitana, per favorire lo scambio metro+bici. Terzo, sono in corso diversi provvedimenti di ridisegno dello spazio pubblico per avvicinare e rendere sicuri i luoghi di scambio modale, potenziamento dei parcheggi di scambio (Anagnina, Villa Bonelli), di ridisegno di fermate e capolinea bus. E poi anche con forti innovazioni come il biglietto TPL scaricabile da QRcode posizionato sui biglietti per la finale di Coppa Italia, che ha avuto molto successo, per rendere agevole e facile da utilizzare l'intermodalità. A Roma abbiamo anche sperimentato per due anni il progetto MAAS nell'ambito del progetto nazionale Maas for Italy: certamente la strada intrapresa ci ha insegnato molto, di come in futuro dovremo integrare servizi, tariffe e tecnologie verso l'utenza.

Il servizio bus a chiamata (ClicBus) è stato attuato prima in modo sperimentale e poi a regime nel quartiere di Massimina. I dati dicono che l'esperimento funziona. Il servizio vedrà un'ulteriore estensione?

L'assessore Eugenio Patanè ha dato una indicazione molto chiara di lavoro: attuare nuove servizi a chiamata relativi a 7 nuovi ambiti che si aggiungono a Massimina, già operativo, a partire da maggio 2026.

Al fine di abituare in modo graduale l'utenza interessata al nuovo servizio a chiamata, in un primo periodo, la cui durata (circa 6 mesi) saranno svolti in sovrapposizione al servizio ordinario del TPL. Alla fine di questo periodo i servizi a chiamata sostituiranno i servizi ordinari di TPL coperti dagli stessi e il loro finanziamento rientrerà all'interno del Programma di esercizio di Atac.

In questo modo si sperimenta il nuovo servizio con gli utenti e solo dopo vengono sostituiti quelli ordinari in modo programmato.



Piste ciclabili e pedonalizzazione incidono sulla mobilità sostenibile della città e sulla qualità della vita: quali prospettive?

Attualmente sono in corso di realizzazione circa 100 km di nuove reti ciclabili, di cui il principale progetto è il GRAB - il Grande Raccordo Anulare della Bicicletta - che essendo finanziato con Fondi PNRR dovrà essere concluso a giugno 2026. I lavori, svolti da Astral, sono in grande fermento e già diversi tratti sono conclusi: tra tutti un bellissimo tratto è quello tra Colosseo e Circo Massimo dove la carreggiata dedicata al traffico è stata ridimensionata per fare spazio ad un ampio spazio per i pedoni e per la rete ciclabile, molto utilizzata da residenti e turisti a piedi ed in bicicletta.

Roma Capitale ha presentato nel 2025 il suo BICIPLAN, una strategia d'insieme con orizzonte decennale. Il Biciplan non si limita alle piste ciclabili: rappresenta una vera e propria visione urbana, volta a ridisegnare la città e a favorire uno stile di vita più sostenibile. L'obiettivo è creare una rete ciclabile connessa, inclusiva e integrata con il trasporto pubblico, per permettere a tutti di muoversi facilmente e in sicurezza, in cui segnaletica e comunicazione sono assi centrali per far crescere ciclisti e cicliste. Il piano decennale ha dei costi significativi, sarà necessario che l'amministrazione programmi in modo costante gli investimenti, a cui si devono aggiungere risorse nazionali per la ciclabilità, oggi del tutto assenti concluso il PNRR. Al Biciplan sono state avanzate osservazioni da parte di cittadini/e ed associazioni, che sono in corso di valutazione, per definire nell'estate 2026 la versione definitiva del documento.

In merito alla sicurezza stradale quali sono gli interventi prioritari per ridurre il tasso di incidentalità?

La sicurezza stradale a Roma è un'autentica priorità del Sindaco Gualtieri e dell'Assessore Patanè, con risorse e strategie per interventi diffusi a tutela delle persone. Nel 2024 e 2025 la mortalità si è ridotta (da 154 a 124 morti secondo le stime) ma restano ancora numeri decisamente elevati,

che richiedono un forte impegno dell'amministrazione per aumentare la sicurezza sulle strade della città.

Gli interventi chiave includono la creazione di zone 30, isole ambientali, strade scolastiche, l'installazione di nuovi semafori con "countdown". Entro il 2026 è prevista l'installazione di 630 nuovi semafori intelligenti con conto alla rovescia, che si aggiungono ai 147 già esistenti. Sono in corso interventi per la messa in sicurezza di intersezioni critiche, attraversamenti rialzati e luminosi, per la tutela dei pedoni.

Roma sta incrementando le zone a velocità ridotta (30 km/h) e le isole ambientali per migliorare la convivenza tra veicoli e pedoni, essenziali per ridurre incidentalità e mortalità. Di recente tutta l'area centrale del centro storico è stata regolata a 30km/h.

Altri interventi riguardano il potenziamento dei controlli tecnologici contro la sosta selvaggia, contro il passaggio con il rosso e per gli autovelox per il controllo della velocità.

Infine non possono mancare campagne di comunicazione all'utenza, per il rispetto delle regole. A questo si aggiunge un importante progetto in corso di formazione nelle scuole romane che coinvolge circa 1500 ragazzi e ragazze, per aumentare la consapevolezza, per ridurre i rischi, per renderli parte attiva nella comunicazione ed i social a sostegno di comportamenti corretti sulla strada.

Di recente Roma Servizi per la Mobilità si è fatta promotrice di due iniziative sulla parità di genere. Ci può raccontare come intendete affrontare questo tema in relazione alla mobilità romana?

Prima di tutto vogliamo continuare ad approfondire i dati che riguardano gli spostamenti ed i comportamenti delle donne e degli uomini, per

orientare meglio le scelte, per immaginare servizi innovativi, per ragionare di spazio pubblico sicuro e da vivere.

Abbiamo avviato su impulso dell'Assessore, una interlocuzione con ATAC - il principale gestore del trasporto pubblico a Roma - per aumentare le azioni verso la sicurezza delle donne alle fermate e sui bus, coinvolgendo il personale di guida, le scuole, le associazioni, gli utenti. Ben consapevoli che il tema non riguarda solo le donne ma l'insieme dello spazio pubblico che va presidiato e curato.

A Roma già oggi sui taxi per donne sole tra le dieci di sera e le sei del mattino, la tariffa prevede uno sconto del 15%: ma siamo convinti che non tutte lo sappiano e quindi stiamo programmando una campagna di comunicazione per Roma Capitale con questo obiettivo, per vivere la notte a pieno ed in libertà.

Un'altra riflessione è in corso sulla sicurezza stradale, partendo dal dato che l'80% della mortalità sono di genere maschile: pensiamo che servano approfondimenti, messaggi e campagne mirate verso i maschi per indurli a comportamenti corretti alla guida dei veicoli ed una maggiore responsabilità personale.

Infine è stato appena avviato un lavoro sul ridisegno dello spazio pubblico, con piazze, percorsi pedonali, progetti di rigenerazione urbana "di genere", urbanistica tattica, spazi per bambini e bambine, in collaborazione tra assessorato alla mobilità ed assessorato all'urbanistica.

Evidente che questa riflessione "di genere" è avviata e positiva, ma sono richieste molte azioni e un lavoro di lungo periodo perché queste idee diventino realtà.

savethedate
Bologna **20.01.26**

**DONNE
E MOBILITÀ**

Politiche per la parità, le professioni
e l'innovazione

Spazio Sala Borsa | Auditorium Biagi
piazza Nettuno, 3 | h. 10.00 - 17.00

ISCRIVITI QUI

Promosso da: