



Città metropolitana
di Roma Capitale



**CITTÀ METROPOLITANA
DI ROMA CAPITALE**
Per una **sostenibilità diffusa**



Roma, 17-24-25-27/06/2019

L'avvio di un percorso di ascolto e partecipazione



- **Piano Strategico della Città metropolitana di Roma Capitale: caratteristiche, costruzione e le finalità (seconda parte)**
- **Linee di indirizzo per il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Roma Capitale (prima parte)**



PIANO STRATE

CITTÀ METROPOLI
DISTRICCA CAPI

Piano Strategico della Città metropolitana di Roma Capitale (PSM)

***Le caratteristiche, la costruzione
e le finalità***

PS è un atto di indirizzo previsto dalla normativa



LEGGE 56/2014

Alle Città Metropolitane sono attribuite, oltre a quelle già attribuite alle province, le seguenti **funzioni fondamentali**:

- a) adozione e aggiornamento annuale di un **piano strategico** triennale del territorio metropolitano, che **costituisce atto di indirizzo per l'ente e per l'esercizio delle funzioni dei comuni e delle unioni di comuni compresi nel predetto territorio**;

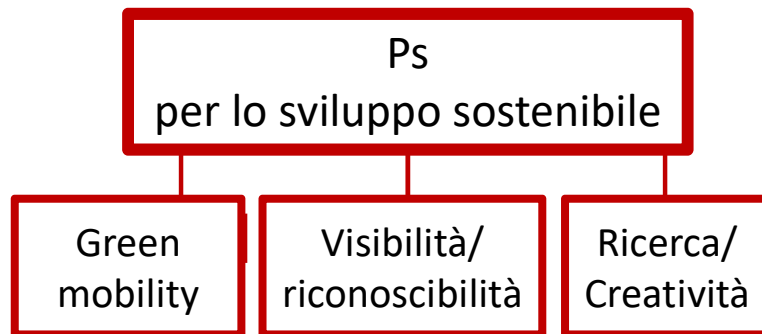


STATUTO DELLA CITTA' METROPOLITANA DI ROMA

Il **Piano Strategico metropolitano** persegue le più elevate condizioni di sviluppo economico e sociale del territorio metropolitano, finalizzate al superamento degli squilibri presenti nelle diverse aree del territorio metropolitano, con particolare riferimento alle condizioni di fruizione dei servizi.

Nel **Piano Strategico Metropolitano** sono definiti gli obiettivi generali, settoriali e trasversali di sviluppo, nel medio e nel lungo termine, individuando priorità, risorse, metodo di attuazione.

Il **Piano Strategico Metropolitano** è adottato e annualmente aggiornato con procedimenti ispirati al **principio della trasparenza e al metodo della partecipazione**.



CMRC: linee operative per il Piano Strategico



La road map del piano strategico



Il Piano Strategico costruisce una traiettoria di sviluppo dell'area metropolitana sostenibile e innovativa all'incrocio tra le sfide globali e le specificità locali, coerente con le politiche nazionali, europee e mondiali.

- **Il PS EMERGE dal territorio**
 - agende dei sindaci e dei municipi
 - progettualità della società civile (ANCI – Metropoli Strategiche)
- **Il PS come strumento di ATTIVAZIONE della città orientato al fare (project development)**
 - **Procede a diverse velocità / scale / tempi**
 - **Co-produce**
 - **Si confronta con dinamiche globali ma orienta progetti locali**
- **Il PS come INFRASTRUTTURA PER SVILUPPO ECONOMICO SOSTENIBILE DELLA CITTÀ (di breve, di medio e di lungo periodo)**

Città e sostenibilità (Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili)

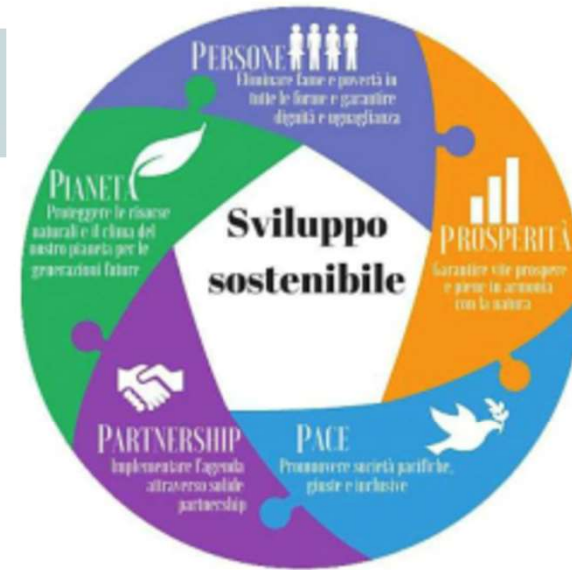
AGENDA ONU 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE / STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE (SNSvS) SDG, Ob11





Sviluppo sostenibile e rapporti internazionali » La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile

LA STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE



<https://www.minambiente.it/pagina/la-strategia-nazionale-lo-sviluppo-sostenibile>

I sindaci delle città metropolitane firmano un documento che impegna le maggiori città italiane al raggiungimento di obiettivi di tutela ambientale in linea con gli SDGs, come proposto dall'ASviS.



PIANO STRATEGICO
CITTÀ METROPOLI
ROMA CAPITALI

LA CARTA DI BOLOGNA

Il protocollo bolognese sottoscritto oggi individua otto macro obiettivi da inserire nelle agende metropolitane per lo sviluppo sostenibile:

- riduzione dei rifiuti e riciclo (economia circolare),
- protezione del suolo e
- rigenerazione urbana,
- prevenzione del rischio di disastri generati dai cambiamenti climatici,
- transizione energetica,
- qualità dell'aria e riduzione delle polveri sottili,
- tutela delle acque e
- del verde urbano e mobilità sostenibile.

**Linee di indirizzo per il nuovo
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile
della Città metropolitana di Roma Capitale**

L'avvio di un percorso partecipato

Cos'è un PUMS



Linee guida

Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile



Finanziato dal programma "Crescita e occupazione" dell'Unione europea



Le Linee guida «Sviluppare e attuare un piano urbano della Mobilità Sostenibile», risultato di una consultazione portata a termine per conto della Commissione europea tra il 2010 e il 2013 con il coinvolgimento di diversi esperti del settore, definiscono il PUMS come «**Piano strategico volto a soddisfare la domanda di mobilità delle persone e delle imprese in ambito urbano e periurbano per migliorare la qualità della vita**».

Il PUMS, pertanto, non va considerato come l'ennesimo piano, piuttosto deve **comprendere ed integrarsi con gli strumenti esistenti**, valorizzando i principi di integrazione, partecipazione, valutazione e monitoraggio.

Il PUMS è uno strumento:

- di medio e lungo periodo** (10 anni)
- sovraordinato** (sotto il profilo strategico-temporale)
- dinamico** (piano-processo con azioni programmate, obiettivi misurabili e monitoraggio continuo)

Il 12 giugno è stata pubblicata la bozza delle nuove linee guida scaricabile [cliccando qui](#)

Gli obiettivi e l'ambito di intervento

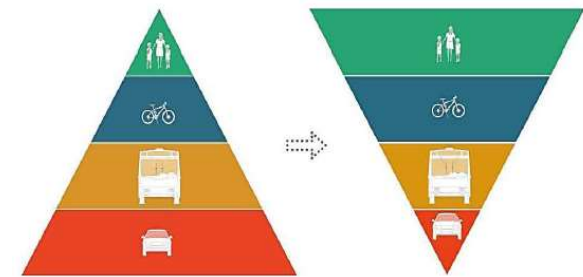
OBIETTIVI

Quali sono le caratteristiche che rendono sostenibile un Piano Urbano della Mobilità? Un PUMS mira a creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti **obiettivi**:

- garantire a tutti i cittadini opzioni di trasporto che permettano loro di **accedere alle destinazioni ed ai servizi** chiave
- **migliorare le condizioni di sicurezza**
- **ridurre l'inquinamento** atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici
- **migliorare l'efficienza e l'economicità** dei trasporti di persone e merci
- contribuire a **migliorare l'attrattività del territorio** e la **qualità dell'ambiente urbano** e della città in generale a beneficio dei cittadini, dell'economia e della società nel suo insieme

AMBITO DI INTERVENTO

Le politiche e le misure definite in un PUMS devono coprire **tutte le modalità e le forme di trasporto** in ambito urbano e peri-urbano, ivi compreso pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, gestione degli spostamenti e della sosta.



"You can have a city that is friendly to cars
or friendly to people, you cannot have both"

Il Decreto 397/2017 (Linee guida per i PUMS)



ADOZIONE DEI PUMS

Le **città metropolitane**, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, **predispongono ed adottano nuovi PUMS**

GLI OBIETTIVI DELLE LINEE GUIDA

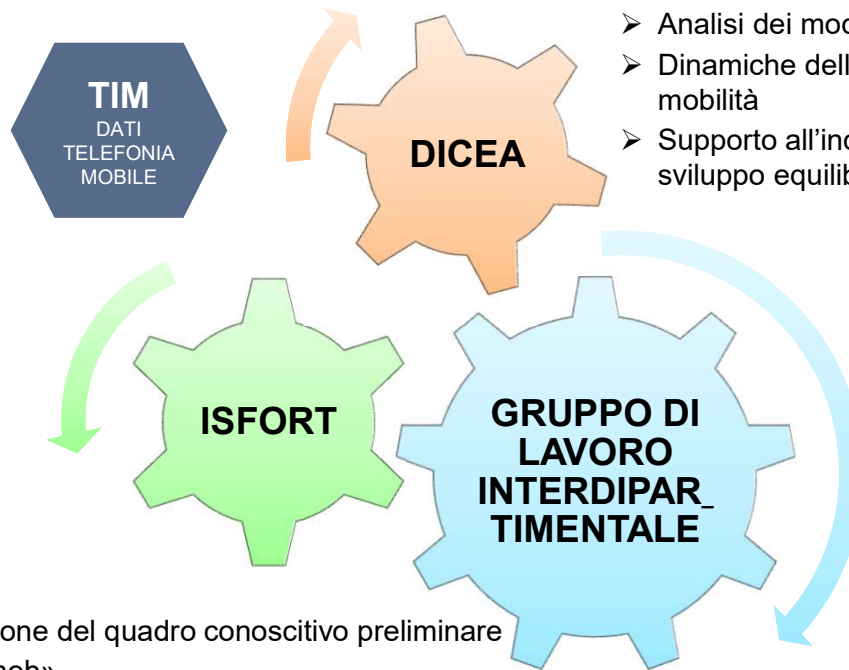
- Promuovere una **visione unitaria e sistematica dei PUMS**, anche in coerenza con gli indirizzi europei al fine di realizzare uno sviluppo equilibrato e sostenibile
- Adottare **procedure uniformi per la redazione** ed approvazione dei PUMS
- Individuare delle **strategie di riferimento, degli obiettivi macro e specifici e delle azioni** che contribuiscono all'attuazione concreta delle strategie, nonché degli **indicatori** da utilizzare per la verifica del **raggiungimento degli obiettivi** dei PUMS e per valutare il contributo al raggiungimento progressivo degli obiettivi di politica nazionale



La formazione del PUMS della Città metropolitana di Roma: metodologia e organizzazione (1/3)



La formazione del PUMS della Città metropolitana di Roma: metodologia e organizzazione (2/3)



- Analisi dei modelli insediativi
- Dinamiche dello sviluppo territoriale e riflessi sul sistema della mobilità
- Supporto all'individuazione di politiche e strategie per uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio metropolitano

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E DELLA MOBILITA'	VIABILITA'	AMBIENTE
EDILIZIA SCOLASTICA	SVILUPPO ECONOMICO	TRASPORTI
PIANIFICAZIONE STRATEGICA	GIS	PROTEZIONE CIVILE
POLIZIA LOCALE	UFFICIO EUROPA	COMUNICAZIONE
PROMMAZIONE OO.PP.	UFFICIO DI STATISTICA	

- Supporto alla definizione del quadro conoscitivo preliminare
- Fornitura dati «Audimob»
- Lettura critica dei dati sistema offerta e domanda passeggeri e merci
- Supporto all'avvio del processo di partecipazione

La formazione del PUMS della Città metropolitana di Roma: metodologia e organizzazione (3/3)

HPMS
CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA
Per una sostenibilità

ACCORDI INTERISTITUZIONALI PER LA COLLABORAZIONE E SCAMBIO DATI



Il programma di oggi per il PUMS



Alcuni numeri sulla mobilità nella Città metropolitana di Roma

- Il percorso per la definizione partecipata delle Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- Gli obiettivi sovraordinati a cui ancorare il nuovo PUMS
- I «nostri» obiettivi per il nuovo PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- La scheda di rilevazione ed i prossimi passi

Cresce la percentuale di persone che si sposta...

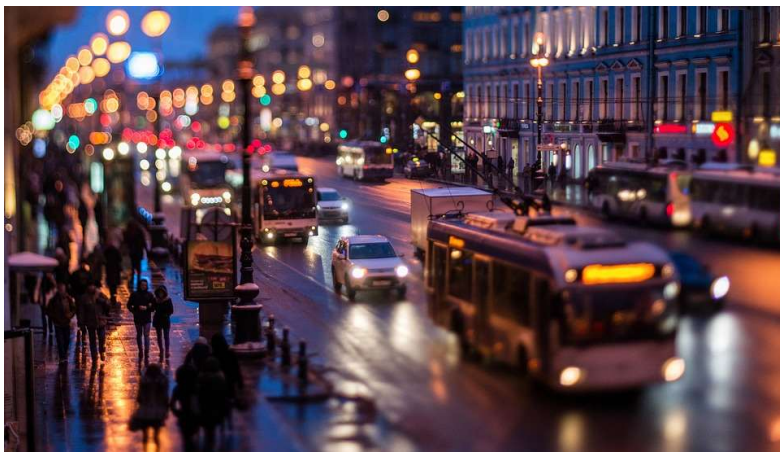
Tasso di mobilità

2013

78,7%

2018

83,8%



Sesso (2018)

Maschio

89,4

Femmina

79,0

Classi d'età (2018)

Da 14 a 29 anni

85,5

Da 30 a 45 anni

94,0

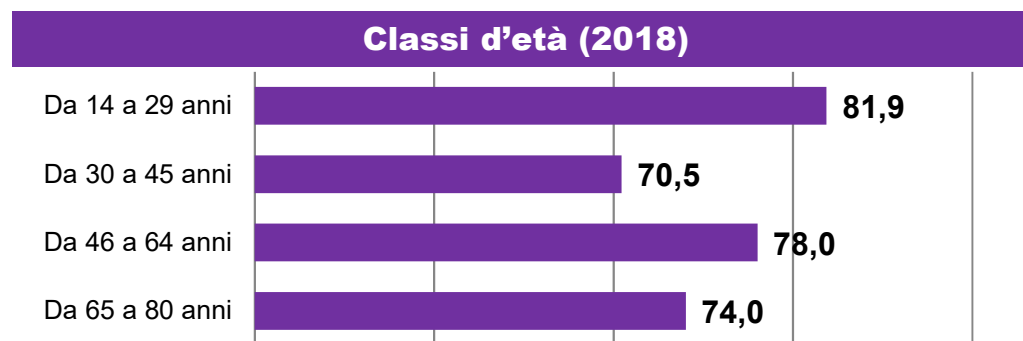
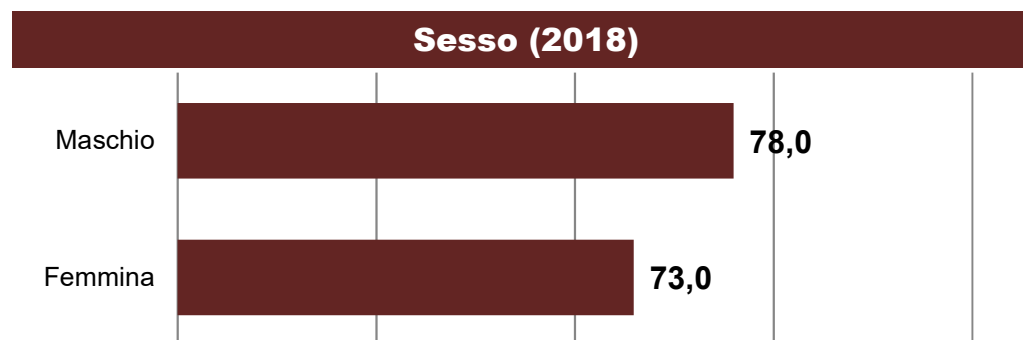
Da 46 a 64 anni

84,3

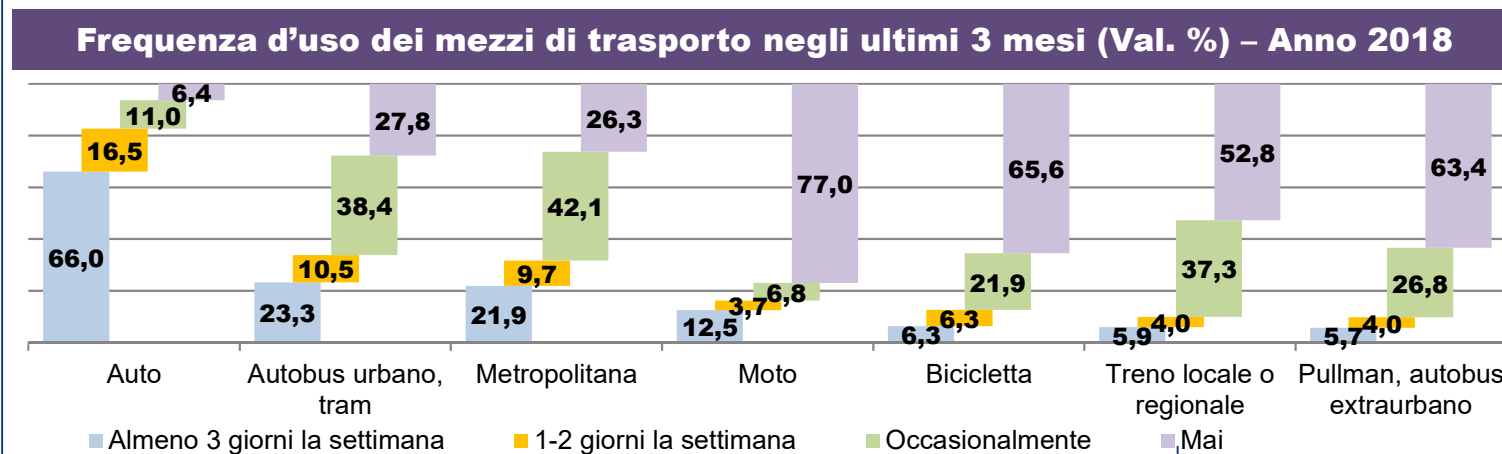
Da 65 a 80 anni

66,7

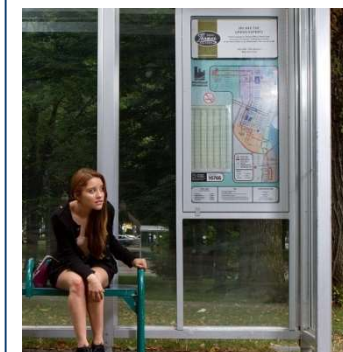
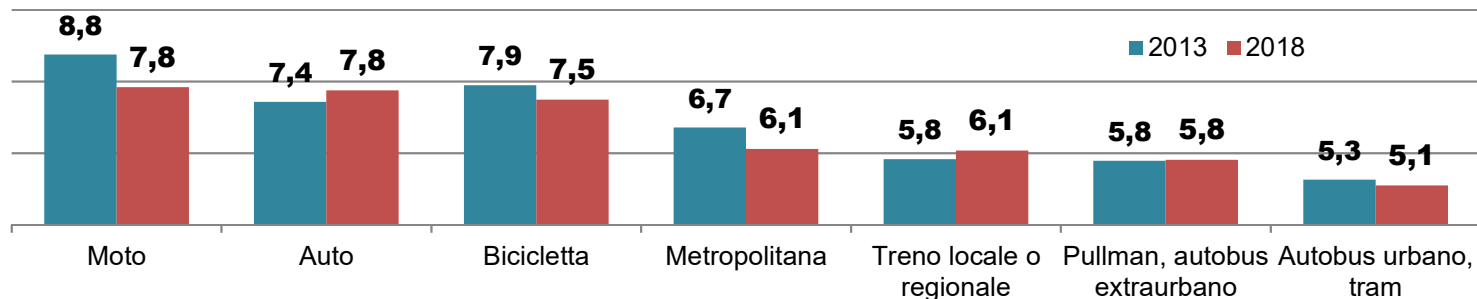
Alto, ma in diminuzione, il tempo dedicato ogni giorno alla mobilità



Sempre l'auto e il TPL ha qualche problema...

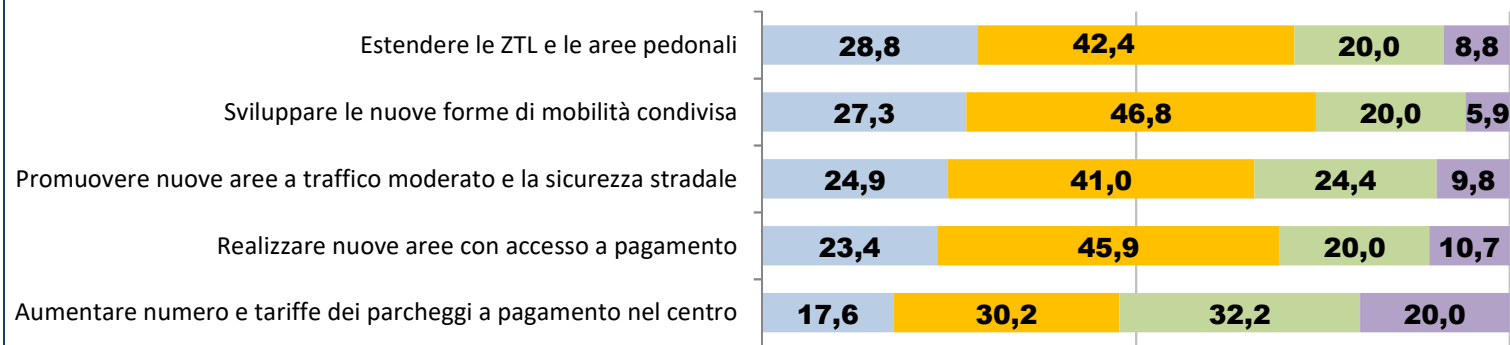
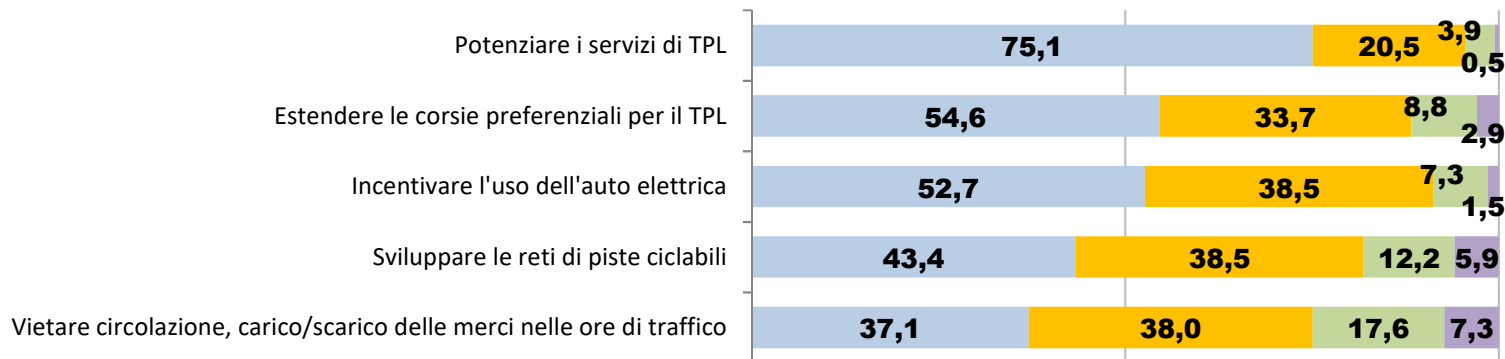


Soddisfazione mezzi di trasporto utilizzati nei 3 mesi precedenti (Voto medio da 1 a 10) – Anno 2018



...ma rimane la principale leva anti-inquinamento!

Gli interventi per ridurre l'inquinamento nelle città (Val. %) – Anno 2018



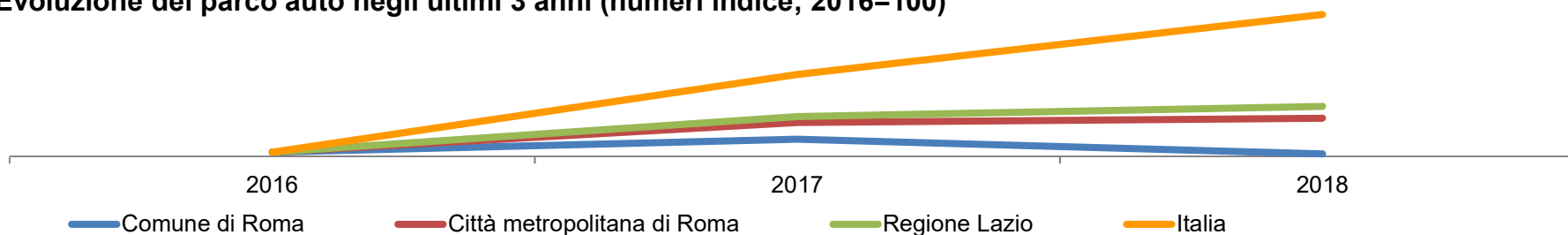
■ Assolutamente prioritario
 ■ Utile, ma non prioritario
 ■ Poco utile
 ■ Del tutto inutile

I tassi di motorizzazione

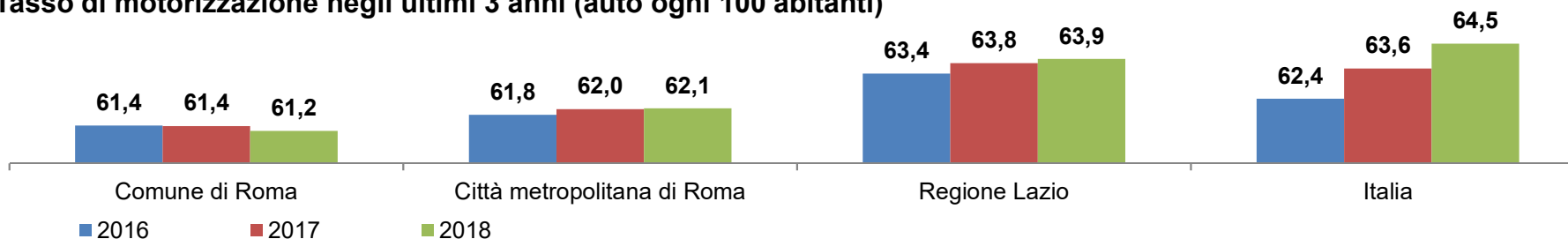
Numero di auto nella Città metropolitana di Roma



Evoluzione del parco auto negli ultimi 3 anni (numeri indice; 2016=100)



Tasso di motorizzazione negli ultimi 3 anni (auto ogni 100 abitanti)



L'incidentalità

Numero di incidenti (e morti) nella Città metropolitana di Roma

2015

16.570 (238)

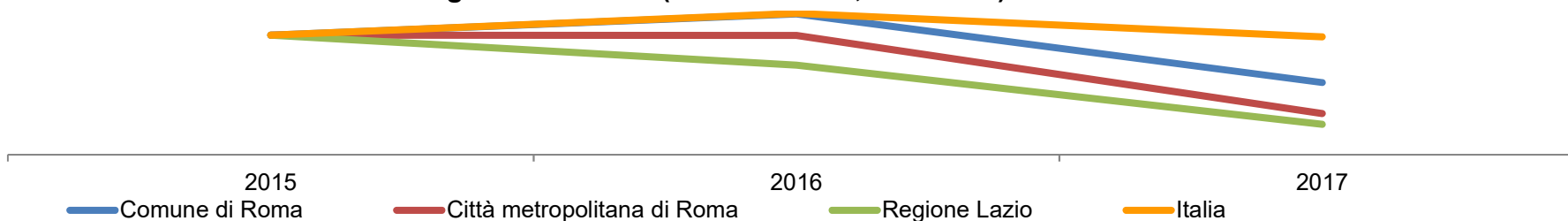
2016

16.608 (234)

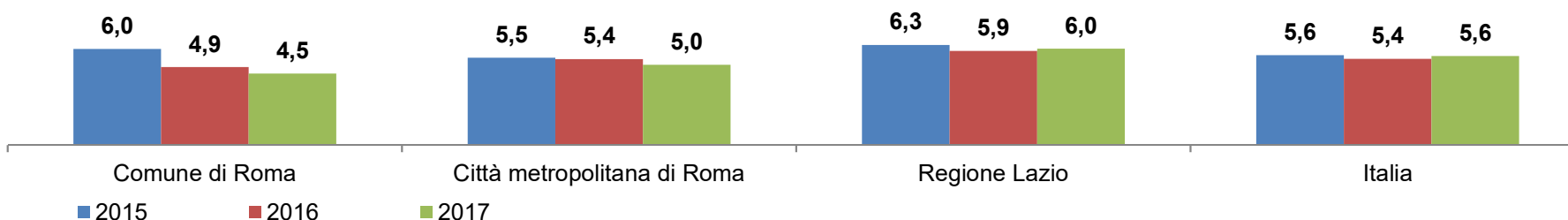
2017

16.208 (219)

Evoluzione del numero di feriti negli ultimi 3 anni (numeri indice; 2015=100)



Tasso di mortalità negli ultimi 3 anni (morti ogni 100.000 abitanti)



Il programma di oggi per il PUMS



- ❑ Alcuni numeri sulla mobilità nella Città metropolitana di Roma
- ❑ **Il percorso per la definizione partecipata delle Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale**
- ❑ Gli obiettivi sovraordinati a cui ancorare il nuovo PUMS
- ❑ I «nostri» obiettivi per il nuovo PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- ❑ La scheda di rilevazione ed i prossimi passi

Le Linee di indirizzo del PUMS



Prima Parte: Il Quadro Conoscitivo

1. La cornice pianificatoria e programmatoria della CMRC
2. Inquadramento territoriale e socio economico
3. Offerta di servizi e reti per la mobilità
4. La domanda di mobilità
5. Lo scenario di riferimento: gli interventi programmati indipendentemente dal PUMS



Seconda Parte: Le criticità e la definizione partecipata degli obiettivi

1. I primi indicatori di criticità e impatti della mobilità della CMRC
2. Descrizione del processo di partecipazione per la definizione delle linee guide del PUMS della CMRC

Terza parte: Le linee di indirizzo del PUMS della CMRC

1. Indirizzi strategici condivisi del PUMS;
2. Obiettivi del PUMS
3. Indicazioni operative per la redazione, attuazione e monitoraggio del PUMS

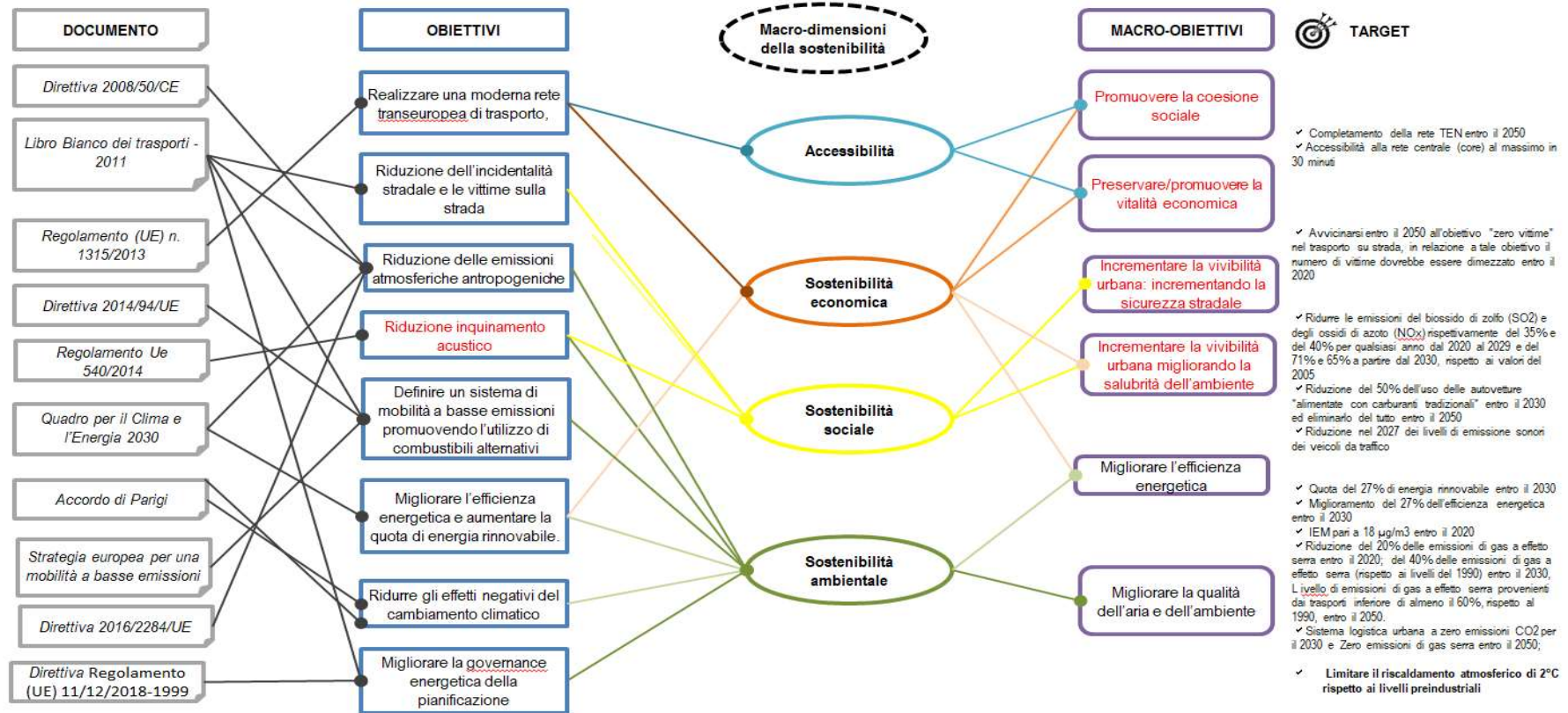
(ci torneremo)

Il programma di oggi per il PUMS

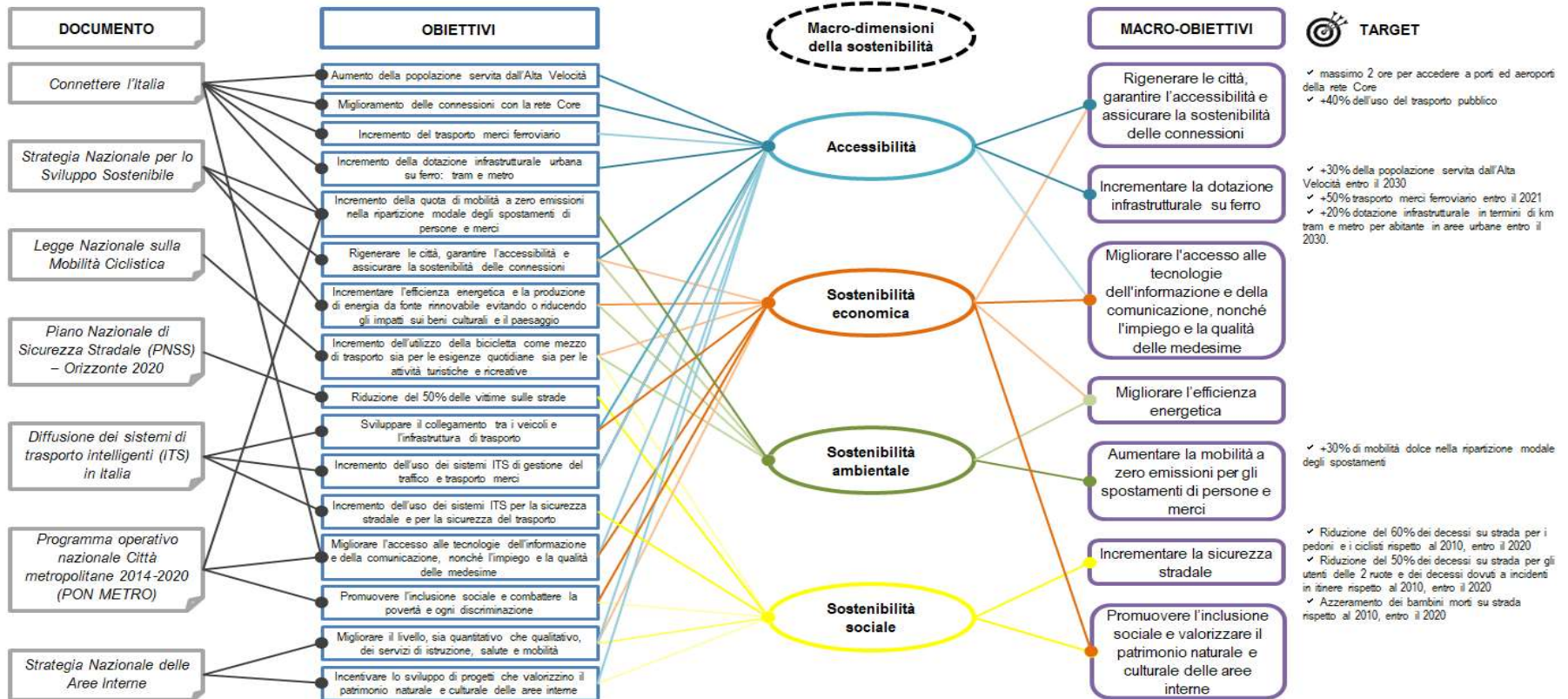


- ❑ Alcuni numeri sulla mobilità nella Città metropolitana di Roma
- ❑ Il percorso per la definizione partecipata delle Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- ❑ **Gli obiettivi sovraordinati a cui ancorare il nuovo PUMS**
- ❑ I «nostri» obiettivi per il nuovo PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- ❑ La scheda di rilevazione ed i prossimi passi

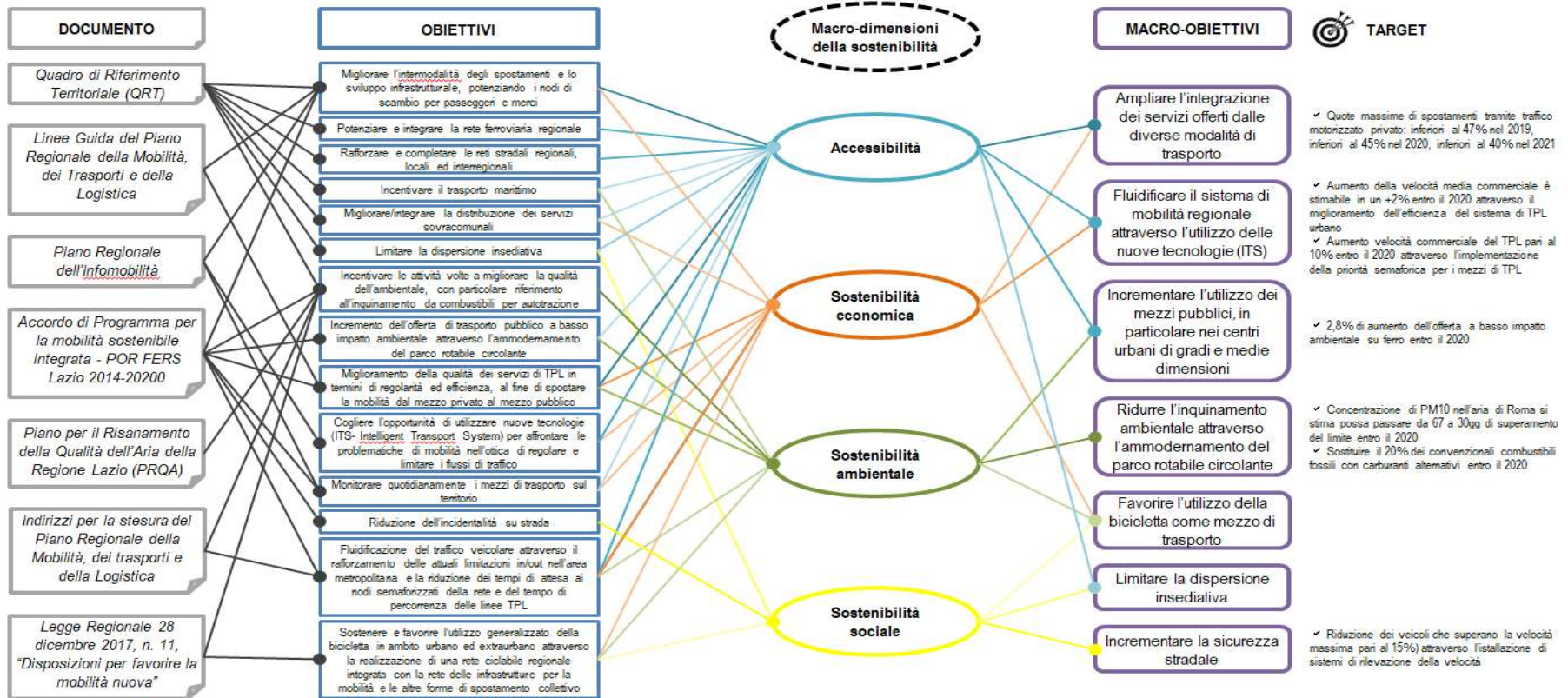
Obiettivi e target della pianificazione europea



Obiettivi e target della pianificazione nazionale



Obiettivi e target della pianificazione regionale



Obiettivi e target della pianificazione provinciale e del Comune di Roma

Gli obiettivi strategici ma non i target sono stati esplicitati per la Città metropolitana di Roma Capitale nell'ambito del PTPG

Accessibilità e vivibilità:

- migliorare l'accessibilità dell'intero territorio provinciale alla Grande Rete viaria e ferroviaria per incrementare le relazioni di livello regionale, nazionale, internazionale;
- migliorare l'accessibilità interna al territorio provinciale in modo differenziato, privilegiando le esigenze di incremento delle relazioni metropolitane, unificanti la provincia.

Vivibilità e sostenibilità ambientale:

- ridurre e mitigare gli impatti delle infrastrutture e delle relative attrezzature sull'ambiente e sulla qualità insediativa garantendo la sostenibilità ambientale degli interventi;
- migliorare la sicurezza della rete infrastrutturale;
- modernizzare i servizi del trasporto merci.

Sostenibilità economica:

- migliorare l'efficienza, la qualità ed il livello competitivo dei sistemi del trasporto collettivo: sistema ferroviario regionale e metropolitano, corridoi del trasporto pubblico;
- migliorare l'efficienza economica e assicurare la sostenibilità sociale del sistema dei trasporti.



Il programma di oggi per il PUMS



- ❑ Alcuni numeri sulla mobilità nella Città metropolitana di Roma
- ❑ Il percorso per la definizione partecipata delle Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- ❑ Gli obiettivi sovraordinati a cui ancorare il nuovo PUMS
- ❑ **I «nostri» obiettivi per il nuovo PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale**
- ❑ La scheda di rilevazione ed i prossimi passi

I macro-obiettivi del PUMS della Città metropolitana



Gli obiettivi di «ACCESSIBILITA'»

1. Miglioramento del TPL*
2. Riequilibrio modale della mobilità*
3. Riduzione della congestione*
4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci*
5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)*
6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano*
7. Potenziare l'accessibilità dei territori marginali e/o svantaggiati
8. Riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico delle reti della mobilità sostenibile rafforzando le connessioni di tipo tangenziale fra i sistemi locali
9. Sviluppo in modo sistematico dell'intermodalità con riferimento a tutte le reti di trasporto

**Obiettivi indicati dalle Linee guida del MIT*

Gli obiettivi di «VIVIBILITA'» e «AMBIENTE»



10. Riduzione dell'incidentalità stradale*
11. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti*
12. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti*
13. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)*

**Obiettivi indicati dalle Linee guida del MIT*

14. Miglioramento, soprattutto in termini di sicurezza e di riduzione dell'impatto ambientale, delle reti viarie intercomunali esistenti, limitando i nuovi interventi alla risoluzione di specifiche criticità locali
15. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi*
16. Miglioramento della qualità dell'aria*
17. Riduzione dell'inquinamento acustico*

**Obiettivi indicati dalle Linee guida del MIT*

Gli obiettivi di «SVILUPPO» e «SOSTENIBILITA' DIFFUSA»



- 18. Miglioramento della inclusione sociale*
- 19. Aumento della soddisfazione della cittadinanza*
- 20. Aumento del tasso di occupazione*
- 21. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)*

**Obiettivi indicati dalle Linee guida del MIT*

- 22. Rafforzare il TPL a servizio dei centri attrattori situati in aree periferiche e di collegamento “diretto” tra i comuni diversi da Roma
- 23. Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità “sostenibili”
- 24. Migliorare la governance del sistema di mobilità
- 25. Risorse dedicate all’implementazione di strumenti di pianificazione e di interventi in tema di mobilità sostenibile per i comuni di piccola/media dimensione

Il programma di oggi per il PUMS



- ❑ Alcuni numeri sulla mobilità nella Città metropolitana di Roma
- ❑ Il percorso per la definizione partecipata delle Linee di indirizzo del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- ❑ Gli obiettivi sovraordinati a cui ancorare il nuovo PUMS
- ❑ I «nostri» obiettivi per il nuovo PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale
- ❑ **La scheda di rilevazione ed i prossimi passi**

La scheda di rilevazione per i Comuni



A. Rilievo delle criticità in tema di mobilità e trasporti:

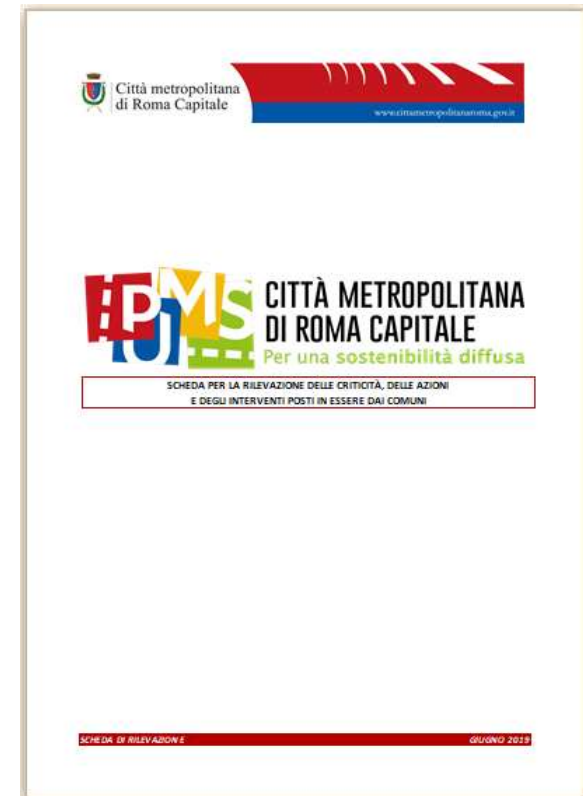
- definizione delle criticità rilevate;
- definizione del grado di importanza delle criticità rilevate.

B. Interventi e azioni attivate e programmate:

- strumenti di programmazione/pianificazione adottati e/o in corso di definizione;
- azioni/interventi adottati e/o in corso di definizione.

C. Macro-obiettivi e obiettivi specifici:

- pesatura dei macro-obiettivi;
- gerarchizzazione degli obiettivi specifici.



I prossimi passi

A. Invio e restituzione della scheda di rilevazione da parte dei Comuni.

B. Nuovo incontro per la discussione e la gerarchizzazione degli obiettivi:

- completamento del quadro degli obiettivi;
- Analisi multicriteria per la gerarchizzazione degli obiettivi specifici.

C. Definizione delle Linee di indirizzo del PUMS:

- completamento del quadro conoscitivo;
- definizione degli obiettivi e delle strategie.

