



# IPERTURISMO:

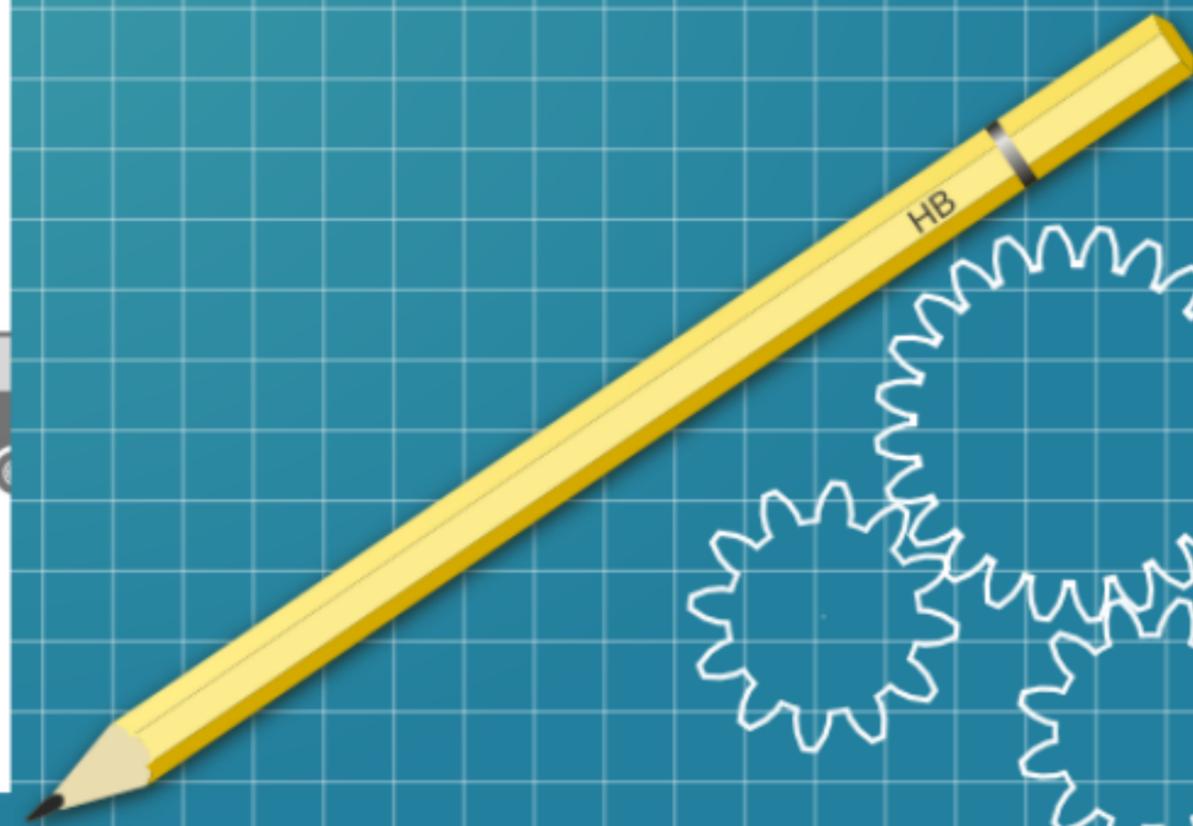
## cosa si sta facendo per contrastarlo?



**27 marzo 2025 - ore 16:30 Via M. DIONIGI 59 ROMA**

Carteinregola, Civico 17, Gruppo di lavoro Mobilità e Turismo Sostenibile (Motus), Gruppo Romano Regolamentazione Affitti brevi (GRoRAB), Nonna Roma, Rete di Associazioni per una Città Vivibile (RACV), Roma Ricerca Roma, Tutela Utenti Trasporto Pubblico (TUTraP-APS)

Info: [massimo.marnetto@gmail.com](mailto:massimo.marnetto@gmail.com)



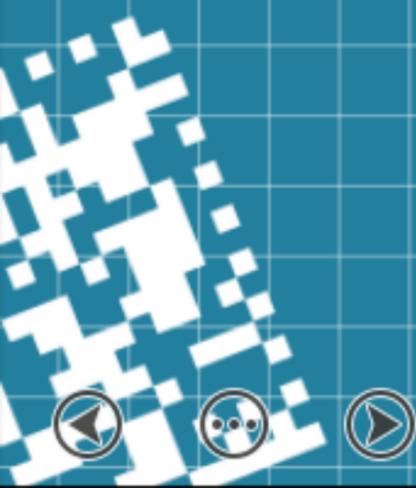
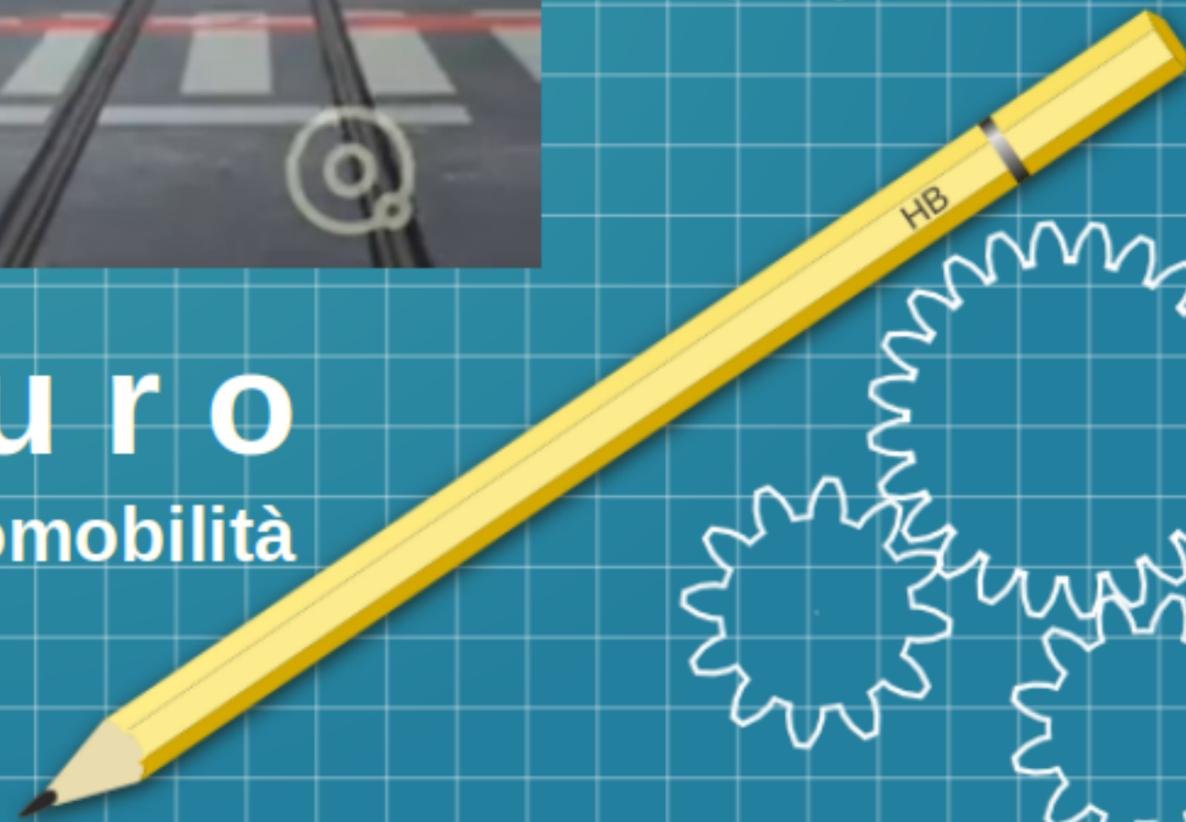


**IPERTURISMO**  
cosa si sta  
facendo per  
contrastarlo?

**Roma**  
**27/03/2025**

# Da Roma al futuro

gestire l'**iper**turismo a partire da periferie e infomobilità

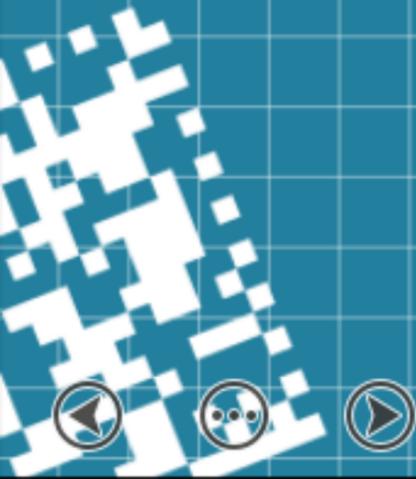
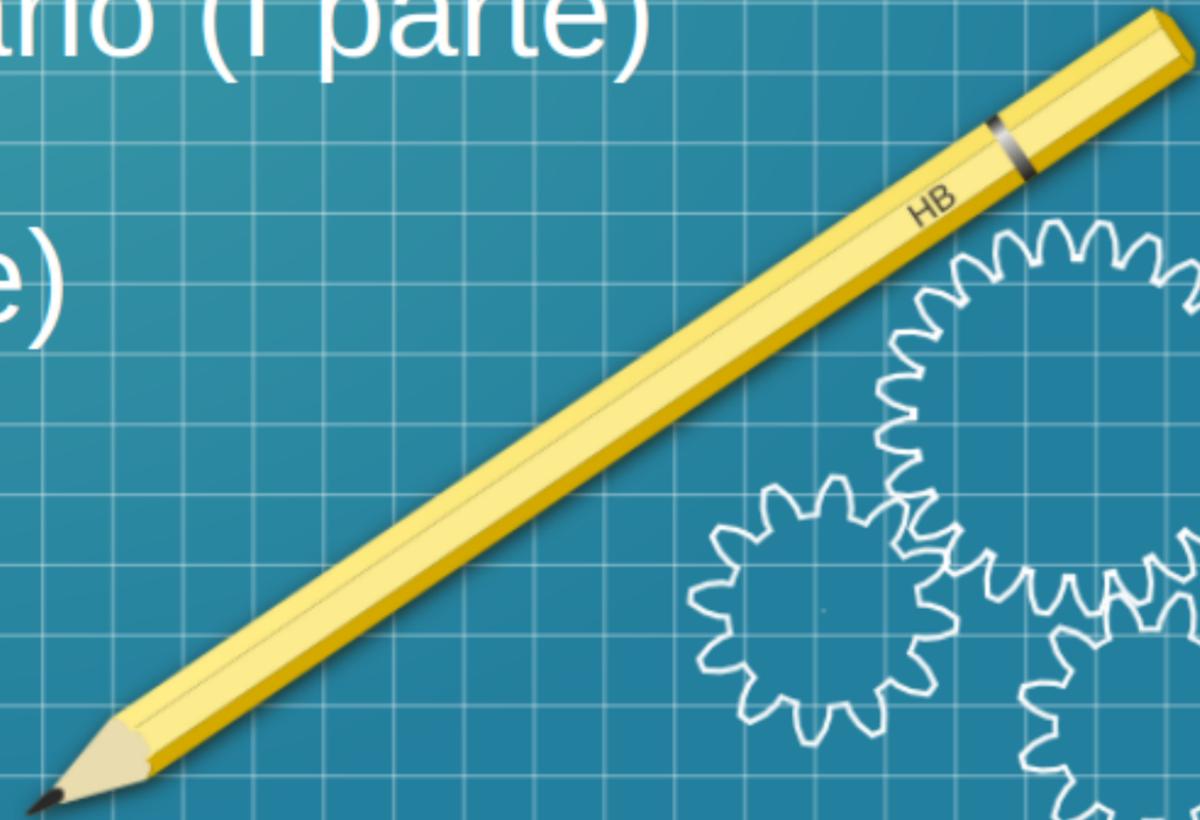


# **IPERTURISMO**



cosa si sta facendo per contrastarlo  
in relazione al trasporto pubblico locale?

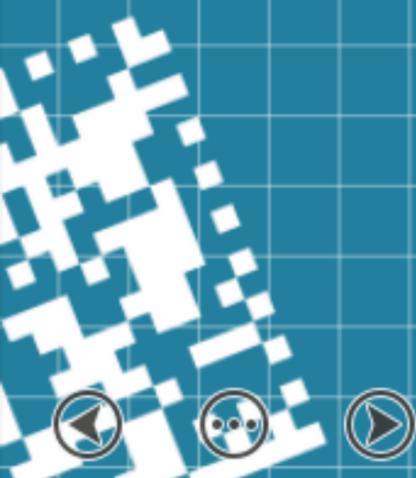
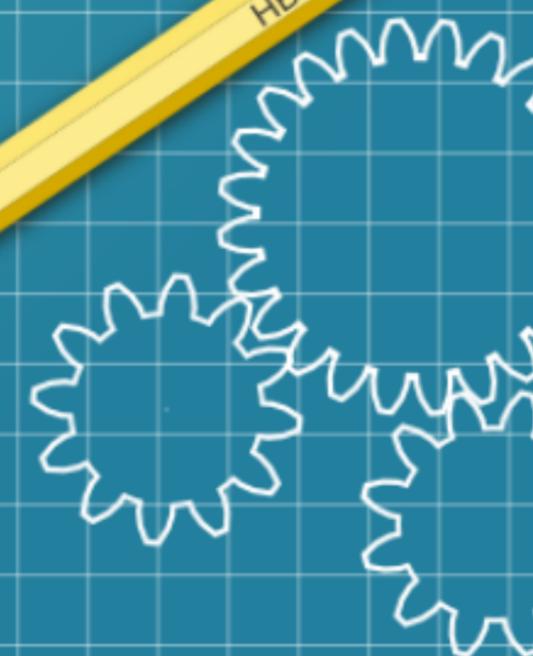
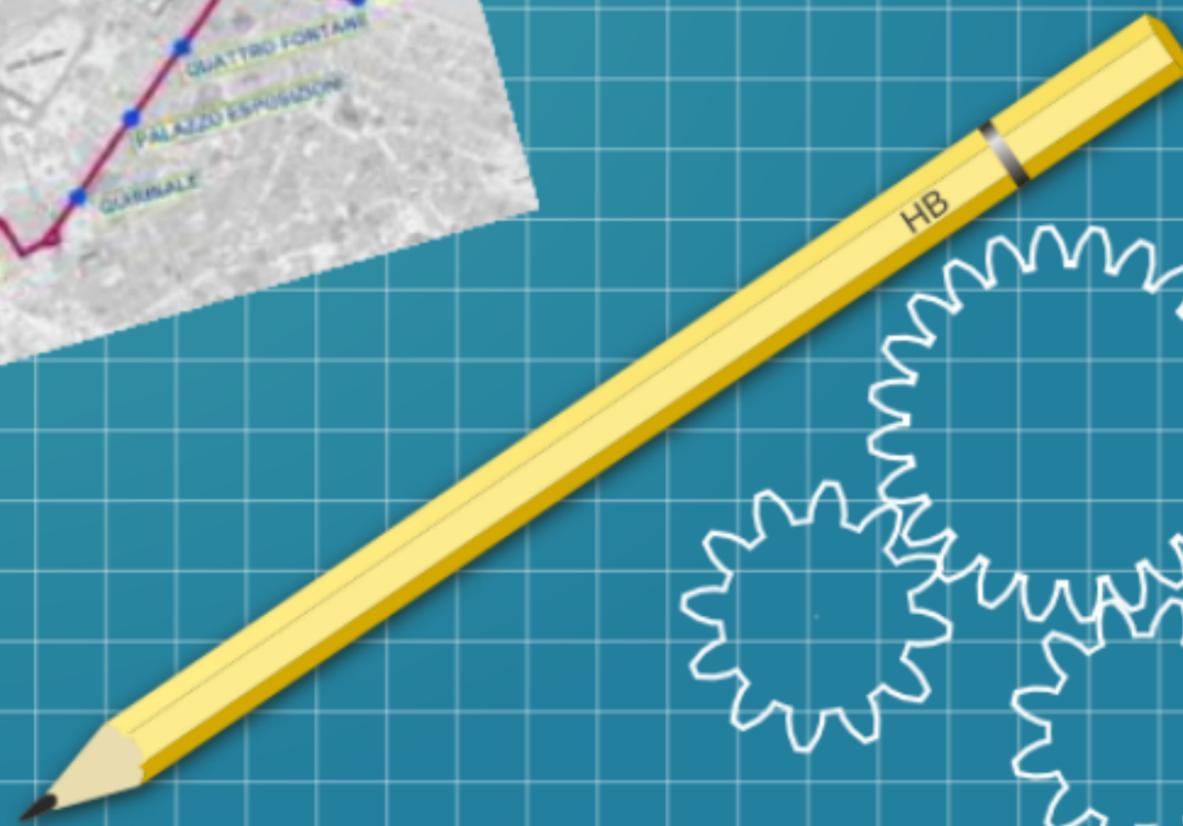
- o, piuttosto, per NON contrastarlo (I parte)
- e cosa fare per gestirlo (II parte)



# **IPERTURISMO** come non contrastarlo



Caso di scuola: la tramvia TVA (Termini-Vaticano-Aurelio)



# La tramvia TVA

La tramvia è un sistema privilegiato nella rete del trasporto pubblico, perché costituisce la traccia di un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città. Questa traccia porta su di sé un veicolo che, per sua natura, è lento, aperto alle visuali: una piazza viaggiante, potenziale luogo di socialità che, interagendo con il tessuto edilizio, è in grado di attivare meccanismi rivalutazione dei luoghi che compongono la struttura urbana centrale di Roma. Il progetto si correla alle altre reti di trasporto, assolvendo una funzione specifica (quella della movimentazione di un gran numero di passeggeri su una tratta ad alto carico di utenti) ma allo stesso tempo proponendosi come piattaforma privilegiata per la fruizione e la comunicazione dei fatti e dei valori urbani: una caratteristica sconosciuta ad esempio, alla rete del ferro sotterranea, e difficilmente accessibile per la rete di trasporto su gomma.



# La tramvia TVA



# La tramvia TVA

La tramvia è un sistema privilegiato nella rete del trasporto pubblico, perché costituisce la traccia di un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città. Questa traccia porta su di sé un veicolo che, per sua natura, è lento, aperto alle visuali: una piazza viaggiante, potenziale luogo di socialità che, interagendo con il tessuto edilizio, è in grado di attivare meccanismi rivalutazione dei luoghi che compongono la struttura urbana centrale di Roma. Il progetto si correla alle altre reti di trasporto, assolvendo una funzione specifica (quella della movimentazione di un gran numero di passeggeri su una tratta ad alto carico di utenti) ma allo stesso tempo proponendosi come piattaforma privilegiata per la fruizione e la comunicazione dei fatti e dei valori urbani: una caratteristica sconosciuta ad esempio, alla rete del ferro sotterranea, e difficilmente accessibile per la rete di trasporto su gomma.



# La tramvia TVA



un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città.  
sua natura, è lento, un veicolo che, per

la fruizione e la comunicazione dei fatti e dei valori urbani: una caratteristica sconosciuta ad esempio, alla rete del ferro sotterranea, e difficilmente accessibile per la rete di trasporto su gomma.

# La tramvia TVA

1. un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città.
2. un veicolo che, per sua natura, è lento,
3. la fruizione e la comunicazione dei fatti e dei valori urbani: una caratteristica sconosciuta ad esempio, alla rete del ferro sotterranea, e difficilmente accessibile per la rete di trasporto su gomma.



# La tramvia TVA

## 1. Un itinerario di qualità per l'uso e la conoscenza della città

|  |  |           |
|--|--|-----------|
|  | Opere invariati del PUMS                     | 39 DI 123 |
|  | Tramvia Termini - Vaticano - Aurelio         |           |
|  | Progetto di fattibilità tecnica ed economica |           |
| RELAZIONE GENERALE   |  |           |

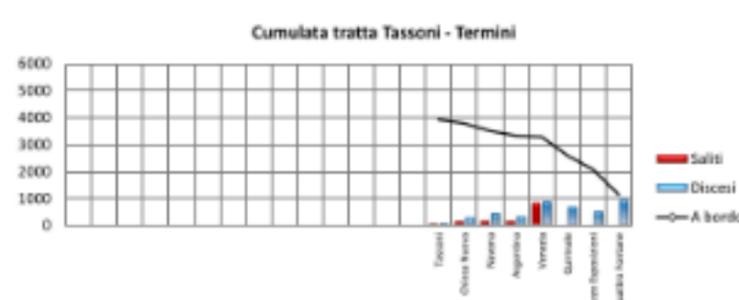
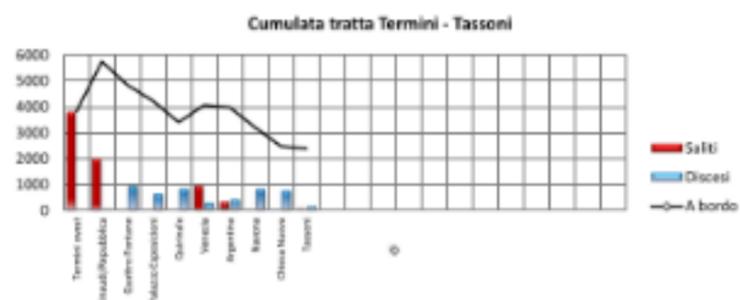
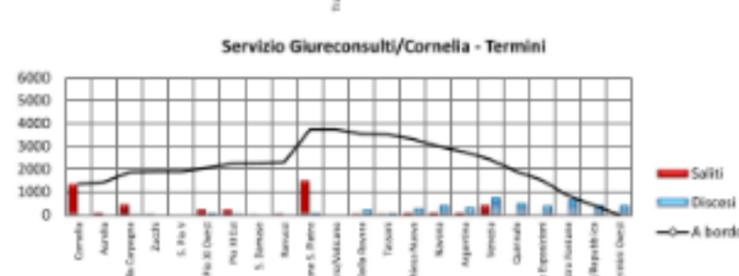
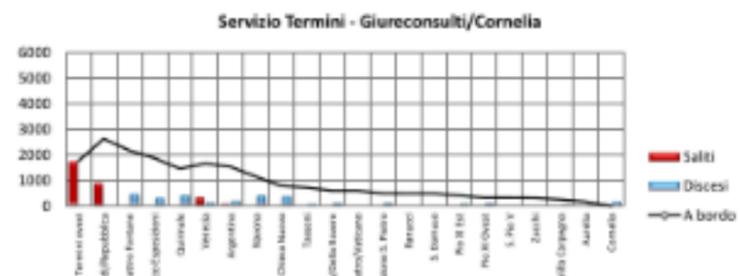
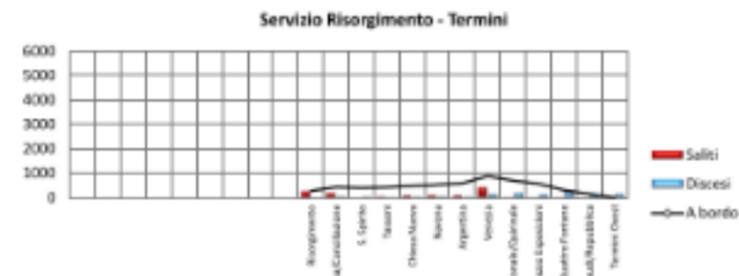
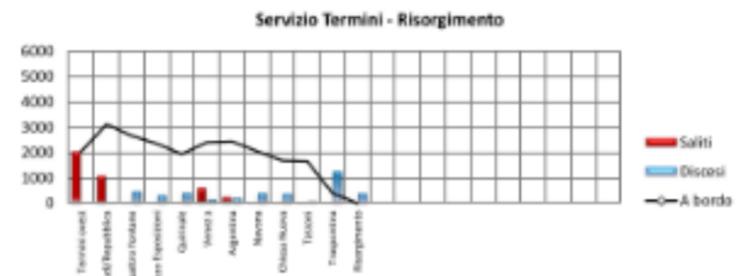


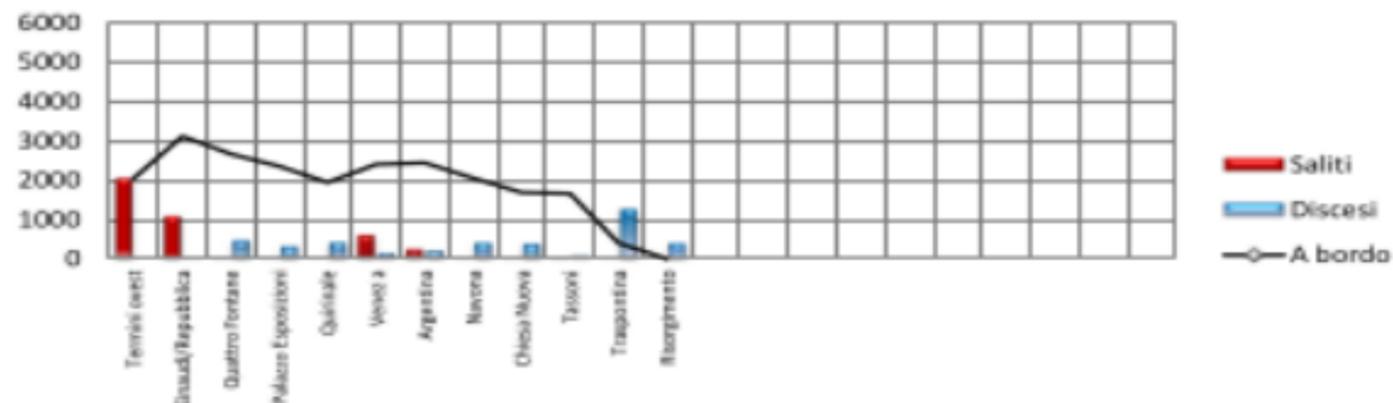
Figura 3-33. Diagrammi di carico in direzione Risorgimento/Giureconsulti nell'ora di punta della mattina

Figura 3-34. Diagrammi di carico in direzione Termini nell'ora di punta della mattina

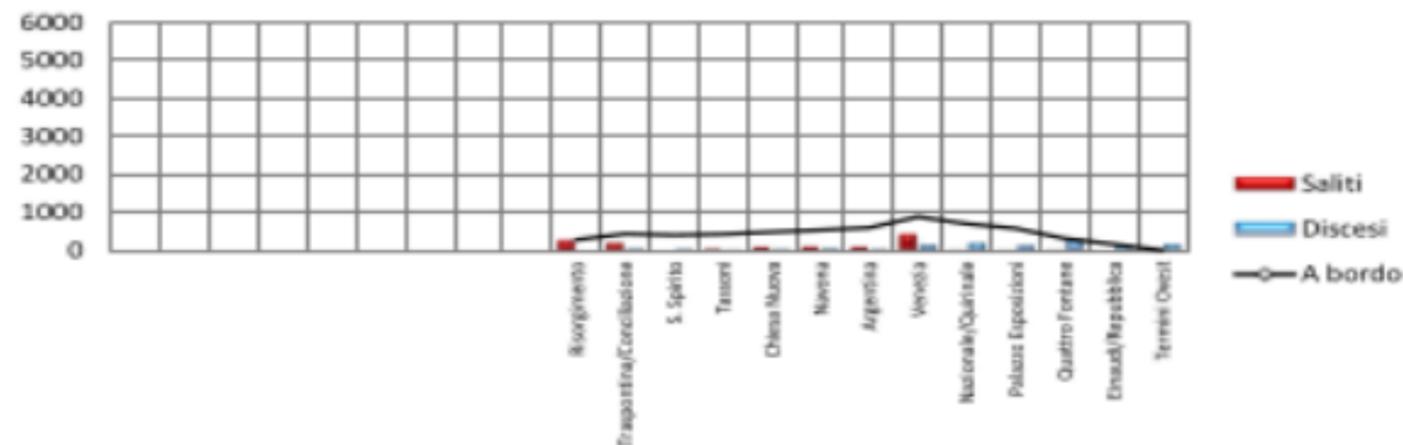




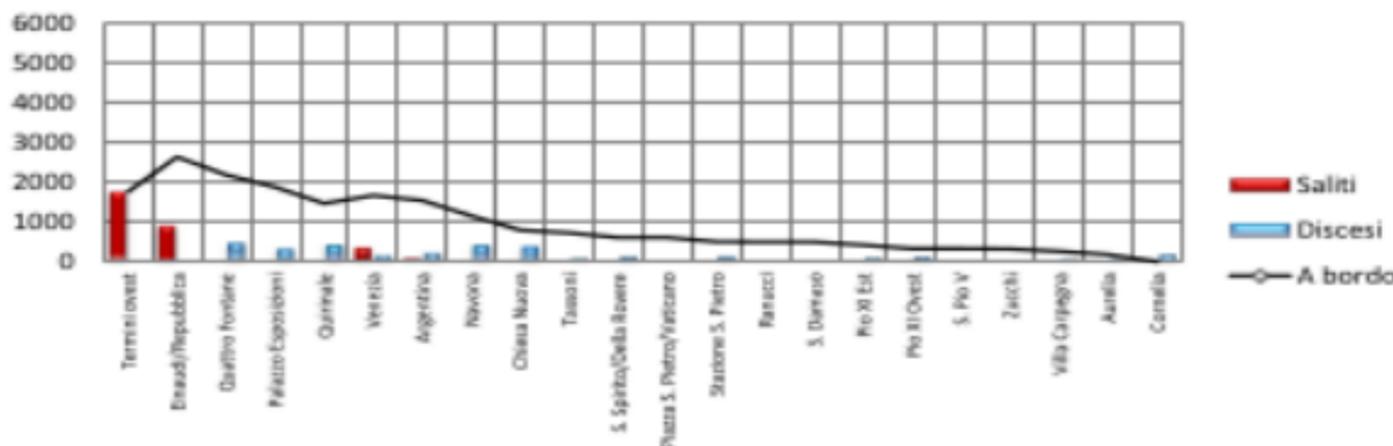
Servizio Termini - Risorgimento



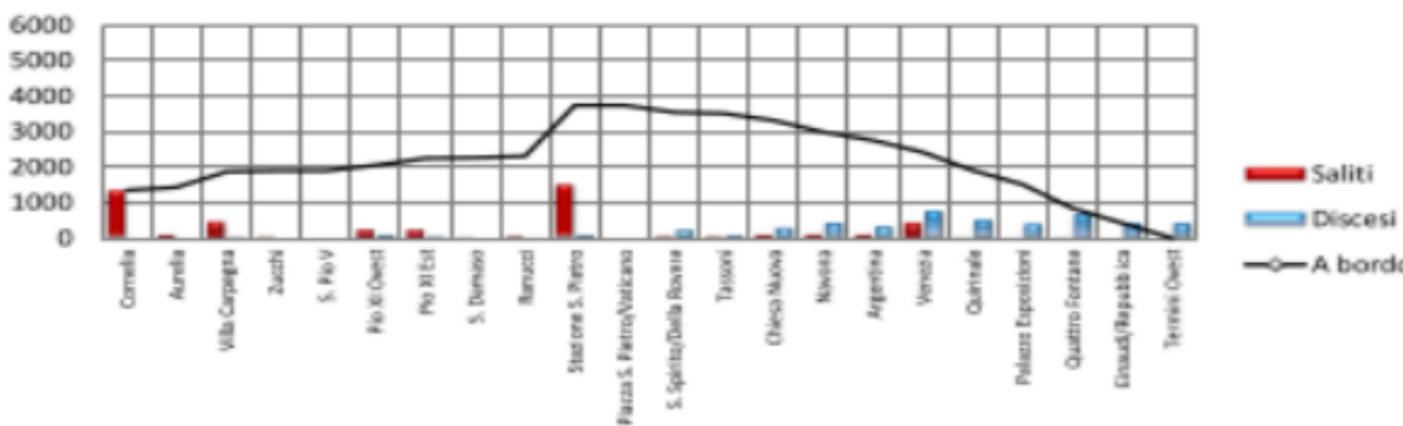
Servizio Risorgimento - Termini



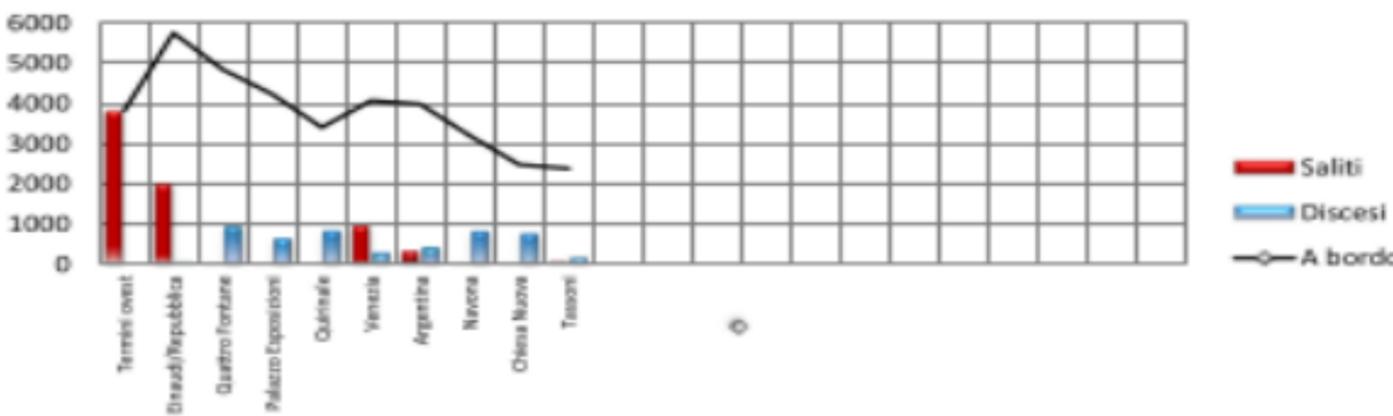
Servizio Termini - Giureconsulti/Cornelia



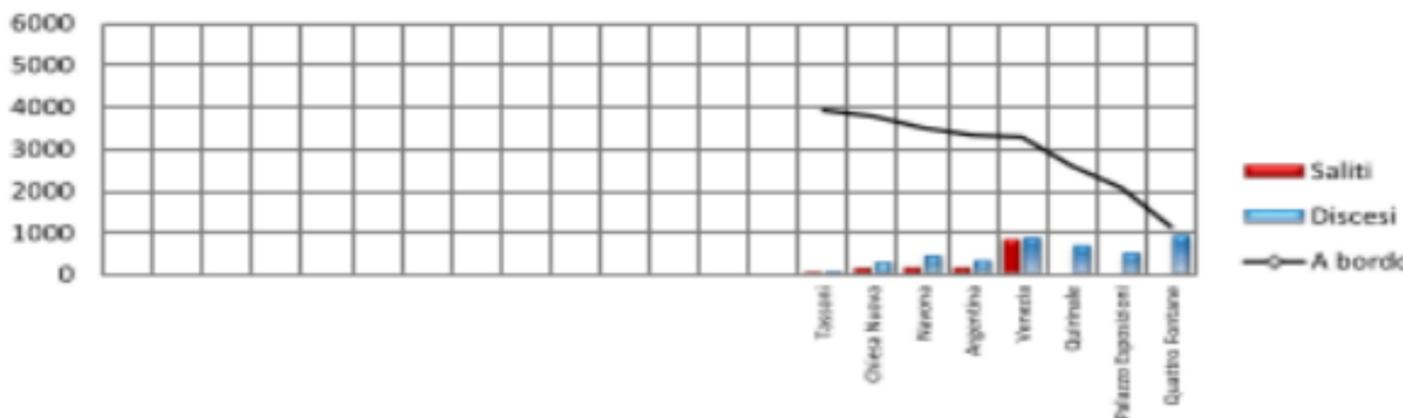
Servizio Giureconsulti/Cornelia - Termini



Cumulata tratta Termini - Tassoni



Cumulata tratta Tassoni - Termini



# La tramvia TVA

## 2. (Il tram) un veicolo che, per sua natura, è lento



i Quaderni del PUMS

La nuova rete tranviaria



|                                 | Linee | 2     | 3      | 5     | 8     | 14    | 19     |
|---------------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| Lunghezza (m)                   |       | 2.434 | 13.654 | 6.545 | 5.414 | 7.199 | 14.365 |
| Numero fermate                  |       | 8     | 44     | 22    | 15    | 23    | 52     |
| Quota in sede riservata         |       | 100%  | 81%    | 91%   | 100%  | 97%   | 73%    |
| Intervallo minimo possibile     |       | 1,46  | 1,41   | 1,42  | 1,36  | 1,67  | 1,41   |
| Intervallo di servizio (punta)  |       | 6,50  | 10,00  | 8,50  | 5,50  | 8,50  | 12,00  |
| Offerta di posti per direzione* |       | 1.569 | 1.020  | 1.200 | 1.855 | 1.200 | 850    |
| Tempo di percorrenza (minuti)   |       | 15,1  | 66,1   | 35,4  | 30,1  | 38,2  | 72,4   |
| Tempo di giro (minuti)          |       | 36,8  | 142,1  | 79,4  | 65,7  | 84,8  | 156,8  |
| Velocità commerciale (km/h)     |       | 9,7   | 12,4   | 11,1  | 10,8  | 11,3  | 11,9   |
| Rotabili in esercizio           |       | 6     | 15     | 10    | 12    | 10    | 14     |
| Rotabili di servizio            |       | 1     | 2      | 1     | 2     | 1     | 2      |

\* ponderata sul mezzo equivalente in base alla attuale composizione del parco

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Estesa rete (metri)        | 49.611    |
| Posti km in ora di punta   | 112.980   |
| Vetture km in ora di punta | 471       |
| Vetture km anno            | 2.602.077 |
| Fabbisogno totale mezzi    | 76        |



## i Quaderni del PUMS

La nuova rete tranviaria



| Linee                           | 2     | 3      | 5     | 8     | 14    | 19     |
|---------------------------------|-------|--------|-------|-------|-------|--------|
| Lunghezza (m)                   | 2.434 | 13.654 | 6.545 | 5.414 | 7.199 | 14.365 |
| Numero fermate                  | 8     | 44     | 22    | 15    | 23    | 52     |
| Quota in sede riservata         | 100%  | 81%    | 91%   | 100%  | 97%   | 73%    |
| Intervallo minimo possibile     | 1,46  | 1,41   | 1,42  | 1,36  | 1,67  | 1,41   |
| Intervallo di servizio (punta)  | 6,50  | 10,00  | 8,50  | 5,50  | 8,50  | 12,00  |
| Offerta di posti per direzione* | 1.569 | 1.020  | 1.200 | 1.855 | 1.200 | 850    |
| Tempo di percorrenza (minuti)   | 15,1  | 66,1   | 35,4  | 30,1  | 38,2  | 72,4   |
| Tempo di giro (minuti)          | 36,8  | 142,1  | 79,4  | 65,7  | 84,8  | 156,8  |
| Velocità commerciale (km/h)     | 9,7   | 12,4   | 11,1  | 10,8  | 11,3  | 11,9   |
| Rotabili in esercizio           | 6     | 15     | 10    | 12    | 10    | 14     |
| Rotabili di servizio            | 1     | 2      | 1     | 2     | 1     | 2      |

\* ponderata sul mezzo equivalente in base alla attuale composizione del parco

|                            |           |
|----------------------------|-----------|
| Estesa rete (metri)        | 49.611    |
| Posti km in ora di punta   | 112.980   |
| Vetture km in ora di punta | 471       |
| Vetture km anno            | 2.602.077 |
| Fabbisogno totale mezzi    | 76        |



## Velocità TVA

14,5 km/h

## Velocità tram Roma

10,2 km/h

## Velocità altri mezzi

bus tpl = 15,6 km/h

bicicletta = 18 km/h

micromobilità elettrica =

20 km/h

Traffico ~ 20 km/h

# La tramvia TVA

## 3. Caratteristiche sconosciute a metro e bus

Tabella 4.6. Matrice di valutazione scenario 1

| MATRICE DI VALUTAZIONE SCENARIO 1 - peso costi = 3, peso efficacia e prestazioni del servizio = 2 |                           |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|---|---------------------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| Criterio  | Qualitativo               | Punteggi |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|   |                           | 1        | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 |    |
| ALTERNATIVA 1<br>Tramvia su percorso base   | Qualitativo               | 😊        | 😐 | 😐 | 😊 | 😊 | 😊 | 😐 | 😐 | 😐 | 😐 |    |
|   | Punti                     | 3        | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 35 |
|   | Peso                      | 1        | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 |    |
| ALTERNATIVA 2<br>Tramvia su percorso deviato  | Qualitativo               | 😊        | 😐 | 😐 | 😊 | 😊 | 😊 | 😐 | 😐 | 😐 | 😐 |    |
|   | Punti                     | 3        | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 33 |
|   | Peso                      | 1        | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 |    |
| ALTERNATIVA 3<br>Corridoio di mobilità su percorso base   | Qualitativo               | 😊        | 😐 | 😐 | 😊 | 😐 | 😐 | 😐 | 😐 | 😊 | 😊 |    |
|   | Punti                     | 3        | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | 3 | 32 |
|   | Peso                      | 1        | 2 | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 |    |
| Tecnologia  |                           |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| Efficacia del servizio  | Della linea               |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|   | Della rete connessa       |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| Prestazioni   | Valorizzazione patrimonio |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|   | Sostenibilità ambientale  |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| Inserimento nel contesto  | Inserimento tracciato     |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
|   | Interferenze territoriali |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| Costi   |                           |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| Tempo di realizzazione  |                           |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |
| TOTALE  |                           |          |   |   |   |   |   |   |   |   |   |    |

Punteggio: 😐 = 1 punto, 😐 = 2 punti, 😊 = 3 punti

- Efficacia del servizio
- Prestazioni della linea
- Sostenibilità ambientale



# La tramvia TVA



## 3. Caratteristiche sconosciute a metro e bus

|    |   |                                  |       |
|----|---|----------------------------------|-------|
| O1 | Costo medio rete metropolitana          | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | -     |
| O2 | Costo medio rete tranviaria             | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | 5,66  |
| O3 | Costo medio rete filoviaria             | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | -     |
| O4 | Costo medio altro TPL su impianti fissi | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | -     |
| O5 | Costo medio rete bus                    | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | 3,82  |
| O6 | Costo medio auto                        | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | 0,292 |
| O7 | Costo medio moto                        | Euro <sub>2018</sub> /Veicolo*km | 0,108 |

Nel PFTE 2018 ogni tram per ogni chilometro costa 5,66€, un terzo in più dei bus

6. Il corrispettivo indicato tiene conto dei seguenti corrispondenti chilometrici unitari, per tipologia di servizio, applicati ai Livelli Adeguati di Servizio per tutti gli anni di affidamento, come previsti all'art.

4:

| Corrispettivo unitario a vett/km per trazione | 2024  | 2025    |         |         |
|---|-------|---------|---------|---------|
|   |       | 2025    | 2026    | 2027    |
| Autobus                                       | 4,03  | € 3,62  | € 3,58  | € 3,55  |
| Filobus                                       | 7,84  | € 5,14  | € 5,14  | € 5,14  |
| Tram  | 8,41  | € 13,39 | € 13,39 | € 13,39 |
| Metro per vettkm) *                           | 3,41  | € 2,76  | € 2,53  | € 2,26  |
| Metro (per tkm)                               | 20,45 | € 16,55 | € 15,17 | € 13,55 |

(\*) Si riferisce ai € /vett\*km (il valore €/treni\*Km si ottiene moltiplicando x 6 le vett/chilometro)

**2024**

Bus:  $4,03/0,65 = 6,2€ \text{ vet/km}$

Tram:  $8,41/0,65 = 12,9€ \text{ vet/km}$

**2025**

Bus:  $3,62/0,65 = 5,6€ \text{ vet/km}$

Tram:  $13,39/0,65 = 20,6€ \text{ vet/km}$

# La tramvia TVA



## 3. Caratteristiche sconosciute a metro e bus

|    |   |                      |  |       |
|----|---|----------------------|--|-------|
| E1 | Consumo medio rete metropolitana          | Chilowatt/veicoli*km |  |       |
| E2 | Consumo medio rete tranviaria             | Chilowatt/veicoli*km |  | 5,00  |
| E3 | Consumo medio rete filoviaria             | Chilowatt/veicoli*km |  |       |
| E4 | Consumo medio altro TPL su impianti fissi | Chilowatt/veicoli*km |  |       |
| E5 | Emissione CO2 media rete bus              | Grammi/veicoli*km    |  | 1.147 |
| E6 | Emissione CO2 media auto                  | Grammi/veicoli*km    |  | 265   |
| E7 | Emissione CO2 media moto                  | Grammi/veicoli*km    |  | 96    |
| E8 | Emissione CO2 media rete elettrica        | Grammi/chilowatt     |  | 437   |

Nel PFTE 2018 ogni tram per ogni chilometro produce 2,184 kg di CO<sup>2</sup>

$$5\text{kw/veic/km} * 437\text{g/kw} = \mathbf{2,184\text{kg/veic/km}}$$

(bus = 1,147kg/veic/km)

# **IPERTURISMO** come non contrastarlo ?

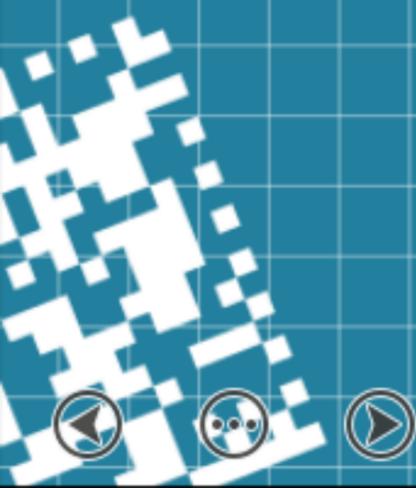


pensando che Roma sia uguale a tutte le altre città

Ma Roma è diversa

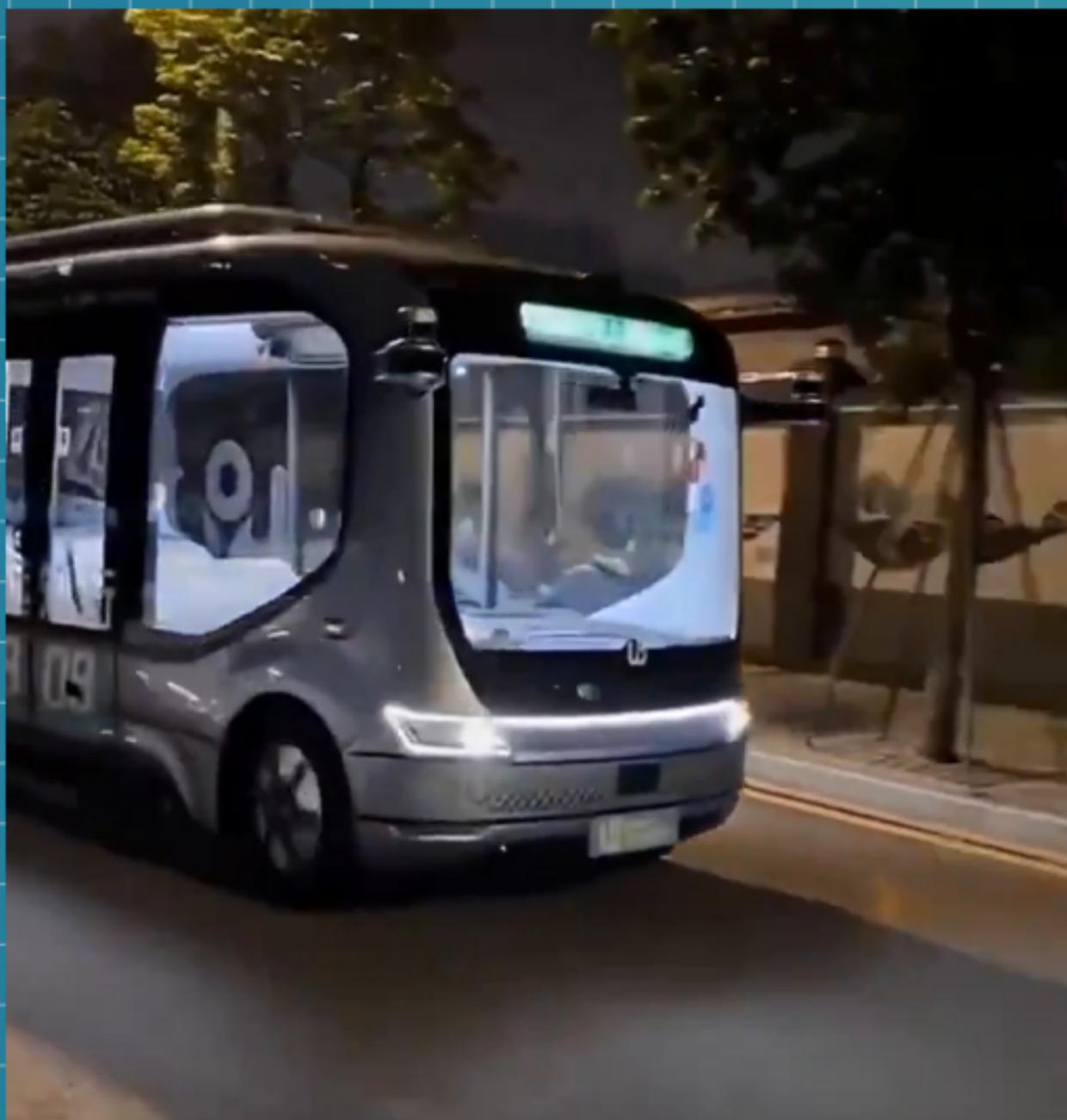
- Storia
- Tessuto urbano
- Economia
- Fragilità sociali

L'**iperturismo** è la  
droga dello stupro  
di una città

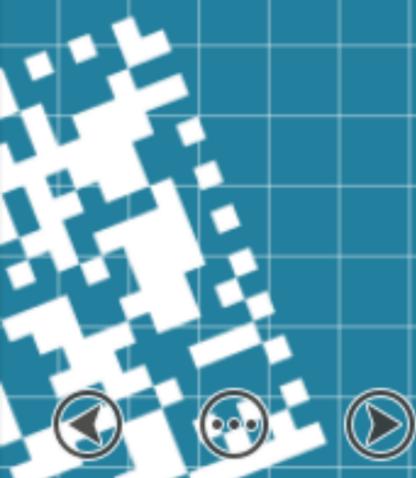
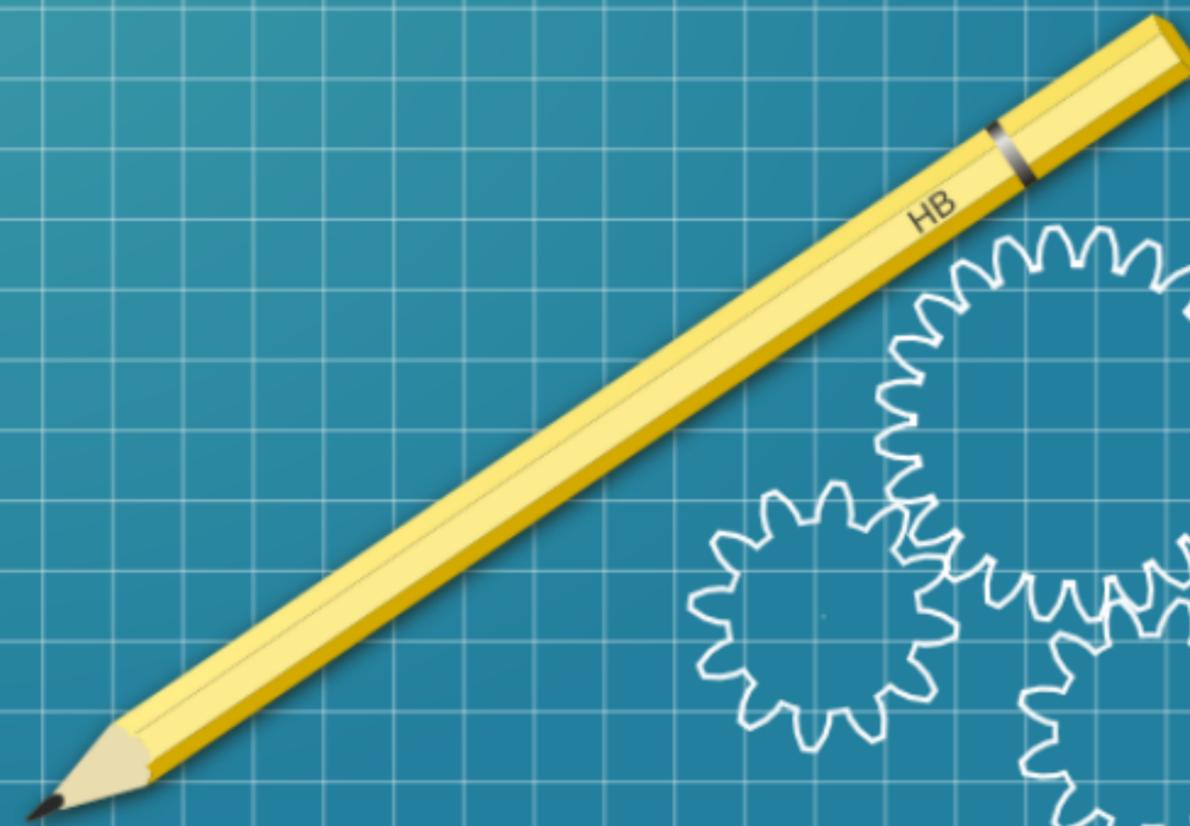


# **IPERTURISMO**

*come fare per gestirlo*



Si parla di Roma al futuro  
(purché non diventi remoto)



# **IPERTURISMO**

## come fare per gestirlo

in relazione al trasporto pubblico locale?

- incrementare e ottimizzare il servizio nelle periferie
  - Vincere la crisi del trasporto collettivo:  
**puntualità, rapidità, servizio door-to-door, comfort, vantaggio economico, trasparenza**
  - Ripensare gli assi della mobilità rispetto al Centro città
  - Moltiplicare le offerte: pubblico, privato, Terzo Settore

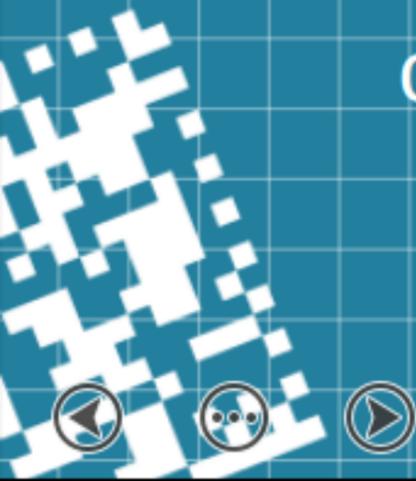
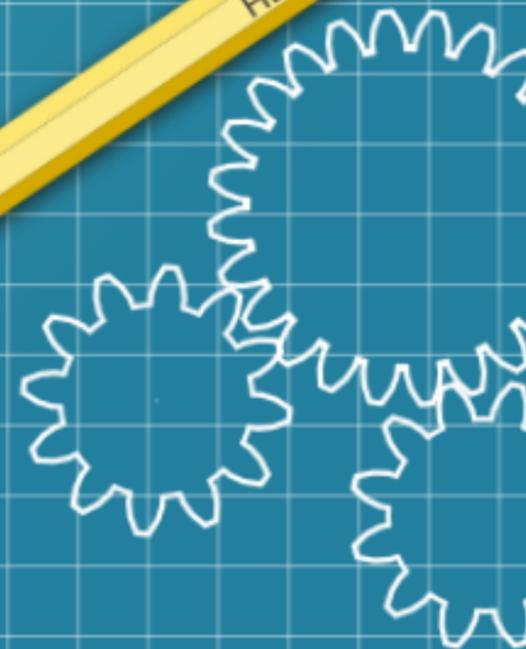


# **IPERTURISMO**

## come fare per gestirlo

in relazione al trasporto pubblico locale?

- erogare una efficace infomobilità
  - Integrare i vari gestori in un unico sistema informativo:  
**ATAC, Cotral, FS, gestori in appalto**
  - Monitorare tutti i mezzi e tutte le fermate
  - Consentire agli Utenti un accesso facile, intuitivo e completo alle informazioni



# IPERTURISMO

[www.iledefrance-mobilites.fr](http://www.iledefrance-mobilites.fr)



[Aller au contenu](#) | [Aller au menu](#)

[Points de vente](#) [Recherche](#) [Aide et contacts](#) [FR](#)

îledeFrance  
mobilités

Me déplacer

Tarifs

Services

Infos

Mon espace

## Vos transports en Île-de-France en toute simplicité

Où allons-nous ?

DÉPART (adresse, arrêt, lieu...) (obligatoire)

Ex. : Gare de Lyon



ARRIVÉE (adresse, arrêt, lieu...) (obligatoire)

Ex. : Courbevoie

QUAND

Partir maintenant



Rechercher

NAVIGO  
LIBERTÉ +



LIBRE  
DE PAYER  
MOINS

Voyagez librement avec votre passe Navigo, puis recevez votre facture en fin de mois.

[En savoir plus](#)

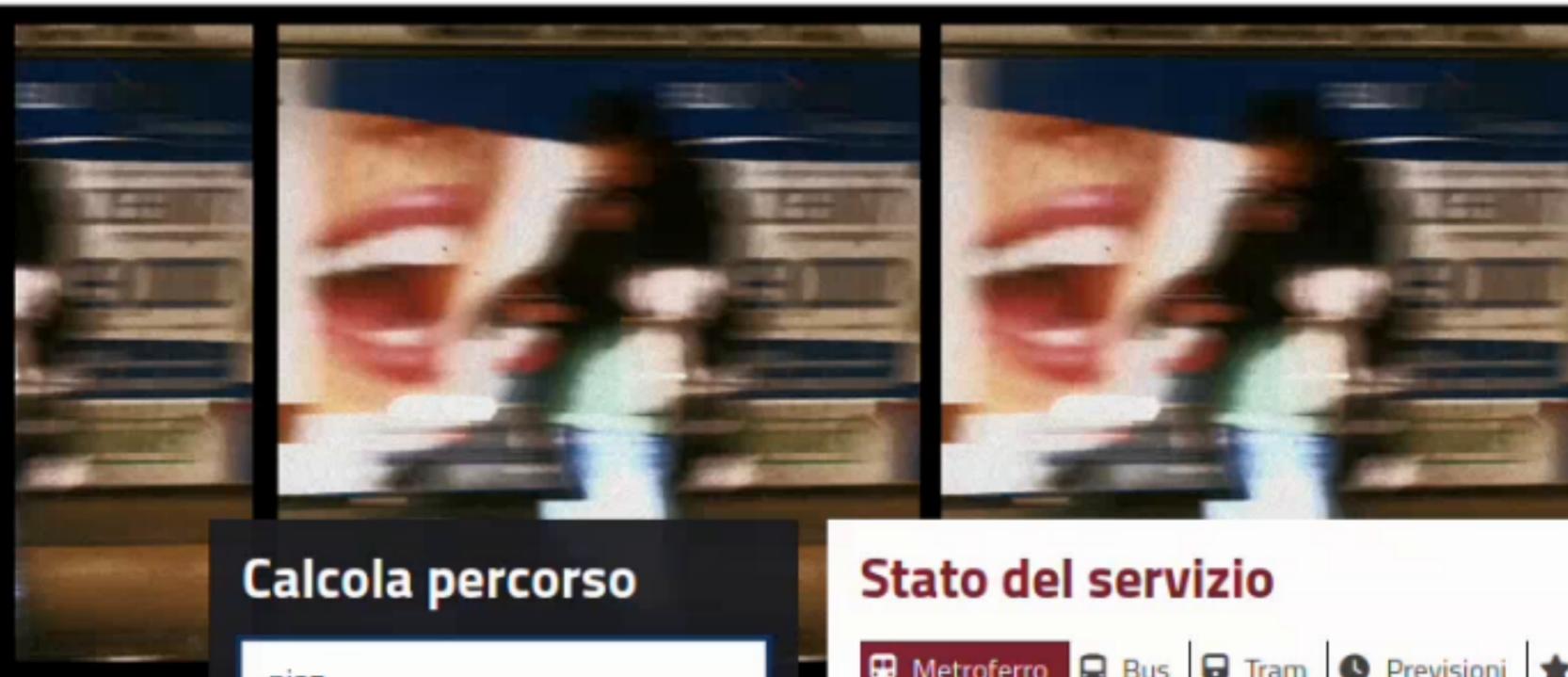
# IPERTURISMO

[www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it)



SITO ATAC

Cosa ne pensi?



## Calcola percorso

piaz

A

Tutti i mezzi pubblici

Percorsi accessibili

Il più veloce

Calcola

## Stato del servizio

Metroferro  Bus  Tram  Previsioni  Preferiti

Regolare

CENTOCELLE METRO A METRO B METRO B1

Lavori programmati

METRO C

# YOURBANA

Yourbana racconta la città attraverso lo sguardo di chi la vive e l'attraversa

# ROMA

E' una fotografia in movimento

# 25

## Biglietti e abbonamenti

Non perdere tempo, scegli il tuo titolo di viaggio

## Tempo reale

RIAPERTO PONTE DELL'INDUSTRIA. VI TRANSITANO LA NUOVA LINEA 96 CORVIALE-METRO PIRAMIDE-STAZIONE OSTIENSE E LA LINEA 780



A 3D wireframe cube is centered in the frame, rendered in a light blue color. The cube is composed of a grid of lines forming a rectangular prism. In the center of the cube, the word "THANKS" is written in a bold, white, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a three-dimensional appearance as if they are floating within or attached to the cube. The background is a dark, deep purple with a subtle, glowing pattern of small white dots and faint lines, suggesting a digital or network environment.

**THANKS**