



Prot. n. RQ/ 17321 del 02/10/2023

ROMA CAPITALE
COMMISSIONE CAPITOLINA SPECIALE GIUBILEO 2025
VERBALE n. 29 della seduta dell' 11/09/2023

L'anno **2023**, il giorno 11 del mese di Settembre, **alle ore 10,09**, previa regolare convocazione (prot. n. RQ/15371/2023) prevista per le ore 10:00, si è riunita, attraverso la piattaforma Microsoft Teams, in modalità *web* videoconferenza, la Commissione Capitolina Speciale "Giubileo 2025", per trattare il seguente ordine del giorno:

- 1) **Audizione dott.ssa ANNA DONATI Presidente e AD Roma Servizi per la Mobilità, su intervento giubilare inerente realizzazione di Parcheggi bus turistici nelle zone periferiche della città.**
- 2) **Letture e approvazione verbale n.33 della seduta del 22 maggio congiunta con Commissione Ambiente; lettura e approvazione verbale n. 26 della seduta del 7 agosto; lettura e approvazione verbale n. 27 della seduta del 8 agosto.**
- 3) **Varie ed eventuali**

			Entrata h.	Uscita h.
Cons. Nanni Dario	Presidente	PRESENTE	10,00	11,02
Cons.. Angelucci Mariano	Vice Pres. Vicario	PRESENTE	10,00	10,57
Cons. Alemanni Andrea	Componente	PRESENTE	10,00	10,38
Cons. Barbato Francesca	Componente	PRESENTE	10,00	10,49
Cons. Bordoni Davide	Vice Presidente	PRESENTE	10,13	10,52
Cons. Ciani Paolo	Componente	ASSENTE		
Cons. Marinone Lorenzo	Componente	PRESENTE	10,00	10,38
Cons. Meleo Linda	Componente	PRESENTE	10,00	10,35
Cons, Mussolini Rachele	Componente	ASSENTE		
Cons. Parrucci Daniele	Componente	PRESENTE	10,00	11,02
Cons. Trabucco Giorgio	Componente	PRESENTE	10,17	11,02
Cons. Zannola Giovanni	Componente	PRESENTE	10,16	10,53

Il Presidente Nanni constatata la presenza del numero legale previo appello nominale da parte del Segretario apre la seduta alle ore 10:09 per l'audizione della Dott.ssa Donati, Presidente e AD Roma Servizi per la Mobilità e dell'Ing. Luca Lavarello, rispetto all'intervento giubilare inerente alla realizzazione di Parcheggi bus turistici nelle zone periferiche della città.

Prende la parola la Dott.ssa Anna Donati che ringrazia il Presidente Nanni per l'opportunità ed inizia ad illustrare il lavoro che si sta realizzando con i fondi del Giubileo.

La Presidente Donati illustra la strategia di Roma Capitale e i relativi obiettivi.

Da un lato, si tende ad assicurare l'accessibilità e garantire i massimi arrivi verso Roma Capitale da tutto il mondo. Questa garanzia deve essere coerente tuttavia con una strategia di governo della mobilità in modo che l'afflusso di bus turistici sia regolato secondo una specifica logica. E la logica scelta dall'amministrazione è quella di promuovere l'interscambio con dei parcheggi in zone periferiche, a ridosso di reti del trasporto collettivo efficienti in modo da sfavorire un ingresso di massa di bus turistici, in particolare, nell'area centrale della città.

La Presidente continua illustrando la predetta strategia assunta dall'amministrazione. La stessa è fatta di due capisaldi: il primo è quello di attrezzare meglio gli attuali parcheggi di scambio per bus turistici nelle zone periferiche e semiperiferiche, ed è quello che verrà fatto con i fondi Giubileo. Il secondo, già deciso in linea politico strategica ma che va regolamentato con un provvedimento ad hoc, è quello di utilizzare le tariffe facendo in modo che l'entrata nell'area centrale, pregiata e preziosa come spazio pubblico, archeologico e urbano, sia molto costosa, e viceversa, quella dove si lasceranno gli autobus in un'area attrezzata di scambio per poi accedere al centro città con la rete metropolitana, abbia invece dei prezzi molto bassi al fine di favorire anche la convenienza economica.

Attualmente a Roma, pur essendoci un sistema, l'attuale prezzo e l'attuale attrezzaggio non è tale da favorire questa logica. Ad oggi il 90% dei bus turistici preferisce entrare nell'area centrale piuttosto che restare nelle zone periferiche.

La Presidente Donati continua aggiungendo che con il provvedimento inserito nell'ambito del Giubileo, Roma Servizi per la mobilità è stata incaricata, sia nel primo che nel secondo DPCM, con un investimento di 5 milioni di euro, di intervenire per l'adeguamento e l'attrezzaggio dei parcheggi esistenti al fine di renderli più confortevoli, sicuri, attrezzati e quindi favorirne l'uso attraverso la realizzazione di strutture coperte di attesa, servizi integrativi, sia per turisti che personale di guida, comunicazione in tempo reale, illuminazione e videosorveglianza.

Già nel mese di Luglio 2023 è stata sottoscritta la Convenzione tra RSM, in qualità di soggetto attuatore e la società Giubileo, che regola le tempistiche, la presentazione dei progetti, le questioni finanziarie.

La Donati spiega altresì che tutta questa strategia è svolta in stretto collegamento con il Dipartimento mobilità sostenibile e trasporti e tutte le scelte vengono discusse chiaramente con il dipartimento stesso e con Assessorato e Assessore competente affinché tutte le politiche e le strategie da attuare siano coerenti fra loro.

Sottolinea, infine, che questa parte tecnologica sia connessa alla parte di regolazione tariffaria che deve essere decisa entro i primi mesi del 2024.

Prende la parola l'Ing. Luca Avarello, Direttore Generale di Roma Servizi per la mobilità e RUP del progetto in esame che illustra maggiormente nel dettaglio in quale strategia consiste il provvedimento e quali parcheggi coinvolgerà dal punto di vista dell'adeguamento tecnologico.

L'Ing. Avarello specifica che l'intervento di cui si tratta è il numero 136, che vale 5 milioni di euro, IVA compresa, e compreso altresì lo 0,20%, che è la percentuale di gestione della commessa da parte della società Giubileo.

Ribadisce nuovamente che l'oggetto dell'intervento non riguarda la realizzazione di nuovi parcheggi, ma l'attrezzaggio civile e tecnologico delle attuali aree.

Attualmente la ripartizione dell'utilizzo fra i parcheggi di scambio rispetto ai parcheggi centrali è in un rapporto 90 a 10. Ciò è determinato dal fatto che, ad oggi, chi decide di lasciare il proprio bus in una zona periferica per poi utilizzare il servizio di metropolitana per raggiungere il centro città deve sommare al prezzo del parcheggio anche il prezzo dell'utilizzo del trasporto pubblico locale.

Quindi questa contraddizione determina di fatto una schizofrenia per cui i servizi più comodi sono a minor prezzo dei servizi più scomodi.

Il progetto nasce con la logica in cui l'unico modo per riequilibrare è un aumento delle tariffe di accesso nelle aree semicentrale (nell'area centrale è interdetta la circolazione dei bus turistici): con questo aumento è possibile ipotizzare un incentivo all'utilizzo delle aree periferiche, per esempio attraverso una forte agevolazione tariffaria che abbatta il valore dei 7 € che oggi ogni singolo turista sarebbe costretto a pagare.

Sarà quindi necessario che i parcheggi di scambio abbiano delle infrastrutture di carattere civile e tecnologico che rendano più comodo il funzionamento del parcheggio stesso, attraverso un attrezzaggio delle strutture coperte dei servizi ai turisti e al personale di guida, un sistema di illuminazione e videosorveglianza di maggiore efficacia, un sistema di supporto al rilascio delle autorizzazioni alla circolazione anche per chi raggiunge il parcheggio *last minute* senza prenotazione e anche la possibilità di avere informazioni in tempo reale.

Nelle tre zone ipotizzate di circolazione di bus turistici, la A, la B e la C è stato ipotizzato un set di 8 parcheggi di aree periferiche e semi periferiche in cui si sta completando la progettazione che poi andrà a messa a gara per la realizzazione attraverso dei box, in analogia a quelli che sono stati attrezzati per i sistemi di bagni turistici che si vedono nelle nostre zone centrali con sistema molto simile ma con strutture leggere di dimensioni coerenti alla domanda sottesa dal parcheggio stesso, che saranno anche attrezzati da una emettitrice di biglietti dei bus turistici, di biglietti del trasporto pubblico, di aree di vendita, di vending machines e aree snack.

Riprende la parola il Presidente Nanni che pone all'Ingegnere Avarello domande quali i costi dell'intervento, cosa si intenda più nel dettaglio per attrezzaggio tecnologico, i numeri delle zone di parcheggio su cui si deve intervenire e i tempi per la realizzazione.

Riprende la parola il Dott. Avarello il quale precisa che di fatto oggi Roma ha un sistema di gestione della circolazione sosta dei bus turistici fortemente consolidato nel tempo. Ogni bus che entra all'interno del GRA deve necessariamente registrarsi e acquistare un permesso che caratterizza il suo modo con cui circolerà e sosterrà a Roma.

Per le aree centrali ZTL centro storico, non è possibile la circolazione al netto di solo due tipologie di deroghe che riguardano trasporto per gite scolastiche di bambini fino alle scuole elementari, certificato dal dirigente scolastico, quindi con un sistema molto solido o accompagnamento delle comitive negli alberghi presenti nella ZTL Centro storico solo per il primo giorno della visita e l'ultimo giorno della visita. Queste deroghe sono soltanto massimo 30 al giorno.

In tutto il resto della città si circola con questo sistema di regole e per quanto riguarda i parcheggi nell'area B a ridosso del Colosseo e del Vaticano è anche necessario scegliere la fascia in cui si parcheggerà. Sono slot di mezz'ora per iniziare la visita e poi un altro slot di mezz'ora per riprendere la comitiva.

Tutti i parcheggi, sia centrali che periferici sono dotati di un sistema tecnologico molto sofisticato. C'è una spirale a terra che rileva la presenza del bus e, attraverso un sistema di un'applicazione dedicata ai nostri ausiliari della sosta, è possibile anche sapere se quel bus era effettivamente atteso in quello punto in quella specifica fascia oraria. Questo per testimoniare che è evidente che ci sono soggetti che forzano il sistema, ma il sistema è sufficientemente molto solido e che peraltro determina un importante valore di ricavo nelle casse di Roma Capitale, perché comunque i ricavi da bus turistici si aggirano vicino ai 15 milioni di euro l'anno per Roma Capitale. Tutto questo però non basta perché la parte del costo della circolazione sosta è gravata, per chi rimane in periferia dal costo dell'utilizzo del trasporto pubblico, per cui è necessario aumentare in maniera importante la proposta che è stata messa sul tavolo d'accordo con Roma Capitale e che si avvicina a circa sui 450-500 euro come valore massimo.

Sottolinea che le fasce orarie all'inizio e fine giornata hanno un valore minore e quindi si vuole anche valorizzare una tariffa che si modifichi durante le fasce della giornata piuttosto che i mesi: un conto è gennaio, che sostanzialmente è un mese di bassissima stagione, un conto è la stagione pasquale che evidentemente è un valore di altissima stagione. Questa modulazione delle tariffe dovrebbe permettere un uso più accorto delle poche risorse perché gli slot disponibili nella zona Colosseo sono quelli: difficilmente si potrebbe immaginare di costruire nuovi parcheggi, bus turistici per chi vorrà andare al

Colosseo.

Pertanto chi non troverà soddisfazione per gli slot, per prezzo o per disponibilità, sarà evidentemente spinto ad usare tutto il sistema ad esempio il Colosseo ha la fortuna di essere facilmente raggiungibile con la metro B perchè poche fermate di metropolitana permettono di raggiungerlo facilmente. Quindi quell'extra tariffa dovrà abbattere fino a 1 euro simbolicamente il prezzo del biglietto giornaliero di circolazione sulla rete del trasporto pubblico, quindi agevolando a dismisura il rapporto prezzo fruizione.

Questo necessita di una modifica al regolamento comunale e quindi questa proposta poi impatterà sia nell'ambito delle commissioni ma poi in aula, perchè questa tematica, collegata alle regole e alle tariffe, è di competenza dell'Assemblea Capitolina. Per quanto riguarda il tema dei minibus, attualmente il regolamento sotto i 7 metri di lunghezza del veicolo non prevede un pagamento. Anche in questo caso, per evitare uno spostamento di domanda da mezzi più lunghi a mezzi più corti, andrà ipotizzata una tariffa proporzionale, ma anche per i mezzi più piccoli.

Aggiunge inoltre la spiegazione su cosa sia l'attrezzaggio tecnologico precisando che i parcheggi erano per gran parte già dotati di attrezzature similari durante il Giubileo del 2000, però con attrezzature più storiche che nel tempo sono state eliminate perché vetuste e soprattutto utilizzate pochissimo e quindi sono già dotati di allaccio in fogna e di alimentazione elettrica, per cui l'attrezzaggio è molto semplice.

Non verranno fatti cantieri per strada, quindi si tratta di infrastrutture prefabbricate che vengono posate su una gettata di cemento con bassa complessità realizzativa e con un meccanismo molto simile a quello innovativo messo in campo da Roma Capitale per la realizzazione dei bagni pubblici, che ha previsto un sistema tecnologico molto spinto di presidio del bagno stesso con struttura a vetri molto molto funzionale e che determina quindi una semplicità manutentiva e un alto grado di controllo e gestione contro atti vandalici.

Tutti i parcheggi sono già dotati di illuminazione, nei piazzali possono esserci delle zone d'ombra su cui si vuole aumentare la qualità e anche un sistema di videocontrollo perimetrale. Tutti i parcheggi sono dotati di un sistema di sbarre, questi periferici se sono in piazze, se invece si trovano lungo strada, sono dotati del sistema di controllo di cui si è parlato prima. Quindi il progetto che si sta completando servirà proprio a caratterizzare in dettaglio, location per location, il deficit di fabbisogno in termini di spazi ma anche comfort: wc, locali attesa e un sistema di vending machines dove poter acquistare quel minimo di bevande e snack necessari per meglio iniziare la propria visita alla nostra città.

Per quanto riguarda i tempi, rappresenta che il tempo non è particolarmente critico. In questa fase si conta di terminare la progettazione da qui a 30/45 giorni e pubblicare una gara. Essendo in ambito Giubileo, la gara sarà fatta attraverso il PFTE che è la finanziaria tecnico-economico e quindi poi verrà individuato il soggetto che sarà chiamato a progettare e realizzare in dettaglio l'intervento. Si tratta di strutture prefabbricate il cui tempo di montaggio è relativamente breve: scavi molto limitati, una gettata in cemento e poi la fornitura e l'installazione di questi materiali molto snelli e semplici e quindi abbondantemente nel tempo previsto di disponibilità del piano giubilare.

Quello che preoccupa di più è che tutto questo venga accompagnato e affiancato da un nuovo sistema di regole, altrimenti si corre il rischio di realizzare infrastrutture che non sarebbero utilizzate e questa è un'esperienza che purtroppo si è già verificata durante il Giubileo del 2000 dove l'attrezzaggio non fu accompagnato da un uso a causa di questa difformità di geometria tariffaria.

Riprende la parola il Presidente Nanni per chiedere se ci sono domande da parte dei colleghi. Ringrazia gli interlocutori anticipando loro che verranno aditi nuovamente in vista dell'evento giubilare per fare il punto della situazione.

Chiede poi all'Ing. Avarello l'invio della documentazione per tenerla agli atti.

Riprende la parola la Dott.ssa Donati per rappresentare che si occuperà dell'invio della presentazione dell'Ing. Avarello e per sottolineare che la questione della tariffazione ha un altro protagonista che è il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si sta seguendo un nuovo provvedimento che il MIT sta per emanare e sottolinea l'impegno per far sì che il sistema tariffario generale fosse coerente con le esigenze di Roma Capitale che, come noto, ha delle esigenze specifiche inconfondibili.

Aggiunge che si è voluta sottolineare l'esigenza di avere una tariffazione massima che sia sufficientemente alto da consentire quella flessibilità d'uso a seconda della regolazione che si vuole



mettere in campo tra le aree centrali e le aree periferiche.
I verbali vengono approvati a maggioranza dei Consiglieri presenti per appello nominale.
La seduta dalle ore 10.57 alle ore 11.02 si svolge ai sensi del comma 7 art.90 Regolamento C.C.
Il Presidente, previo appello nominale a cura del Segretario, non essendovi altro da discutere, ringrazia i consiglieri intervenuti e chiude la seduta alle ore 11:02.

Il Presidente
Dario Nanni

Il Segretario della Commissione
Mariarosa Ferri

Il presente atto di n. 5 pagine è stato approvato nella seduta della Commissione Capitolina Speciale Giubileo 2025 del giorno 02/10/2023

Il Presidente
Dario Nanni

Il Segretario della Commissione
Mariarosa Ferri