



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



Città metropolitana
di Roma Capitale

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - volume 1 -

Il Quadro Conoscitivo
Allegato 2 - Gli obiettivi del PUMS



Il PUMS di Città metropolitana di Roma Capitale – Volume 1 Il Quadro Conoscitivo

Allegato 2 Gli obiettivi del PUMS

Dagli obiettivi al piano: per un PUMS su misura. Nota metodologica
sulla pesatura degli obiettivi

Dicembre 2022



Città metropolitana di Roma Capitale

ORGANI ISTITUZIONALI

Roberto Gualtieri	Sindaco Città metropolitana di Roma Capitale
Pierluigi Sanna	Vicesindaco metropolitano
Bruno Manzi	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano (fino al 15.05.2024)
Francesco Nazzaro	Capo del Gabinetto del sindaco metropolitano (dal 01.07.2024)
Paolo Caracciolo	Segretario/Direttore Generale
Damiano Pucci	Consigliere delegato – Pianificazione urbanistica, Pianificazione Strategica, Agricoltura e Difesa del suolo (fino al 31.12.2023)
Manuela Chioccia	Consigliera delegata - Viabilità, Mobilità e Infrastrutture

GRUPPO DI LAVORO CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE

Massimo Piacenza	Direttore Dipartimento IV "Pianificazione strategica e Governo del territorio" Coordinamento e Responsabile Unico del Procedimento
------------------	--

Dipartimento IV "Pianificazione strategica e Governo del territorio"

Maria Sparagna	Responsabile dell'Ufficio di Piano, Responsabile Tecnico dell'Ufficio di Esecuzione del Contratto (dal 20.11.2023)
Daniela Schiavetti	Responsabile amministrativo dell'ufficio di supporto al RUP

Altri Dipartimenti

Anna Rita Turlò	Responsabile Tecnico dell'ufficio supporto al RUP
Annabella Bucci	Responsabile Tecnico dell'Ufficio di Direzione dell'Esecuzione (fino al 17.11.2023)
Gabriella Polidoro	Direttore dell'Esecuzione del contratto
Maria Concetta Potenza	Responsabile Amministrativo dell'Ufficio di Direzione dell'Esecuzione
Antonello Celima	Collaudatore
Tommaso Maggi	Sistema Informativo Geografico – GIS (fino al 31.12.2022)
Loredana Santi	Sistema Informativo Geografico – GIS (dal 02.01.2023)

GRUPPO DI LAVORO

Redazione del piano affidata dalla Città metropolitana di Roma Capitale all'RTI **GO-Mobility – FIT – AIRIS**

Responsabile di commessa: **Daniele Mancuso**

Coordinamento Tecnico (*Steering Committee*)

Roberto Dall'Alba (responsabile tecnico generale) – **Andrea Spinosa** (referente Trasporto Rapido di Massa e Ferrovie) – **Claudio Minelli** (MIC-HUB - referente mobilità sostenibile) – **Oronzo Fanelli** (referente Sicurezza Stradale) – **Massimo Marciani** (FIT-Consulting – referente Merci e Logistica) - **Stefano Maurizio** (referente accessibilità e mobilità disabili) - **Francesco Ciaffi** (project manager).

Partecipazione e Comunicazione

Lorenzo Bertuccio (Scrat srl – referente partecipazione)

Elena Colli (coordinatrice attività partecipazione e comunicazione) - **Francesca Palandri** (Scrat srl) –

Chiara Trotto (Scrat srl) - **Alessandra Fratejacci** (Scrat srl)

Valutazione Ambientale Strategica e di Incidenza (Airis s.r.l.)

Irene Bugamelli - Camilla Alessi - Gildo Tomassetti - Francesca Rametta – Valeriano Franchi – Francesco Paganini – Lorenzo Diani – Alessia Neri

Componenti gruppo operativo multidisciplinare

GO-Mobility:

Roberto Dall'Alba (coordinatore generale), **Daniele Mancuso** (responsabile PUMS), **Francesco Ciaffi** (project manager), **Oronzo Fanelli** (PUMS e valutazioni tecnico-economiche), **Elena Colli** (processo metodologico partecipazione e comunicazione), **Daniele Di Antonio** (Responsabile analisi modellistiche e Big Data), **Paolo Mirabelli** (responsabile sviluppo modello multimodale), **Lorenzo Giannantoni** (modellista), **Stefania Lepore** (ufficio project management), **Sabrina Volpini** (responsabile attività rilievi del traffico), **Alessandro Sapienza** (rilievi e elaborazioni dati di traffico), **Rosa D'Alessandro** (comunicazione e social), **Giulia Cascone** (analisi TPL), **Simone Porcacchia** (quadro normativo), **Matteo Feliciano** (analisi TPL), **Michela Arcangeli** (documentazione amministrativa), **Daniele Aureli** (responsabile analisi dati e dashboard), **Daniel Nori** (responsabile gestione basi dati), **Davide Floridi** (analisi big data), **Davide Lucia** (mobilità attiva, accessibilità e integrazione Biciplan), **Alessandra Campo** (quadro conoscitivo), **Andrea Pitzalis** (analisi GIS), **Antonino Amoroso** (analisi GIS), **Chiara Tassinari** (elaborazioni grafiche e mappe), **Luca Carta** (supporto grafico), **Valentina Giacomelli** (MIC-Hub – ciclabilità), **Filippo Bissi** (MIC-Hub – ciclabilità), **Martina Parma** (MIC-Hub – ciclabilità).

FIT Consulting: (integrazione merci e logistica sostenibile)

Massimo Marciani (coordinatore)– **Fabio Cartolano** (responsabile tecnico) – **Marisa Meta** (responsabile redazione) – **Giacomo Lozzi** (TRELab)

Si ringrazia per la collaborazione:

Rete Ferroviaria Italiana (RFI): Direzione Stazioni – Direzione Commerciale – Ing. Renata Verghini (referente PUMS)

Regione Lazio - Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità: Stefano Fermante – Emanuela Vecchio – Luca Valeriani - Filippo Biasi

Agenzia Roma Servizi per la Mobilità: Anna Donati – Alessandro Fuschiotto – Stefano Brinchi – Fabio Nussio

Dipartimento Ingegneria Università Roma Tre: Linee di indirizzo per l'attuazione del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale- SMART -MR Interreg Europe: Marialisa Nigro – Rosita De Vincentis – Andreea Dumitru

1. Aggiornamento dei macro-obiettivi e degli obiettivi generali del PUMS	7
2. Semplificazione dei macro-obiettivi per la pesatura partecipata	13
2.1. La tabella semplificata dei macro-obiettivi per la pesatura con gli stakeholder	13
2.2. L'ulteriore semplificazione degli obiettivi per l'indagine CATI	16
3. Dalla lista obiettivi alla graduatoria: premessa metodologica.....	18
3.1. La costruzione partecipata della graduatoria	18
3.2. La graduatoria finale e l'assegnazione dei pesi	19
3.2.1. Il peso di ogni macro-obiettivo.....	19
3.2.2. Il peso delle diverse categorie di votanti	20
4. La graduatoria degli obiettivi del PUMS	22
4.1. Le priorità degli enti amministrativi	22
4.1.1. Graduatoria complessiva degli enti amministrativi	23
4.1.2. Focus: le priorità dei Consiglieri metropolitani.....	23
4.1.3. Focus: le priorità degli enti locali (Comuni e Municipi)	24
4.1.4. Focus: le priorità del Sistema Roma	25
4.1.5. Focus: le priorità degli altri sistemi	26
4.2. Le priorità delle altre categorie di stakeholder.....	27
4.3. Le priorità espresse dalla cittadinanza	28
5. Lettura critica dei risultati	30
5.1. Differenze e peculiarità territoriali	30
5.1.1. Differenze tra le priorità delle istituzioni del Sistema Roma rispetto altri sistemi	30
5.1.2. Differenze tra le priorità della popolazione per ambito territoriale	31
5.2. Differenze di priorità tra le diverse categorie di stakeholder	35
5.3. Differenze e peculiarità per variabili socio-demografiche.....	36

6. Per un PUMS su misura: indicazioni di policy	41
Indice delle figure	43
Indice delle tabelle	44

1. Aggiornamento dei macro-obiettivi e degli obiettivi generali del PUMS

Nel 2019 la Città metropolitana di Roma Capitale ha avviato il processo di redazione del PUMS, intraprendendo un **primo percorso di partecipazione** insieme alle amministrazioni dell'area metropolitana. Tale processo è terminato con lo sviluppo di un documento contenente le "Linee di indirizzo per la redazione del Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)"¹, approvato con Decreto della Sindaca n. 122 del 28.10.2019², composto di un quadro conoscitivo e di un set di **25 macro-obiettivi** (chiamati obiettivi specifici), **5 obiettivi generali** (chiamati macro-dimensioni) e **10 strategie operative**, definito e condiviso insieme ai soggetti istituzionali.

Tabella 1.1 Lista dei 25 obiettivi specifici formulati nel 2019

Obiettivi specifici (2019)	Macro-dimensioni (2019)
Miglioramento del TPL	Accessibilità
Potenziare l'accessibilità dei territori marginali e/o svantaggiati	Accessibilità
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Accessibilità
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio	Accessibilità
Riequilibrio modale della mobilità	Accessibilità
Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	Accessibilità
Sviluppo in modo sistematico dell'intermodalità con riferimento a tutte le reti di trasporto	Accessibilità
Riduzione della congestione stradale	Accessibilità
Riequilibrio dell'attuale disegno radiocentrico delle reti di mobilità sostenibile rafforzando le connessioni di tipo tangenziale fra i Sistemi locali	Accessibilità
Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Ambiente
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	Ambiente
Miglioramento della qualità dell'aria	Ambiente

¹ Consultabili al seguente indirizzo: https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/Linee_di_indirizzoPUMS-QuadroConoscitivo-1.pdf

² Consultabile al seguente indirizzo: https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/decreto_122-57_28_10_2019.pdf

Obiettivi specifici (2019)	Macro-dimensioni (2019)
Riduzione dell'inquinamento acustico	Ambiente
Risorse dedicate all'implementazione di strumenti di pianificazione e di interventi in tema di mobilità sostenibile per i comuni di piccola/media dimensione	Sostenibilità diffusa
Rafforzare il TPL a servizio dei centri attrattori situati in aree periferiche e di collegamento "diretto" tra i comuni diversi da Roma	Sostenibilità diffusa
Promuovere campagne di sensibilizzazione a forme di mobilità "sostenibili"	Sostenibilità diffusa
Migliorare la governance del sistema di mobilità	Sostenibilità diffusa
Aumento del tasso di occupazione	Sviluppo
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Sviluppo
Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Sviluppo
Miglioramento dell'inclusione sociale	Sviluppo
Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	Vivibilità
Riduzione dell'incidentalità stradale	Vivibilità
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Vivibilità
Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Vivibilità

Tabella 1.2 Obiettivi generali formulati nel 2019 (chiamati macro-dimensioni)

Macro-dimensioni 2019	Spiegazione
Accessibilità (sostenibilità sociale)	Circolare agevolmente nell'area accedendo agevolmente ai luoghi, alle funzioni e ai servizi dell'area, accedere agevolmente all'area dall'esterno e viceversa
Vivibilità (sostenibilità sociale)	Vivere in un'area piacevole, sicura e salubre, garantire un sistema di mobilità con spazi liberi dal traffico motorizzato e con bassi livelli di incidenti, di rumore e di inquinanti atmosferici dannosi per la salute
Sostenibilità ambientale	Ridurre al minimo gli impatti negativi della mobilità sulle risorse naturali e sull'ambiente, promuovere un sistema di mobilità che generi bassi livelli di emissione di gas climalteranti, di consumo di territorio e di produzione di rifiuti
Sostenibilità economica (sviluppo)	Riduzione delle spese dei cittadini per la mobilità pubblica e privata, efficienza nella gestione dei sistemi di mobilità, sostenibilità degli investimenti
Sostenibilità diffusa	Ridurre gli squilibri assicurando una maggiore penetrazione e omogeneità nel tessuto territoriale di collegamenti, servizi, innovazioni, incrementando così l'accessibilità, la sostenibilità economica e quella ambientale alle diverse scale della Città metropolitana

La ripresa nel **2021** del percorso di partecipazione per la prosecuzione dei lavori ha reso necessaria, tuttavia, una **fase di aggiornamento** delle linee di indirizzo formulate nel 2019. Nello specifico, si è dovuto tenere conto dei cambiamenti contestuali che hanno caratterizzato l'ultimo periodo. Negli ultimi due anni, infatti, il panorama nazionale e internazionale è cambiato, così come i riferimenti normativi da tener conto: in parte a causa di fattori legati alla pandemia, e in parte dovuto ad altri trend slegati o solo parzialmente correlati ad essa:

- **Pandemia Sars-Cov2**

- Cosa comporta? Limitazione agli spostamenti, ridotto utilizzo dei servizi di trasporto collettivo, regole di distanziamento sociale e stato di emergenza prorogato fino al 31/03/2022

- Come impatta su un PUMS? Sia nelle analisi dello stato attuale sia nella formulazione degli obiettivi vanno considerati i cambi dei comportamenti di mobilità e la nascita di nuovi trend, ad esempio: sdoganamento del fenomeno dello smart working e ampio ricorso all'e-commerce.
- **Green New Deal (Fit for 55)**
 - Cosa comporta? Nuovi e più ambiziosi target ambientali europei: l'obiettivo è di rendere l'UE il primo "blocco climaticamente neutro" entro il 2050 (-55% emissioni al 2030 rispetto ai livelli del 1990)
 - Come impatta su un PUMS? Nuove ambizioni a livello comunitario significano nuove ambizioni su tutti i livelli, anche quello metropolitano. Esempi: divieto di produzione di auto con motore a combustione interna al 2035; conversione delle flotte del TPL verso alimentazione «green»
- **PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza**
 - Cosa comporta? Maggiore disponibilità di fonti di finanziamento, altrimenti non disponibili e conseguenti necessità di strategie e azioni coerenti con gli obiettivi UE
 - Come impatta su un PUMS? Va considerata la presenza di nuove risorse dirette in particolare agli ambiti corrispondenti agli obiettivi del Green New Deal e del pacchetto NewGenerationEU, come la transizione ambientale e digitale (es. MaaS)
- **Cambio di attori istituzionali**
 - Cosa comporta? Nuovo sindaco metropolitano, cambio dei sindaci di molti comuni e delle relative visioni del sistema urbanistico e socioeconomico
 - Come impatta su un PUMS? Necessità di mettere a sistema la nuova rete di attori e consolidare i rapporti tra di essi e tra i diversi ambiti territoriali per lavorare in modo efficace nelle prossime fasi
- **Nuove norme e regolamenti, ad esempio:**
 - Riprogrammazione del trasporto pubblico: il nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico locale della Regione Lazio (DGR 22 settembre 2020, n. 617) definisce le Unità di Rete. Questo porta a nuovi scenari di pianificazione e di conseguenza a un ripensamento del ruolo del Piano di Bacino e del trasporto pubblico metropolitano.
 - Legge sul mobility management: la Legge 77 del 17 luglio 2020 di conversione del Decreto Rilancio del 19 maggio 2020 impone a tutte le imprese e Pubbliche Amministrazioni con oltre 100 dipendenti di nominare un mobility manager e adottare ogni anno un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente. Questo aumenta il numero di stakeholder competenti e la possibilità di individuare migliori strategie per gestire al meglio gli spostamenti quotidiani di chi si reca al lavoro.
 - Modifiche delle linee guida per la redazione dei PUMS: il decreto ministeriale D.M. 396 del 28/08/2019³ sostituisce la tabella dei macro-obiettivi allegati al precedente D.M. 397/2017⁴ con una nuova tabella di macro-obiettivi, rendendo necessario l'allineamento del precedente set di obiettivi e le relative caratteristiche (indicatori e unità di misura) con le nuove linee guida.

³ Consultabile all'indirizzo: https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/normativa/2021-11/M_INFR.GABINETTO.REG_DE-CRETI_R_0000444.12-11-2021.pdf

⁴ "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile", consultabile all'indirizzo: <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/10/05/17A06675/sq>

Questo ha comportato la necessità di aggiornare la lista dei macro-obiettivi e obiettivi generali tramite una **fase di partecipazione dedicata**, che ha avuto come output principale:

- Le **analisi SWOT** aggiornate del PUMS e dei piani di settore, con evidenziati i contenuti emersi e/o supportati nel corso dei processi partecipativi;
- La lista degli **obiettivi del PUMS metropolitano**, aggiornata ed integrata grazie ai risultati delle analisi territoriali e dei contributi provenienti dagli incontri di ascolto, risultante in **24 macro-obiettivi** (Tabella 1.3) e **5 obiettivi generali** (Tabella 1.4).

Tabella 1.3 Lista dei 24 macro-obiettivi aggiornati nel corso della prima fase del processo partecipativo del 2022

Macro-obiettivi (2022)	Obiettivi generali (2022)
Miglioramento del TPL	Efficienza
Riequilibrio modale della mobilità	Efficienza
Riduzione della congestione	Efficienza
Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Accessibilità
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)	Accessibilità
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Vivibilità
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Efficienza
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Efficienza
Miglioramento dell'intermodalità con il TPL	Efficienza
Sviluppo della smart mobility	Sviluppo
Aumento della sostenibilità diffusa	Sviluppo
Sviluppo del turismo lento	Sviluppo
Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Vivibilità
Miglioramento della qualità dell'aria	Vivibilità
Riduzione dell'inquinamento acustico	Vivibilità
Riduzione dell'incidentalità stradale	Sicurezza
Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	Sicurezza
Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Sicurezza
Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	Sicurezza
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Sicurezza
Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	Accessibilità
Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Vivibilità
Aumento del tasso di occupazione	Sviluppo
Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Accessibilità

Tabella 1.4 Obiettivi generali riformulati nel 2022 al termine della prima fase del processo partecipativo

Obiettivi generali 2022	Spiegazione
Accessibilità	Assicurare l'accessibilità alla mobilità di persone e merci in un'ottica equa e inclusiva
Efficienza	Sviluppare un sistema della mobilità metropolitana sostenibile ed efficiente
Sviluppo	Favorire lo sviluppo del territorio aumentando la competitività economica e la sostenibilità ambientale
Vivibilità	Migliorare la qualità della vita e dell'ambiente urbano
Sicurezza	Rendere più sicura la mobilità urbana a tutela di persone e veicoli

Gli obiettivi generali del PUMS metropolitano e i relativi gruppi di macro-obiettivi, riformulati grazie all'opera di aggiornamento prevista nella prima fase del processo partecipativo, si possono ricondurre a **5 dei 17 obiettivi di sviluppo sostenibile** (OSS) che costituiscono il nucleo vitale dell'**Agenda 2030** e che dovranno essere realizzati entro il 2030 a livello globale da tutti i Paesi membri dell'ONU, tenendo conto in maniera equilibrata delle tre dimensioni dello sviluppo sostenibile (economica, sociale ed ecologica). Il set di macro-obiettivi formulato per il PUMS metropolitano di Roma risponde infatti alle categorie dell'Agenda 2030 relative a:

1. Benessere e salute
2. Ridurre le disuguaglianze
3. Città e comunità sostenibili
4. Lavoro dignitoso e crescita economica
5. Lotta contro il cambiamento climatico

Le quali trovano corrispondenza anche con le priorità politiche e le linee di azione per il 2022 emanate dal **Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili** Enrico Giovannini (Contribuire al benessere delle persone; Ridurre le disuguaglianze; Sviluppare comunità sostenibili e resilienti; Aumentare la competitività; Affrontare la crisi climatica)⁵.

Uno schema rappresentativo delle corrispondenze che legano il PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale con le aree di interesse del MIMS e l'Agenda 2030 dell'ONU è osservabile nella Figura 1.1.

⁵ Rintracciabili a pag.3 del documento "DL Infrastrutture e Mobilità Sostenibili" pubblicato dal MIMS e il 3/08/2022 e consultabile al seguente indirizzo: https://www.mit.gov.it/nfsmigtgov/files/media/notizia/2022-08/Presentazione_DL_Infrastrutture_Mobilit%C3%A0_Sostenibili_20220803.pdf



Figura 1.1 Legame tra gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e gli obiettivi generali del PUMS metropolitano. Figura animata visualizzabile su <https://public.tableau.com/app/profile/go.mobility/viz/IIPUMSdellaCittmetropolitanadiRomaCapitale/SANKEY>

2. Semplificazione dei macro-obiettivi per la pesatura partecipata

2.1. La tabella semplificata dei macro-obiettivi per la pesatura con gli stakeholder

La tabella dei **24** macro-obiettivi del PUMS metropolitano si compone di **17** obiettivi minimi forniti dalle Linee Guida del MIMS (D.M. 397/2017 e D.M. 396/2018), **4** obiettivi derivanti dalle Linee Guida per la redazione dei Biciplan (art.6 legge 2/2018), e **3** formulati ad hoc in seguito all'ascolto delle peculiarità e necessità emerse dal territorio nel corso dei processi partecipativi.

La numerosità degli obiettivi e la loro complessa articolazione ha comportato la necessità di semplificare e ridurre la lista, per consentire una migliore comprensione e divulgazione presso gli stakeholder e la cittadinanza. È stata quindi proposta una versione sintetica e semplificata di questa tabella, consultabile nella Tabella 2.1, atta a rendere gli obiettivi **meno numerosi** (raggruppando gli obiettivi simili, come ad esempio *“Riduzione del numero di incidenti con morti e feriti”* e *“Riduzione dei costi sociali derivanti dagli incidenti stradali”*) e **più comprensibili** alla cittadinanza (con un linguaggio più intuitivo e semplice rispetto alla nomenclatura ufficiale ministeriale, come ad esempio *“Miglioramento del trasporto pubblico”* anziché *“Miglioramento del TPL”*). Questa semplificazione si è resa necessaria per rendere più agevole, e quindi più **efficace** e **affidabile**, l'assegnazione delle priorità agli obiettivi da parte di cittadini e stakeholder. Come verrà approfondito nel capitolo successivo, infatti, l'assegnazione delle priorità è avvenuta chiedendo agli stakeholder di stilare una classifica dei macro-obiettivi disponendoli in ordine di importanza.

Nella Tabella 2.2 è possibile consultare la **corrispondenza** tra i macro-obiettivi con nomenclatura ministeriale e i macro-obiettivi semplificati per la pesatura.

Tabella 2.1 Tabella degli obiettivi semplificati e relativa spiegazione sottoposti a pesatura nel corso dell'evento

Categoria	Icona	Macro-obiettivo semplificato	Spiegazione
Accessibilità		Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	Aumentare la capillarità del servizio TPL, il numero di veicoli di sharing mobility, Taxi e NCC, gli incentivi al car pooling, i veicoli sostenibili per la logistica urbana (es. cargo-bike, elettrici ecc)
		Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	Prevedere servizi di trasporto pubblico ad alta frequenza nei nuovi insediamenti previsti dai piani urbanistici
		Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	Migliorare l'accessibilità alle stazioni, ai parcheggi e al parco mezzi TPL tramite l'eliminazione delle barriere architettoniche

Categoria	Icona	Macro-obiettivo semplificato	Spiegazione
		Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	Aumentare l'offerta e l'attrattività della mobilità pubblica, condivisa e attiva (TPL, Pedonalità, Ciclabilità, Sharing) e aumentare la sostenibilità del percorso casa-lavoro offrendo alternative all'auto privata (mobility management)
Efficienza		Miglioramento del trasporto pubblico	Aumentare il numero di utenti del trasporto pubblico
		Riequilibrio modale della mobilità	Diminuire gli spostamenti quotidiani con auto e moto, a favore di modalità di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL)
		Riduzione della congestione	Diminuire i tempi di spostamento in auto privata, ad esempio riducendo il numero di veicoli circolanti, eliminando la sosta irregolare e sviluppando tecnologie per la gestione del traffico (infomobilità in tempo reale)
		Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Aumentare i servizi e le infrastrutture per la mobilità attiva (rete pedonale e ciclabile, stalli bici, velostazioni ecc) e promuovere la mobilità attiva, ad esempio, con servizi di bicibus, pedibus e attività di formazione
		Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Aumentare i servizi di mobilità in sharing (bici, monopattini, auto e scooter) ad esempio aumentando il numero di servizi e di mezzi disponibili ed estendendo l'area di operatività
		Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	Ottimizzare l'offerta e l'integrazione dei differenti sistemi di trasporto pubblico e/o privato (TPL gomma, TPL ferro, bici, monopattini e auto sia di proprietà che in sharing) per facilitare l'uso combinato di diverse modalità di spostamento
Sviluppo		Sviluppo della smart mobility	Diffondere e migliorare l'informazione in tempo reale sui servizi di mobilità (come app, paline informative e pannelli a messaggio variabile)
		Aumento della sostenibilità diffusa	Promuovere il policentrismo e la città dei 15 minuti e aumentare i collegamenti tra comuni limitrofi senza passare obbligatoriamente da Roma
		Sviluppo del turismo lento	Promuovere modalità di turismo lento (cicloturismo, cammini, turismo equestre) e aumentare le relative infrastrutture (percorsi, itinerari, segnaletica, strutture ricettive dedicate)
		Aumento del tasso di occupazione	Aumentare il numero di posti di lavoro connessi a servizi di mobilità e alla creazione di infrastrutture (come aziende di mobilità sharing o attività commerciali in prossimità di aree pedonali e della rete ciclabile)
Sicurezza e vivibilità		Aumento della sicurezza stradale	Ridurre il numero di incidenti e il conseguente costo sociale, con particolare attenzione agli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
		Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Contrastare i furti e le vandalizzazioni delle biciclette, ad esempio con l'aumento delle velostazioni e degli stalli bici
		Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Aumentare gli spazi dedicati alla mobilità pedonale, come aree pedonali, zone 30, spazi verdi e isole ambientali
		Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	Ridurre l'inquinamento dell'aria, l'inquinamento acustico e il consumo di carburante derivanti dall'uso di mezzi a benzina/diesel (auto, moto e TPL) a favore dei mezzi elettrici (auto, moto e TPL) o della mobilità attiva (piedi, bici e monopattini)
		Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	Aumentare la soddisfazione per il sistema di mobilità urbana con particolare riferimento all'utenza debole (pedoni, disabili, anziani, bambini)

Tabella 2.2 Corrispondenza macro-obiettivi MIMS e macro-obiettivi semplificati per la pesatura

Codice	Area di interesse MIMS	Obiettivo generale	Macro-obiettivo MIMS	Macro-obiettivo semplificato
A	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Efficienza	Miglioramento del TPL	Miglioramento del trasporto pubblico
A	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Vivibilità	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
A	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Efficienza	Riduzione della congestione	Riduzione della congestione
A	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Accessibilità	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci
A	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Efficienza	Riequilibrio modale della mobilità	Riequilibrio modale della mobilità
A	Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Accessibilità	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)	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani
B	Sostenibilità energetica e ambientale	Vivibilità	Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico
B	Sostenibilità energetica e ambientale	Vivibilità	Miglioramento della qualità dell'aria	
B	Sostenibilità energetica e ambientale	Vivibilità	Riduzione dell'inquinamento acustico	
C	Sicurezza della mobilità stradale	Sicurezza	Riduzione dell'incidentalità stradale	Aumento della sicurezza stradale
C	Sicurezza della mobilità stradale	Sicurezza	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	
C	Sicurezza della mobilità stradale	Sicurezza	Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	
C	Sicurezza della mobilità stradale	Sicurezza	Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	
D	Sostenibilità socio economica	Accessibilità	Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta
D	Sostenibilità socio economica	Accessibilità	Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)
D	Sostenibilità socio economica	Vivibilità	Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)
D	Sostenibilità socio economica	Sviluppo	Aumento del tasso di occupazione	Aumento del tasso di occupazione
*	*	Efficienza	Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico
*	*	Sviluppo	Sviluppo della smart mobility	Sviluppo della smart mobility

Codice Area di interesse MIMS		Obiettivo generale	Macro-obiettivo MIMS	Macro-obiettivo semplificato
*	*	Sviluppo	Aumento della sostenibilità diffusa	Aumento della sostenibilità diffusa
*	*	Efficienza	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva
*	*	Efficienza	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa
*	*	Sicurezza	Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Miglioramento della sicurezza delle biciclette
*	*	Sviluppo	Sviluppo del turismo lento	Sviluppo del turismo lento

*= macro-obiettivi specifici non presenti tra i 17 minimi indicati dalle Linee Guida e formulati in seguito alle consultazioni con il territorio. In rosso quelli derivanti e/o rielaborati dalle Linee Guida Biciplan, e in blu quelli formulati ad hoc.

2.2. L'ulteriore semplificazione degli obiettivi per l'indagine CATI

Nel mese di marzo 2022 è stata condotta un'indagine telefonica CATI (Computer Assisted Telephone Interview) con lo scopo di rilevare il diario degli spostamenti di un campione rappresentativo della popolazione della Città metropolitana di Roma Capitale e completare le analisi territoriali per la redazione dei quadri conoscitivi del PUMS (vedi par.4.1.6 del Quadro Conoscitivo del PUMS). Approfittando delle potenzialità offerte da questo strumento di indagine, ovvero la possibilità di intercettare un ampio numero di persone in rappresentanza di diverse classi di età, provenienze e caratteristiche socio-demografiche, si è aggiunto un set di domande semplici, brevi e comprensibili atte ad indagare le sensibilità della cittadinanza rispetto agli obiettivi del PUMS metropolitano.

Una terza semplificazione del set di macro-obiettivi del PUMS è stata quindi effettuata per facilitare la raccolta del parere della cittadinanza. Questo passaggio si è reso necessario in quanto tale metodologia di indagine richiede **domande semplici** comprensibili a tutto il campione (quindi a persone di tutte le età, classi sociali e livelli di competenze linguistiche e tecniche) e **poco numerose**, per non prolungare eccessivamente i tempi delle interviste e comprometterne i risultati e l'efficacia.

Gli obiettivi del PUMS metropolitano sono quindi stati accorpati in **10 temi** principali che ne riflettersero i contenuti. È stato chiesto di assegnare ad ogni tema un grado di priorità indicando quanto ritenessero urgente migliorarlo (vedi Tabella 2.3). Si è avuto cura che l'ordine dei temi fosse sempre casuale e quindi diverso per ogni intervista. La corrispondenza tra i **19 macro-obiettivi semplificati** del PUMS e le **10 domande della CATI** si può consultare nella tabella Tabella 2.4.

Tabella 2.3 Struttura della sezione di domande della CATI relativa alle valutazioni sui temi del PUMS corrispondenti agli obiettivi

SEZIONE 3 – LE VALUTAZIONI SUL SISTEMA DI MOBILITÀ

Pensando al sistema di mobilità urbana nel territorio del Comune di Roma e della area Metropolitana, quanto ritiene urgente (utilizzando una scala di valutazione molto, abbastanza, poco, per niente) migliorare questi aspetti (ruotare gli item):

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico	1	2	3	4	5
Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)	1	2	3	4	5
Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)	1	2	3	4	5
Sicurezza stradale e incidentalità	1	2	3	4	5
Presenza di aree pedonali e zone 30 (dedicate ad un traffico a velocità moderata)	1	2	3	4	5
Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico	1	2	3	4	5

SEZIONE 3 – LE VALUTAZIONI SUL SISTEMA DI MOBILITÀ

Pensando al sistema di mobilità urbana nel territorio del Comune di Roma e della area Metropolitana, quanto ritiene urgente (utilizzando una scala di valutazione molto, abbastanza, poco, per niente) migliorare questi aspetti (ruotare gli item):

	1	2	3	4	5
Sviluppo della mobilità elettrica					
Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)	1	2	3	4	5
Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)	1	2	3	4	5
Congestione stradale (tempi di percorrenza)	1	2	3	4	5

Tabella 2.4 Corrispondenza tra i 19 macro-obiettivi semplificati e le 10 domande CATI

Macro-obiettivi semplificati	Domanda CATI corrispondente
Miglioramento del trasporto pubblico	Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico
Riduzione della congestione	Congestione stradale (tempi di percorrenza)
Aumento della sostenibilità diffusa	Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)
Sviluppo della smart mobility	Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)
Aumento della sicurezza stradale	Sicurezza stradale e incidentalità
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Presenza di aree pedonali e zone 30 (dedicate ad un traffico a velocità moderata)
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico
	Sviluppo della mobilità elettrica
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)
Riequilibrio modale della mobilità	Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)
Aumento del tasso di occupazione	Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)
Sviluppo del turismo lento	Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)

3. Dalla lista obiettivi alla graduatoria: premessa metodologica

3.1. La costruzione partecipata della graduatoria

La graduatoria complessiva con la lista dei macro-obiettivi prioritari del PUMS ed i relativi pesi è stata ottenuta grazie ad una serie di passaggi preliminari che ne garantissero la correttezza e comunicabilità, ovvero:

- 1) **Semplificazione** degli obiettivi (vedi sopra);
- 2) Accompagnamento degli stakeholder ad una **votazione consapevole**, attraverso esercitazioni e attività interattive portate avanti nell'ambito dei processi partecipativi volte ad approfondire ogni macro-obiettivo, prendere confidenza con gli stessi e stimolarne e accompagnarne gradualmente il confronto (es. facendo scegliere tre obiettivi preferiti per ogni area tematica), fornendo materiale chiaro ed esaustivo a supporto della votazione (es. vademecum con la lista degli obiettivi e relativa spiegazione, resa più chiara e leggibile grazie all'uso di colori e icone – Tabella 2.1 – da tenere sottomano per l'assegnazione delle priorità);
- 3) Predisposizione di uno **strumento intuitivo** e user-friendly per agevolare l'assegnazione delle priorità:
 - a. la votazione è avvenuta grazie ad una funzionalità del software per indagini "Survey Monkey", che permette di costruire una **graduatoria** da un set di elementi che possono essere trascinati verso la posizione desiderata, ordinando dalla posizione 1 alla posizione 19 i macro-obiettivi in funzione di quanto si ritenesse prioritario il loro perseguimento;
 - b. Si è avuto cura di far apparire la lista di obiettivi sempre in **ordine casuale** e diverso per ogni votante in modo da non influenzarne il voto, e di rendere possibile una sola votazione per ogni dispositivo;
 - c. È stato scelto di far stilare una classifica di obiettivi anziché indicare un livello di priorità di ogni obiettivo (es. punteggio da 1 a 5) per evitare il rischio – come spesso accade – che tutti i macro-obiettivi venissero ritenuti "altamente prioritari", e indurre un livello più profondo di ragionamento e **prioritizzazione**.

Alla chiusura del questionario, 111 rappresentanti delle realtà del territorio (43 rappresentanti degli enti amministrativi – Comuni dell'area metropolitana, Municipi di Roma e Città metropolitana – e 68 altri soggetti) hanno espresso il loro punto di vista stilando una graduatoria degli obiettivi del PUMS che rispecchiasse le preferenze della loro organizzazione o comunità di riferimento. A seguito delle operazioni di pulizia del database (selezione delle sole risposte valide e complete, corretta assegnazione delle categorie, eliminazione dei doppi, accorpamento delle valutazioni di più rappresentanti per lo stesso ente) sono risultate 87 graduatorie di obiettivi valide corrispondenti ad ognuno dei soggetti del territorio rappresentati dai votanti, pari al **20,2%** del totale dei soggetti mappati (430), di cui **30 enti comunali** (suddivisi per sistemi territoriali), **4 consiglieri metropolitani**, e **53 stakeholder** di altra natura (altre istituzioni ed enti, imprese e associazioni di categoria, operatori della mobilità, istruzione, cittadinanza e associazionismo), come esposto di seguito (Tabella 3.1, Tabella 3.2). Alle classifiche stilate dagli stakeholder grazie allo strumento Survey Monkey si sono quindi aggiunte le priorità espresse da **5.613 cittadini** intervistati tramite l'indagine CATI ed elaborate per essere integrate nella graduatoria complessiva.

Tabella 3.1 - Numero di graduatorie ottenute dagli enti amministrativi per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi

Sistemi territoriali	N° comuni/municipi votanti
Sistema Roma	5
Sistema Civitavecchia	3
Sistema Velletri	10
Sistema Fiano Romano	3
Sistema Pomezia	2
Sistema Tivoli	7
Città metropolitana di Roma Capitale (consiglieri metropolitani)	4
Totale	34

Tabella 3.2 - Numero di graduatorie ottenute dagli stakeholder (esclusi gli enti amministrativi) per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi

Categorie di stakeholder (esclusi gli enti amministrativi)	N° enti votanti
Altre istituzioni ed enti	12
Imprese e associazioni di categoria	26
Operatori della mobilità	4
Istruzione	4
Cittadinanza e associazionismo	7
Totale	53

Tabella 3.3 Numero di graduatorie ottenute dalle priorità espresse con le interviste telefoniche CATI

Cittadinanza	N° pareri raccolti
Persone intervistate tramite CATI	5.613
Totale	5.613

3.2. La graduatoria finale e l'assegnazione dei pesi

3.2.1. Il peso di ogni macro-obiettivo

L'assegnazione delle priorità ai macro-obiettivi del PUMS, e la loro traduzione in un "peso" specifico, serve in primo luogo ad individuare i **temi maggiormente condivisi** e a formulare le **azioni prioritarie** del PUMS, e in secondo luogo è fondamentale per guidare il **monitoraggio** e la **valutazione** del Piano. In fase di valutazione dell'operato del PUMS, che avverrà a cadenza biennale parallelamente al monitoraggio degli indicatori, si darà infatti maggiore risalto al grado di perseguimento degli obiettivi che sono stati ritenuti prioritari dal territorio, e lo stato di attuazione delle relative azioni.

Come è stato **calcolato** questo peso?

1. In fase di pesatura degli obiettivi, ogni votante stilando una graduatoria ha assegnato ad ogni macro-obiettivo una **posizione in classifica** (1 per il primo, 19 per l'ultimo).
2. Per ogni macro-obiettivo si è dunque calcolata la **sommatoria** dei diversi numeri da 1 a 19 ad essi assegnati dai votanti, dove punteggi minori avrebbero indicato generalmente posizioni più alte in classifica, mentre

punteggi maggiori posizioni generalmente più basse. Ad esempio: se su 87 graduatorie un macro-obiettivo è sempre stato messo al primo posto e una sola volta al decimo posto, ha raccolto un punteggio finale pari a 97, dato da $(87 \times 1) + (10 \times 1)$.

3. Ai voti assegnati tramite le graduatorie stilate dagli stakeholder si sono aggiunti ed **integrati** i punteggi calcolati dalle priorità espresse dai 5.613 cittadini rispondenti alla CATI, che sono state ricavate grazie alla corrispondenza tra la lista di macro-obiettivi ed i 10 temi su cui si è chiesto di esprimere un grado di priorità (Tabella 2.4);
4. Ordinando in modo crescente i punteggi complessivi dati dalle sommatorie per ogni macro-obiettivo si è dunque ottenuta una **classifica finale**, dove i macro-obiettivi che hanno ottenuto il punteggio minore sono stati ritenuti *“maggiormente prioritari”* in quanto più volte posti nelle prime posizioni della classifica da stakeholder e cittadini. In caso di parità di punteggio, la posizione in classifica risulta la stessa (questa è la ragione per cui, ad esempio, in graduatoria possono apparire due 11° posti).
5. I punteggi di ogni macro-obiettivo sono stati infine **normalizzati** per assumere un valore da 5 a 1 che rappresentasse il peso (dove il primo in classifica=peso 5, l'ultimo in classifica=peso 1, e di conseguenza il peso degli obiettivi tra la posizione 2 e 18 è stato distribuito linearmente e proporzionalmente al punteggio raccolto).

La classifica così ottenuta è stata **ulteriormente ponderata** sulla base di un “peso” aggiuntivo assegnato a ciascuna categoria di votanti, come mostrato nel paragrafo successivo.

3.2.2. Il peso delle diverse categorie di votanti

Per ottenere la graduatoria definitiva degli obiettivi del PUMS si è effettuato un ultimo passaggio in cui si è assegnato ad ogni categoria di votanti un peso diverso, sulla base di criteri opportunamente giustificati dalla diversa natura delle tre categorie di stakeholder. Nello specifico, la pesatura è avvenuta secondo un metodo proporzionale che ha assegnato rispettivamente un peso del:

- **50%** alle priorità assegnate dai **Comuni e Municipi metropolitani** e dai consiglieri della **Città metropolitana di Roma Capitale**, in quanto enti istituzionali super-partes e attuatori delle misure previste dal PUMS;
- **30%** alle priorità espresse dalla **popolazione** interpellata tramite indagine telefonica, in quanto rappresentanti dell'espressione popolare e dei temi più o meno condivisi dalla cittadinanza in generale;
- **20%** alle priorità assegnate dai **portatori di interesse** (altri enti e istituzioni, imprese e associazioni di categoria, operatori della mobilità, istruzione, cittadinanza e associazionismo), in quanto esperti e rappresentanti delle diverse comunità professionali e sociali facenti parte del territorio metropolitano e portatori di specifici interessi ed esigenze.

La graduatoria risultante dall'applicazione dei pesi assegnati ad ogni categoria di stakeholder produce la seguente classifica finale, qui rappresentata con i corrispondenti macro-obiettivi espressi con la nomenclatura ministeriale (Tabella 3.4).

Tabella 3.4 Graduatoria e pesi ottenuti applicando le metodologie di calcolo sopra esposte

Area di interesse	Obiettivo pesato (semplificato)	Macro-obiettivo con nomenclatura MIMS	Peso	Ranking
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento del trasporto pubblico	Miglioramento del TPL	5.00	1°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	4.67	2°
C - Sicurezza della mobilità stradale		Riduzione dell'incidentalità stradale	4.53	3°
C - Sicurezza della mobilità stradale	Aumento della sicurezza stradale	Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti	4.53	3°
C - Sicurezza della mobilità stradale		Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	4.53	3°

Area di interesse	Obiettivo pesato (semplificato)	Macro-obiettivo con nomenclatura MIMS	Peso	Ranking
C - Sicurezza della mobilità stradale		Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)	4.53	3°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Sviluppo della smart mobility	Sviluppo della smart mobility	3.75	4°
D - Sostenibilità socio economica	Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica)	3.69	5°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Riequilibrio modale della mobilità	Riequilibrio modale della mobilità	3.36	6°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Aumento della sostenibilità diffusa	Aumento della sostenibilità diffusa	3.17	7°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	Miglioramento della accessibilità di persone e merci	3.14	8°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	3.11	9°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Riduzione della congestione	Riduzione della congestione	2.81	10°
B - Sostenibilità energetica e ambientale		Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi	2.53	11°
B - Sostenibilità energetica e ambientale	Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	Miglioramento della qualità dell'aria	2.53	11°
B - Sostenibilità energetica e ambientale		Riduzione dell'inquinamento acustico	2.53	11°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	2.53	11°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	2.36	13°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	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)	2.22	14°
A - Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	Sviluppo del turismo lento	Sviluppo del turismo lento	1.78	15°
D - Sostenibilità socio economica	Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	Aumento della soddisfazione della cittadinanza	1.72	16°
D - Sostenibilità socio economica	Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	Riduzione della spesa per la mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	1.67	17°
D - Sostenibilità socio economica	Aumento del tasso di occupazione	Aumento del tasso di occupazione	1.14	18°
C - Sicurezza della mobilità stradale	Miglioramento della sicurezza delle biciclette	Miglioramento della sicurezza delle biciclette	1.00	19°

*= macro-obiettivi specifici non presenti tra i 17 minimi indicati dalle Linee Guida e formulati in seguito alle consultazioni con il territorio. In rosso quelli derivanti e/o rielaborati dalle Linee Guida Biciplan, e in blu quelli formulati ad hoc.

4. La graduatoria degli obiettivi del PUMS

4.1. Le priorità degli enti amministrativi

Per una efficace gestione dei processi partecipativi, i Comuni del territorio metropolitano sono stati suddivisi per i **sistemi territoriali** individuati in occasione del PGPT metropolitano⁶ (Figura 4.1). Questa suddivisione è stata utilizzata per l'organizzazione degli incontri specifici per ambito territoriale, e viene ripresa in questa occasione per aggregare le preferenze espresse dai Comuni metropolitani e osservare eventuali peculiarità territoriali. I voti provenienti dai Consiglieri metropolitani sono invece considerati in rappresentanza dell'area metropolitana nel suo complesso.

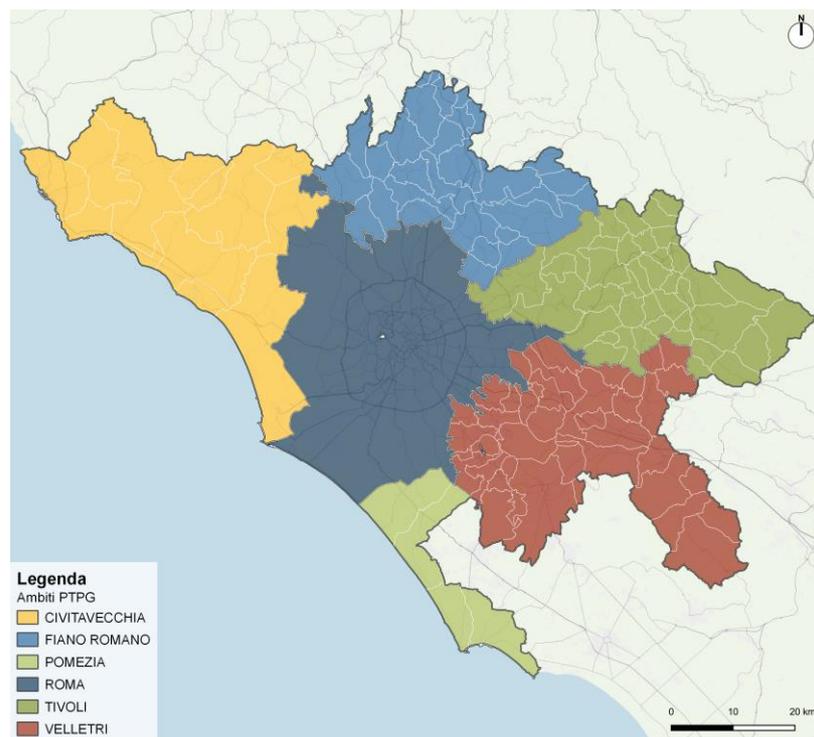


Figura 4.1 Ambiti territoriali in cui sono stati suddivisi i Comuni metropolitani per gli incontri di ascolto

⁶ Ambiti territoriali considerati puramente a scopo aggregativo. Per approfondire: "Il territorio metropolitano, cartografie e numeri" di Città metropolitana di Roma Capitale, consultabile al seguente link: <https://www.cittametropolitanaroma.it/notizia/territorio-metropolitano-cartografie-neri-base-conoscenza-fondamentale-progettare-territorio/>

4.1.1. Graduatoria complessiva degli enti amministrativi

Dalle graduatorie espresse dai 25 Comuni e 5 Municipi che hanno partecipato all'assegnazione delle priorità (Figura 4.2), unitamente a quelle espresse dai Consiglieri metropolitani, si è ottenuta la seguente classifica complessiva che riflette le sensibilità degli **enti amministrativi** (Tabella 4.1).

Tabella 4.1 Graduatoria complessiva degli enti amministrativi (Comuni, Municipi e Consiglio metropolitano)

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento del trasporto pubblico	1°
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	2°
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	3°
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	4°
Aumento della sicurezza stradale	5°
Sviluppo della smart mobility	6°
Aumento della sostenibilità diffusa	7°
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	8°
Riequilibrio modale della mobilità	9°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	10°
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	11°
Sviluppo del turismo lento	11°
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	13°
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	13°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	15°
Aumento del tasso di occupazione	16°
Riduzione della congestione	17°
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	18°
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	19°

4.1.2. Focus: le priorità dei Consiglieri metropolitani

Dalle graduatorie redatte dai 4 Consiglieri metropolitani che hanno rappresentato nello specifico il punto di vista dell'ente Città metropolitana di Roma Capitale si è ottenuta la seguente classifica.

Tabella 4.2 Graduatoria degli obiettivi espressi dai Consiglieri metropolitani

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	1°
Riequilibrio modale della mobilità	2°
Aumento della sicurezza stradale	3°
Miglioramento del trasporto pubblico	4°
Aumento della sostenibilità diffusa	5°
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	6°
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	6°
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	8°
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	9°
Riduzione della congestione	10°
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	11°
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	12°

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Sviluppo della smart mobility	12°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	14°
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	15°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	16°
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	17°
Aumento del tasso di occupazione	18°
Sviluppo del turismo lento	19°

4.1.3. Focus: le priorità degli enti locali (Comuni e Municipi)

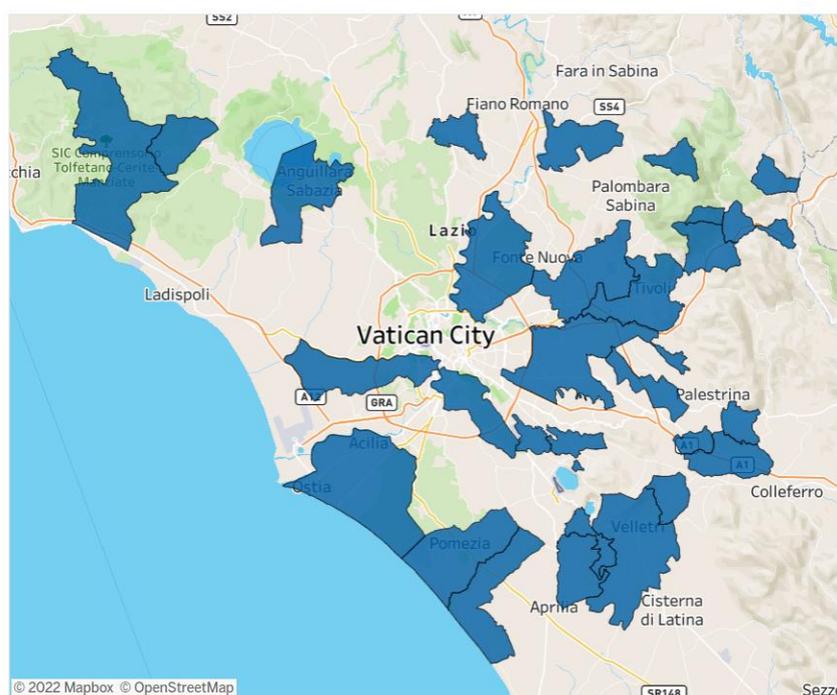


Figura 4.2 Mappa dei Comuni e Municipi votanti che hanno espresso le loro priorità (evidenziati in blu)

Tabella 4.3 Graduatoria: le priorità degli enti locali (Comuni e Municipi)

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento del trasporto pubblico	1°
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	2°
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	3°
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	4°
Sviluppo della smart mobility	5°
Aumento della sicurezza stradale	6°
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	7°
Aumento della sostenibilità diffusa	8°
Sviluppo del turismo lento	9°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	10°
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	11°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	12°

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Aumento del tasso di occupazione	13°
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	14°
Riequilibrio modale della mobilità	14°
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	16°
Riduzione della congestione	17°
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	18°
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	19°

4.1.4. Focus: le priorità del Sistema Roma

Municipi votanti (5): III, VI, VIII, X, XII (Figura 4.3).



Figura 4.3 Mappa dei Municipi del Sistema Roma che hanno espresso le loro priorità (evidenziati in blu)

Tabella 4.4 Graduatoria: le priorità del Sistema Roma

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento del trasporto pubblico	1°
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	1°
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	3°
Aumento della sostenibilità diffusa	4°
Riduzione della congestione	5°
Sviluppo della smart mobility	6°
Aumento della sicurezza stradale	7°
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	7°
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	9°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	10°
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	11°
Aumento del tasso di occupazione	12°
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	12°
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	12°
Riequilibrio modale della mobilità	15°
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	16°

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	17°
Sviluppo del turismo lento	18°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	19°

4.1.5. Focus: le priorità degli altri sistemi

Comuni votanti (25): Anguillara Sabazia, Ardea, Canale Monterano, Cave, Ciampino, Genzano di Roma, Grottaferrata, Guidonia Montecelio, Labico, Lanuvio, Lariano, Mandela, Monteflavio, Montelibretti, Morlupo, Pomezia, Roccagiovine, Roviano, Tivoli, Tolfa, Vallinfreda, Valmontone, Velletri, Vicovaro, Zagarolo.

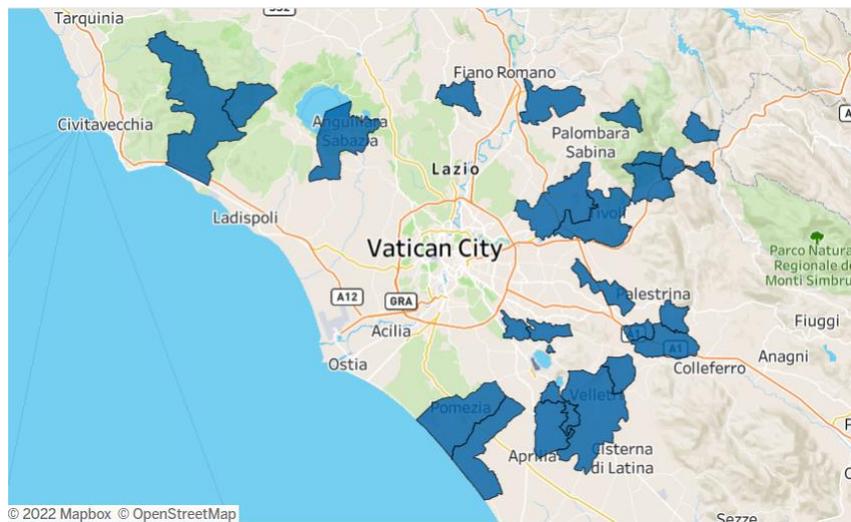


Figura 4.4 Mappa dei Comuni al di fuori del Sistema Roma che hanno espresso le loro priorità (evidenziati in blu)

Tabella 4.5 Graduatoria: le priorità dei Comuni al di fuori del Sistema Roma

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento del trasporto pubblico	1°
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	2°
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	3°
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	4°
Sviluppo della smart mobility	4°
Aumento della sicurezza stradale	6°
Sviluppo del turismo lento	6°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	8°
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	9°
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	10°
Aumento della sostenibilità diffusa	11°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	12°
Riequilibrio modale della mobilità	13°
Aumento del tasso di occupazione	14°
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	15°
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	16°
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	17°
Riduzione della congestione	18°

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	19°

4.2. Le priorità delle altre categorie di stakeholder

Analogamente a quanto fatto per gli enti amministrativi, anche le altre tipologie di stakeholder sono state suddivise in diverse categorie utili a identificare le diverse soggettività rappresentate, e ad assicurarsi la rappresentanza delle stesse nel corso degli incontri e delle attività di partecipazione. Per l'identificazione degli stakeholder sono state infatti individuate cinque categorie alle quali si è sempre fatto riferimento lungo tutto il processo:

1. Istituzioni ed enti
2. Imprese e associazioni di categoria
3. Operatori della mobilità
4. Istruzione
5. Cittadinanza e associazionismo

In questo caso, dalla categoria "Istituzioni ed enti" sono esclusi gli enti amministrativi (Comuni, Municipi e Città metropolitana di Roma Capitale), le cui preferenze sono state valutate a parte in quanto rappresentanti istituzionali "neutri" dei bisogni generali del territorio, oltre che attuatori concreti delle misure previste dal PUMS. Al contrario, le altre categorie di stakeholder rappresentano generalmente gli **interessi specifici** di particolari categorie di persone e/o tematiche (disabilità, mobilità ciclabile, istruzione, mobility management ecc.).

Tabella 4.6 Graduatoria: le priorità degli altri stakeholder (diversi dagli enti amministrativi)

Macro-obiettivi semplificati	Ranking
Miglioramento del trasporto pubblico	1°
Riduzione della congestione	2°
Miglioramento dell'intermodalità con il trasporto pubblico	3°
Aumento della sicurezza stradale	4°
Sviluppo della smart mobility	5°
Riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico	6°
Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano	7°
Miglioramento dell'offerta e prossimità dei servizi di mobilità per persone e merci	8°
Riequilibrio modale della mobilità	9°
Aumento della sostenibilità diffusa	10°
Miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o a mobilità ridotta	11°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità attiva	12°
Miglioramento della sicurezza delle biciclette	13°
Miglioramento dell'attrattività della mobilità condivisa	14°
Aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)	15°
Riduzione della spesa per la mobilità (connessa alla necessità di usare il veicolo privato)	16°
Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani	17°
Aumento del tasso di occupazione	18°
Sviluppo del turismo lento	19°

4.3. Le priorità espresse dalla cittadinanza

L'indagine telefonica CATI (Computer Assisted Telephone Interview), costruita ad hoc per il PUMS metropolitano e condotta nel mese di marzo 2022, ha avuto l'obiettivo di raccogliere informazioni sugli spostamenti e sulle valutazioni relative al sistema della mobilità da parte delle persone residenti o domiciliate a Roma e negli altri 120 Comuni dell'area metropolitana.

Il campione complessivo, composto da **5.613 interviste** a persone tra i 15 e i 75 anni di età, ha tenuto conto di elementi territoriali e demografici, avendo cura di includere quote rappresentative di persone per ogni classe di età, genere, e provenienza territoriale (suddividendo il territorio nei 9 sub-bacini individuati per il Piano di Bacino ed analizzati nel capitolo dedicato alla *Domanda di Mobilità* presente nel documento sulle *Linee di indirizzo per la redazione del PUMS della Città metropolitana di Roma Capitale* a cura della Città Metropolitana di Roma Capitale).

I risultati della CATI rappresentano il **“parere popolare”**, ovvero restituiscono una fotografia dei temi più o meno “caldi” per la cittadinanza, fornendo un quadro affidabile su quali siano le questioni maggiormente condivise e accettate, e quali i temi più o meno sentiti dai “non addetti ai lavori”. Va ricordato infatti che le diverse categorie di stakeholder citate nei paragrafi precedenti sono state accompagnate al voto attraverso un percorso di (in)formazione e familiarizzazione con gli obiettivi del PUMS e il processo di lavoro per la redazione del PUMS e dei Piani di Settore, mentre le persone intercettate con l'indagine CATI hanno espresso un parere “a caldo” indipendentemente dai diversi livelli di conoscenza e familiarità con i temi del PUMS, in rappresentanza del **sentimento comune** e dei bisogni reali e diretti della **cittadinanza in generale**.

Tabella 4.7 Valutazione dell'urgenza di migliorare i diversi aspetti del sistema di mobilità metropolitano da parte della popolazione intervistata

	Molto	Abbastanza	Poco	Per niente	Non sa
Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico	23%	51%	19%	3%	4%
Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)	21%	50%	19%	5%	7%
Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)	21%	50%	19%	3%	6%
Sicurezza stradale e incidentalità	30%	53%	15%	1%	0%
Presenza di aree pedonali e zone 30 (dedicate ad un traffico a velocità moderata)	20%	49%	21%	4%	5%
Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico	30%	52%	16%	2%	1%
Sviluppo della mobilità elettrica	21%	50%	19%	4%	6%
Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)	22%	50%	18%	3%	6%
Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)	20%	51%	22%	3%	4%
Congestione stradale (tempi di percorrenza)	29%	54%	15%	1%	1%

Da una prima analisi delle valutazioni (Tabella 4.7) emergono come **temi prioritari** (quindi valutati generalmente come “molto” urgenti da migliorare per ampie quote di popolazione) la sicurezza stradale, l'inquinamento dell'aria e acustico (entrambe al 30%), e la congestione stradale (29%).

I temi del PUMS sono **tutti abbastanza sentiti**, con le maggiori percentuali distribuite tra le risposte “Molto” e “Abbastanza”. Tra i temi che tuttavia risultano per alcune porzioni di popolazione – sebbene modeste – come “poco” o “per niente” urgenti da migliorare sono la capillarità dei diversi servizi di trasporto (“per niente” urgente per il 5% delle persone intervistate), la presenza di aree pedonali e zone 30 (“poco” urgente per il 21% e “per niente” per il 4%), lo sviluppo della mobilità elettrica (“per niente” urgente per il 4%) e la sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (“poco” urgente per il 22%).

La percentuale di persone che ha risposto “Non so” permette inoltre di individuare i temi o terminologie che potrebbero essere **meno comprensibili** da parte della cittadinanza “non addetta ai lavori”: *capillarità* dei diversi servizi di trasporto (7%); inclusività e accessibilità, che comprende il tema delle *barriere architettoniche* e *pannelli informativi* (6%); o temi più ambigui come la redistribuzione del traffico e la mobilità elettrica (entrambi 6%). I temi invece universalmente riconosciuti e comprensibili risultano essere gli stessi che vengono valutati come maggiormente urgenti da migliorare, ovvero la **sicurezza stradale** (0%), l'**inquinamento dell'aria e acustico** e la **congestione stradale** (entrambi all'1%), in quanto parte di un vocabolario ormai diffuso che riguarda l'esperienza e la vita quotidiana anche dei “non addetti ai lavori”.

5. Lettura critica dei risultati

Da una prima lettura dei risultati, emerge in modo netto una priorità trasversale riconosciuta in generale da tutte le categorie di stakeholder e persone interpellate: il **miglioramento del trasporto pubblico**. Questo risultato testimonia il ruolo chiave che questo servizio gioca nell'avanzamento concreto verso un modello di mobilità più sostenibile e universalmente condiviso.

Non si possono tuttavia tralasciare le peculiarità e differenze di priorità che possono emergere da una più attenta e dettagliata analisi delle valutazioni, che tenga conto delle **diversità territoriali** e **socio-demografiche** che convivono nell'area metropolitana romana. Queste informazioni, derivanti da una lettura comparata delle diverse graduatorie e valutazioni riassunte nei prossimi paragrafi, possono infatti essere utili per la formulazione di politiche più mirate e adatte alle esigenze delle diverse categorie di attori, territori e comunità presenti sul territorio metropolitano romano.

5.1. Differenze e peculiarità territoriali

5.1.1. Differenze tra le priorità delle istituzioni del Sistema Roma rispetto altri sistemi

La lettura disgiunta delle priorità espresse dal Sistema Roma rispetto agli altri sistemi territoriali permette di identificare le diverse esigenze e peculiarità che caratterizzano la Capitale in quanto centro metropolitano, e allo stesso tempo mettere in luce quelle degli altri Comuni metropolitani.

Da una prima lettura risultano lampanti alcune differenze principali: il miglioramento dell'**intermodalità con il trasporto pubblico** è un tema che a Roma si posiziona oltre la metà della classifica (11° posto), mentre per gli altri Comuni ha un'importanza molto più spiccata, che lo posiziona infatti al secondo posto: la possibilità di agevolare combinazioni di viaggio che prevedono ad esempio auto+treno o bici+treno rappresentano infatti una possibilità importante per Comuni scarsamente serviti di trasferire almeno in parte su ferro o gomma quote importanti di traffico privato diretto verso la Capitale o altri poli attrattori. Allo stesso modo, lo sviluppo del **turismo lento**, poco sentito a Roma (18° posto) sale di importanza per gli altri Comuni, che lo inseriscono al 6° posto, probabilmente in quanto legato ad opportunità di sviluppo locale e attrattività specialmente per territori che, a differenza di Roma, si trovano fuori dai circuiti delle tradizionali tratte e mete turistiche. Il miglioramento della mobilità a piedi e in bicicletta risulta più urgente per questi territori se comparato con Roma, dove l'aumento dell'**attrattività della mobilità attiva** occupa l'ultimo posto in classifica (rispetto all'8° degli altri Comuni), così come il miglioramento della **qualità dello spazio stradale urbano** (7° a Roma, 3° per gli altri).

Al contrario, la **congestione** risulta essere un problema assai rilevante per Roma (al 5° posto), mentre risulta meno urgente per le altre amministrazioni (18°). D'altronde, il traffico è un problema noto per la capitale d'Italia: nella classifica "Traffic Index" redatta annualmente da TomTom, la città di Roma risulta la seconda più trafficata in Italia e la 54° a livello

mondiale⁷. L'altra grande differenza nelle priorità è relativa alla **soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole)**, che Roma pone al terzo posto mentre finisce al 17° per gli altri Comuni.

Infine, in riferimento alle priorità espresse dal Consiglio metropolitano, è interessante notare come il loro contributo sposti il peso su alcuni temi di **carattere più metropolitano**, come l'obiettivo dell'*aumento della sostenibilità diffusa*, volto a promuovere il policentrismo e la città dei 15 minuti e aumentare i collegamenti tra comuni limitrofi senza passare obbligatoriamente da Roma, e di **pianificazione territoriale generale**, tipicamente di competenza metropolitana, come il *miglioramento dello spazio stradale e urbano e l'integrazione tra lo sviluppo della mobilità e dei nuovi insediamenti urbani*.

5.1.2. Differenze tra le priorità della popolazione per ambito territoriale

Nel paragrafo 4.3 sono state espresse le priorità espresse dalla popolazione sui 10 temi del PUMS indagati tramite la CATI. Come variano le risposte se osserviamo i risultati disaggregati per ambiti territoriali? Ci sono temi che risultano più urgenti in alcune zone rispetto ad altre? L'analisi comparata delle risposte, visibile nella serie di tabelle sottostanti, permette di individuare come variano le priorità nei diversi sub-bacini di provenienza dei rispondenti.

Osservando la distribuzione delle risposte "Molto" e "Abbastanza", evidenziate in rosso⁸ nelle tabelle sottostanti, si può notare che la necessità di **migliorare la qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico** è omogeneamente diffuso in tutti i territori (in media il 23% dei rispondenti l'ha ritenuto molto urgente), ma risulta leggermente più alto della media nel sub-bacino di Flaminia-Tiberina Ovest e sul Litorale (entrambe al 25%, Tabella 5.1).

La necessità di migliorare la **capillarità dei diversi servizi di trasporto** spicca in particolare nel sub-bacino Flaminia-Tiberina Ovest (dove il 23% lo ritiene molto urgente, contro una media del 19%), e risultando meno diffuso per quello di Casilino (dove il 28% lo ritiene poco urgente, contro una media del 21%) - Tabella 5.2.

Il problema dell'**inclusività e accessibilità del trasporto pubblico** è invece più sentito a Roma, dove è ritenuto molto urgente dal 22% dei rispondenti rispetto a una media del 19%, rispecchiando le priorità espresse dagli enti istituzionali che hanno visto nel Sistema Roma una spiccata priorità per l'aumento della soddisfazione dell'utenza debole se comparata con gli altri Sistemi (Tabella 5.3); quello della **sicurezza stradale** spicca invece a Tiburtina Est, ritenuto molto urgente per il 32% degli intervistati contro una media del 28%, seguito da Roma al 31% (Tabella 5.4). La necessità di migliorare la **presenza di aree pedonali e zone 30** è invece ritenuta molto urgente in modo abbastanza omogeneo nel territorio metropolitano (mediamente per il 19% dei rispondenti), con punte più alte nei sub-bacini Roma, Aurelia e Flaminia-Tiburtina Ovest, tutti e tre al 21% (Tabella 5.5); ugualmente la necessità di agire rispetto all'**inquinamento dell'aria e acustico** è omogenea su una media del 29% e spicca leggermente a Casilino dove è il 32% a ritenerlo un problema molto urgente (Tabella 5.6).

Si distingue il sub-bacino di Tiburtina Est per un 25% di rispondenti che ritiene molto urgente lo sviluppo della **mobilità elettrica**, contro una media del 21% (Tabella 5.7); mentre è Roma ad avere le quote maggiori di persone che ritengono molto urgente migliorare la **congestione stradale** (30% contro una media del 26%) - Tabella 5.10, ancora una volta coerente con le priorità espresse dagli enti istituzionali del Sistema Roma.

Il miglioramento della **redistribuzione del traffico** tra i vari modi di trasporto e della **sostenibilità sociale ed economica** della mobilità urbana sono ritenute importanti in modo mediamente omogeneo nei diversi territori (rispettivamente con una media del 21% e del 20% di persone che le ritengono molto urgenti), con medie più alte a Roma e Tiburtina Est per la prima (23%) - Tabella 5.8, e nei sub-bacini Aurelia e Flaminia-Tiburtina Ovest per la seconda (22%) - Tabella 5.9.

⁷ Su un totale di 404 città analizzate da TomTom per il suo Traffic Index, consultabile al seguente indirizzo: <https://www.tomtom.com/traffic-index/ranking/>

⁸ In rosso sono riportati i valori segnalati dalla funzione *formattazione condizionale* di Excel come le due classi di valori più alti della colonna presa in esame.

Tabella 5.1 Valutazioni sulla necessità di migliorare la qualità e l'offerta dei servizi di trasporto pubblico per ambito territoriale

 Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico					
	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	21%	53%	19%	2%	5%
Casilino	24%	52%	20%	3%	2%
Cassia-Braccianese	24%	47%	22%	2%	6%
Castelli	21%	53%	21%	3%	3%
Flaminia-Tiberina Ovest	25%	53%	18%	1%	3%
Litorale	25%	52%	18%	3%	2%
Roma	24%	51%	18%	3%	4%
Salaria	24%	51%	19%	3%	3%
Tiburtina	23%	49%	22%	2%	4%
Tiburtina Est	24%	50%	21%	2%	3%

Tabella 5.2 Valutazioni sulla necessità di migliorare la capillarità dei diversi servizi di trasporto per ambito territoriale

 Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)					
	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	18%	54%	18%	2%	8%
Casilino	14%	49%	28%	3%	6%
Cassia-Braccianese	19%	45%	24%	4%	8%
Castelli	21%	48%	19%	5%	7%
Flaminia-Tiberina Ovest	23%	46%	22%	3%	5%
Litorale	19%	48%	21%	6%	6%
Roma	21%	50%	18%	5%	6%
Salaria	19%	51%	20%	3%	8%
Tiburtina	16%	52%	21%	5%	6%
Tiburtina Est	21%	48%	21%	4%	7%

Tabella 5.3 Valutazioni sulla necessità di migliorare l'inclusività e accessibilità del trasporto pubblico per ambito territoriale

 Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)					
	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	20%	52%	19%	2%	7%
Casilino	21%	47%	25%	3%	5%
Cassia-Braccianese	16%	44%	29%	4%	7%
Castelli	19%	49%	23%	3%	6%
Flaminia-Tiberina Ovest	21%	48%	22%	5%	5%
Litorale	19%	50%	22%	3%	5%
Roma	22%	51%	18%	3%	6%
Salaria	17%	53%	19%	4%	6%
Tiburtina	19%	48%	23%	3%	6%



Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)

Tiburtina Est	17%	51%	24%	3%	5%
---------------	-----	-----	-----	----	----

Tabella 5.4 Valutazioni sulla necessità di migliorare la sicurezza stradale e l'incidentalità per ambito territoriale



Sicurezza stradale e incidentalità

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	29%	53%	15%	2%	0%
Casilino	27%	53%	16%	3%	1%
Cassia-Braccianese	24%	56%	17%	1%	1%
Castelli	30%	49%	17%	3%	1%
Flaminia-Tiberina Ovest	27%	53%	17%	3%	
Litorale	26%	52%	18%	3%	0%
Roma	31%	54%	14%	1%	0%
Salaria	30%	49%	18%	2%	0%
Tiburtina	28%	52%	16%	4%	1%
Tiburtina Est	32%	48%	16%	4%	0%

Tabella 5.5 Valutazioni sulla necessità di migliorare la presenza di aree pedonali e zone 30 per ambito territoriale



Presenza di aree pedonali e zone 30 (dedicate ad un traffico a velocità moderata)

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	21%	50%	21%	3%	5%
Casilino	18%	50%	20%	6%	5%
Cassia-Braccianese	16%	44%	29%	5%	6%
Castelli	19%	49%	22%	5%	6%
Flaminia-Tiberina Ovest	21%	44%	25%	6%	4%
Litorale	19%	48%	22%	6%	6%
Roma	21%	50%	21%	4%	5%
Salaria	20%	44%	25%	5%	7%
Tiburtina	18%	44%	24%	7%	6%
Tiburtina Est	15%	52%	25%	6%	3%

Tabella 5.6 Valutazioni sulla necessità di migliorare l'inquinamento dell'aria e inquinamento acustico per ambito territoriale



Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	29%	53%	17%	2%	
Casilino	32%	47%	17%	3%	1%
Cassia-Braccianese	24%	52%	20%	3%	2%
Castelli	30%	50%	15%	3%	1%
Flaminia-Tiberina Ovest	30%	46%	20%	5%	

 Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico					
Litorale	25%	51%	18%	4%	0%
Roma	31%	53%	15%	1%	1%
Salaria	31%	50%	17%	2%	0%
Tiburtina	28%	49%	19%	3%	1%
Tiburtina Est	26%	54%	15%	3%	0%

Tabella 5.7 Valutazioni sulla necessità di migliorare lo sviluppo della mobilità elettrica per ambito territoriale

 Sviluppo della mobilità elettrica					
	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	18%	53%	19%	2%	7%
Casilino	23%	53%	13%	3%	7%
Cassia-Braccianese	18%	53%	18%	5%	7%
Castelli	20%	50%	18%	4%	7%
Flaminia-Tiberina Ovest	23%	50%	19%	4%	4%
Litorale	19%	51%	19%	5%	7%
Roma	21%	50%	19%	4%	5%
Salaria	22%	48%	21%	4%	5%
Tiburtina	20%	49%	20%	5%	6%
Tiburtina Est	25%	49%	15%	5%	7%

Tabella 5.8 Valutazioni sulla necessità di migliorare la Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto per ambito territoriale

 Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)					
	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	22%	51%	17%	3%	7%
Casilino	18%	50%	25%	3%	5%
Cassia-Braccianese	18%	45%	27%	3%	7%
Castelli	22%	49%	20%	3%	6%
Flaminia-Tiberina Ovest	22%	51%	17%	5%	5%
Litorale	19%	52%	20%	3%	5%
Roma	23%	50%	17%	3%	6%
Salaria	20%	48%	22%	2%	8%
Tiburtina	19%	48%	22%	5%	5%
Tiburtina Est	23%	48%	20%	4%	5%

Tabella 5.9 Valutazioni sulla necessità di migliorare la sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana per ambito territoriale

 Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)					
	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa



Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)

Aurelia	22%	51%	20%	3%	5%
Casilino	20%	49%	24%	2%	4%
Cassia-Braccianese	20%	46%	28%	3%	4%
Castelli	21%	49%	23%	3%	4%
Flaminia-Tiberina Ovest	22%	47%	23%	5%	2%
Litorale	20%	47%	24%	4%	4%
Roma	20%	52%	21%	3%	3%
Salaria	18%	50%	25%	3%	4%
Tiburtina	19%	48%	26%	4%	3%
Tiburtina Est	19%	52%	24%	2%	3%

Tabella 5.10 Valutazioni sulla necessità di migliorare la congestione stradale per ambito territoriale



Congestione stradale (tempi di percorrenza)

	Molto	Abbastanza	Poco	Per Niente	Non sa
Aurelia	27%	53%	19%	1%	0%
Casilino	27%	52%	17%	3%	1%
Cassia-Braccianese	24%	49%	23%	0%	4%
Castelli	28%	49%	20%	3%	1%
Flaminia-Tiberina Ovest	25%	50%	21%	3%	0%
Litorale	27%	50%	20%	2%	0%
Roma	30%	55%	13%	1%	1%
Salaria	26%	57%	14%	3%	0%
Tiburtina	24%	56%	18%	1%	1%
Tiburtina Est	23%	56%	16%	5%	1%

5.2. Differenze di priorità tra le diverse categorie di stakeholder

Dall'analisi delle diverse graduatorie è possibile osservare le differenze più marcate tra le priorità degli enti amministrativi ("le istituzioni") e degli altri stakeholder, incluso il parere della cittadinanza ("il paese reale").

Ad esempio, lo sviluppo del **turismo lento** risulta essere l'ultima delle priorità degli stakeholder diversi da enti amministrativi (19° posto) mentre pare essere importante per gli enti comunali, che la inseriscono tra i primi 10 obiettivi prioritari (9° posto), probabilmente in quanto legato ad opportunità di sviluppo locale, soprattutto per i Comuni che si trovano fuori dai circuiti delle tradizionali tratte e mete turistiche (vedi par. 5.1).

Al contrario, la **riduzione della congestione** emerge come tema molto importante per gli stakeholder (2° posto) e per la cittadinanza (valutata come questione "molto urgente" dal 29% del campione), mentre cade al 17° posto per gli enti amministrativi (Comuni e Consiglio metropolitano), così come l'**inquinamento dell'aria e acustico**, che appare come una questione piuttosto rilevante per gli stakeholder (al 6° posto) mentre risulta penultima nella graduatoria stilata dagli enti amministrativi. Un'altra differenza abbastanza significativa riguarda il **miglioramento della sicurezza delle biciclette**, al 13° posto per gli stakeholder e all'ultimo per gli enti amministrativi.

I risultati suggeriscono che gli stakeholder esprimono come prioritarie questioni di tipo più "individuale" relative soprattutto alla **mobilità quotidiana e alla qualità della vita** (es. congestione e qualità dell'aria, contrasto al furto e

vandalizzazione delle biciclette, anche dovuto al contributo dei portatori di interesse di carattere ambientale), mentre le istituzioni danno la precedenza a questioni di carattere più **amministrativo e operativo** come il miglioramento del TPL e della qualità dello spazio stradale e urbano, ai primi posti nella classifica formulata dagli enti amministrativi.

Infine, le graduatorie risultanti da ogni categoria di stakeholder riflettono in linea generale gli interessi di quella specifica categoria: ad esempio, per i portatori di interesse della categoria “**Cittadinanza e associazionismo**” vanno in testa alla classifica gli obiettivi che interessano in particolare le **categorie più fragili e vulnerabili** da essa rappresentate: Aumento della sicurezza stradale; miglioramento dell'accessibilità per utenti con disabilità e/o mobilità ridotta; miglioramento della sicurezza delle biciclette; riequilibrio modale della modalità e aumento della soddisfazione della cittadinanza (con focus sull'utenza debole). Mentre per il mondo dell'**istruzione** le priorità vertono soprattutto sul trasporto pubblico (miglioramento del trasporto pubblico e dell'intermodalità), seguito da sicurezza stradale, smart mobility e accessibilità per utenti con disabilità.

5.3. Differenze e peculiarità per variabili socio-demografiche

Il comportamento di viaggio e le attitudini delle persone verso il sistema della mobilità dipendono da un ampio insieme di fattori, siano essi economici, geografici, sociologici o psicologici. Per questa ragione, oltre alle differenze dettate dal contesto in cui si vive esaminate con le precedenti analisi di tipo territoriale, dedichiamo questo paragrafo ad un breve approfondimento sulle differenze emerse per età e genere dall'indagine CATI.

In primo luogo va notato che buona parte delle risposte “Non so” agli elementi dell'indagine CATI sono date dalla classe di età più anziana (55-75 anni): in particolare i temi meno comprensibili, o su cui questa porzione di popolazione **non sa dare un parere** in maggior numero rispetto alle altre classi di età (15-34 e 35-54), sono la **qualità e l'offerta dei servizi di trasporto pubblico** (9% rispetto all'1% delle altre due); la **capillarità dei diversi servizi di trasporto** (12% rispetto a 6% e 3%), **l'inclusività e accessibilità** dei servizi di trasporto (10% rispetto a 5% e 3%), la **redistribuzione del traffico** tra i vari modi di trasporto (11% contro 6% e 2%), e la **mobilità elettrica** (11% rispetto a 3% di entrambe).

Tabella 5.11 Valutazione sull'urgenza di migliorare i diversi aspetti del sistema di mobilità metropolitana da parte della popolazione intervistata per genere

	Molto		Abbastanza		Poco		Per niente		Non sa	
	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico	24%	23%	50%	52%	20%	18%	3%	3%	3%	4%
Capillarità dei diversi servizi di trasporto (es. avere vicino a casa stazioni, piste ciclabili, mezzi in sharing)	21%	20%	50%	49%	19%	19%	5%	4%	6%	7%
Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico (es. eliminazione delle barriere architettoniche; presenza di pannelli informativi alle fermate)	21%	21%	50%	50%	20%	19%	3%	3%	6%	6%
Sicurezza stradale e incidentalità	30%	30%	52%	53%	15%	15%	2%	1%	0%	1%
Presenza di aree pedonali e zone 30 (dedicate ad un traffico a velocità moderata)	22%	19%	47%	51%	22%	21%	4%	4%	4%	6%
Inquinamento dell'aria e inquinamento acustico	30%	31%	51%	53%	17%	14%	2%	1%	0%	1%
Sviluppo della mobilità elettrica	21%	20%	51%	50%	19%	19%	4%	4%	5%	7%
Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto (meno spostamenti in auto e più a piedi, in bici e con i mezzi pubblici)	24%	21%	49%	52%	19%	18%	3%	3%	6%	6%
Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana (attenzione ai costi e alla soddisfazione di pedoni, disabili, anziani e bambini)	20%	20%	50%	52%	23%	21%	4%	3%	4%	4%
Congestione stradale (tempi di percorrenza)	30%	28%	54%	54%	14%	16%	1%	1%	0%	1%

Parallelamente, per quanto riguarda le **differenze di genere** non si registrano scostamenti significativi nelle valutazioni delle priorità tra i vari temi del PUMS dettati dal genere, ma si nota tuttavia una leggera ma costante presenza di valori più alti per le rispondenti donne nella colonna "Non so", che può essere segno di una leggermente **minore familiarità** delle donne con le questioni indagate (Tabella 5.11).

Le classi più giovani in generale esprimono livelli più alti di urgenza, come mostrano le barre di colore rosso mediamente più alte delle altre per le risposte "Molto"/"Abbastanza", e più basse per le risposte "Poco"/"Per niente". Questo trend è presente trasversalmente per tutti i temi del PUMS, e risulta particolarmente accentuato per 1) la **qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico**, reputato nel complesso molto o abbastanza urgente da migliorare per l'81% dei rispondenti 15-34enni, rispetto al 74% dei 35-54enni. Per il 22% di questi ultimi si tratta di un tema poco urgente, rispetto al 15% dei più giovani; l'**inclusività e l'accessibilità** dei servizi di trasporto e la **mobilità elettrica** (reputata molto o abbastanza urgente dal 77% dei 15-34enni rispetto al 67% dei 55-75enni, con le stesse percentuali per entrambi i temi).

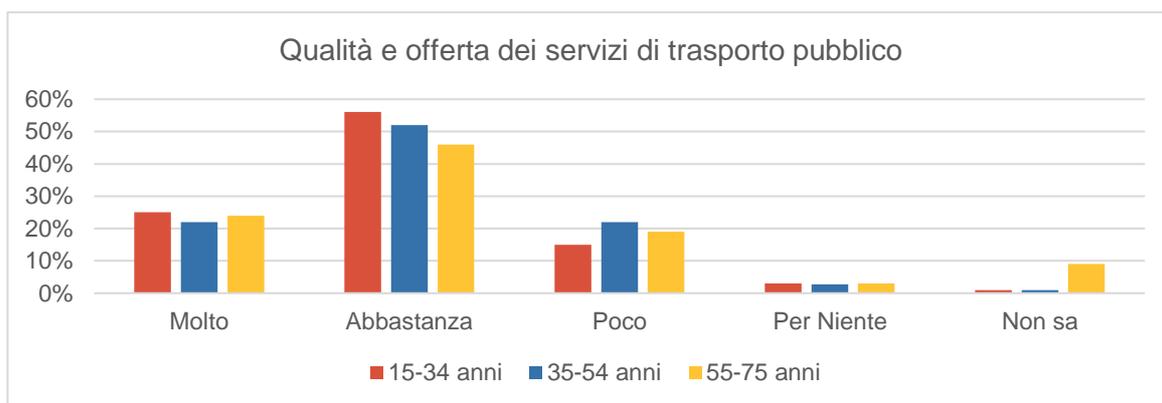


Figura 5.1 Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico: priorità per classi di età

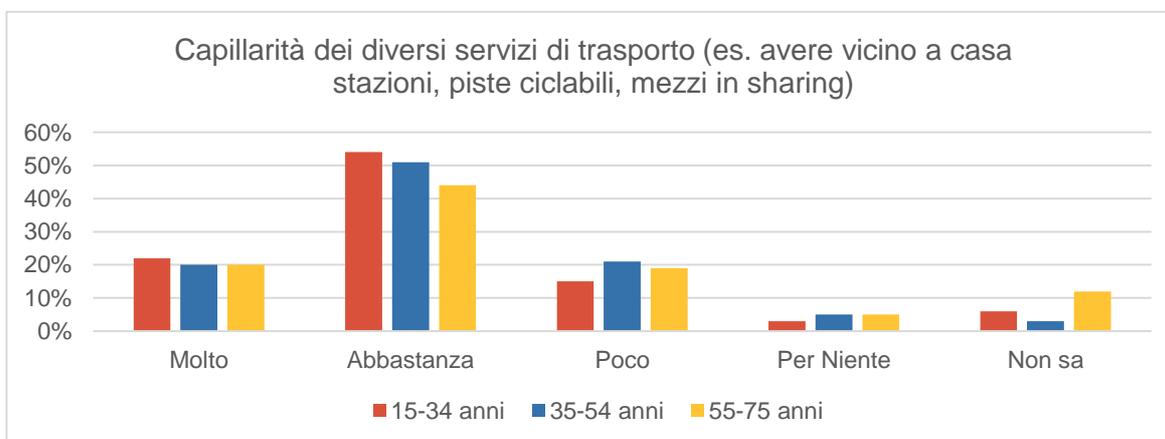


Figura 5.2 Capillarità dei diversi servizi di trasporto: priorità per classi di età

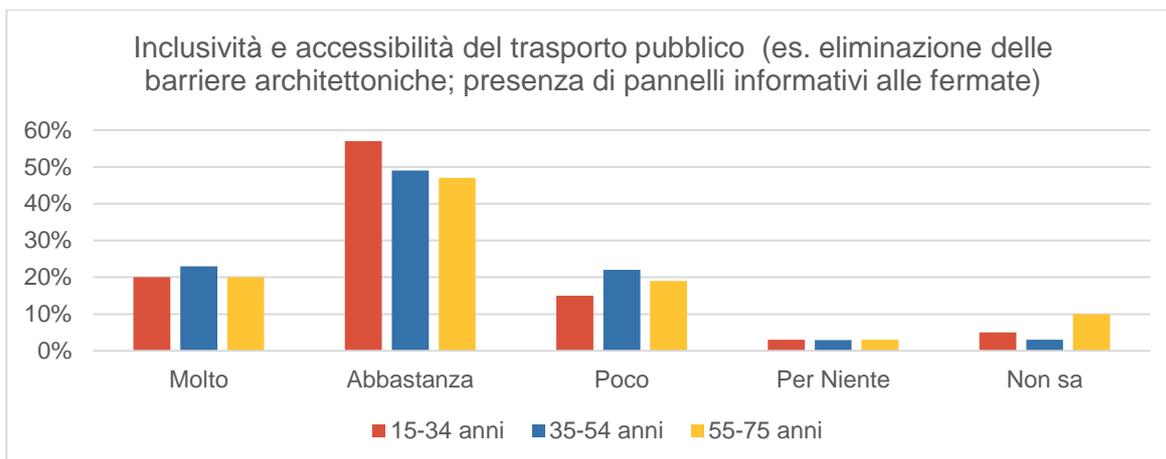


Figura 5.3 Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico: priorità per classi di età

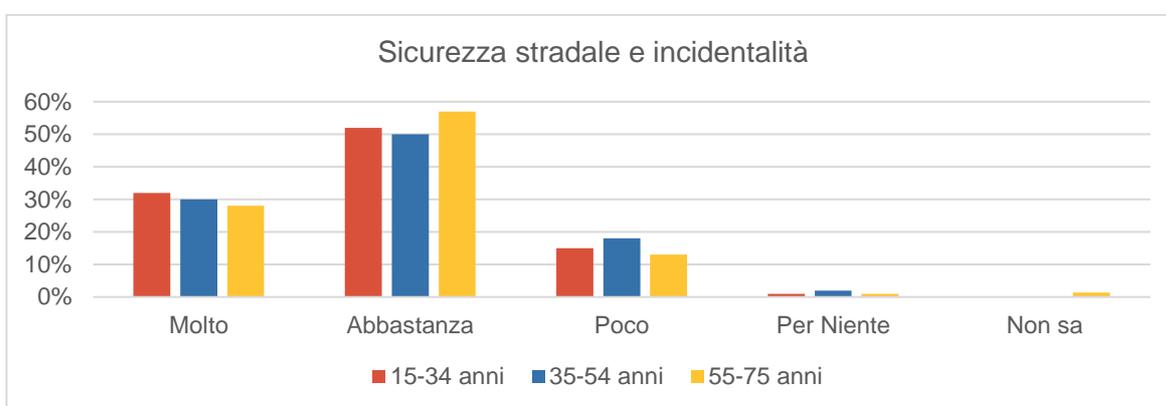


Figura 5.4 Sicurezza stradale e incidentalità: priorità per classi di età

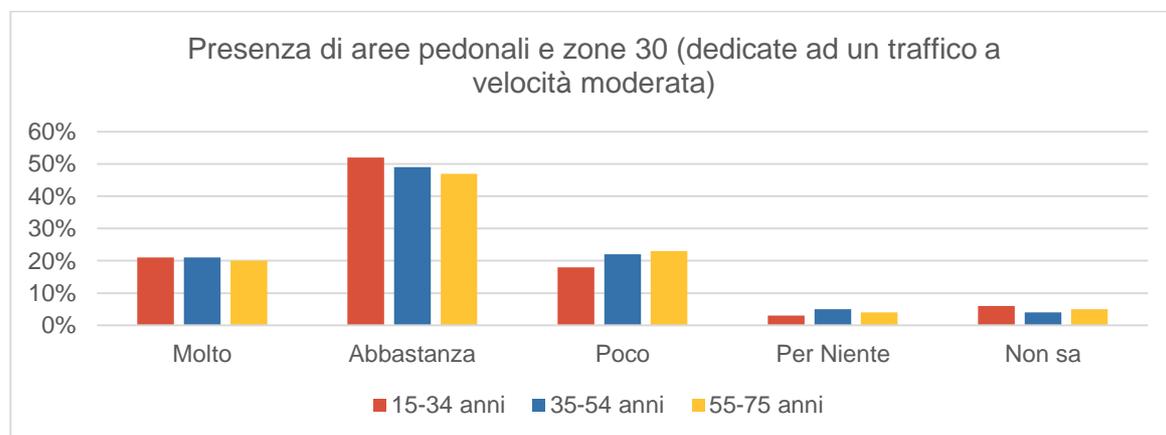


Figura 5.5 Presenza di aree pedonali e zone 30: priorità per classi di età

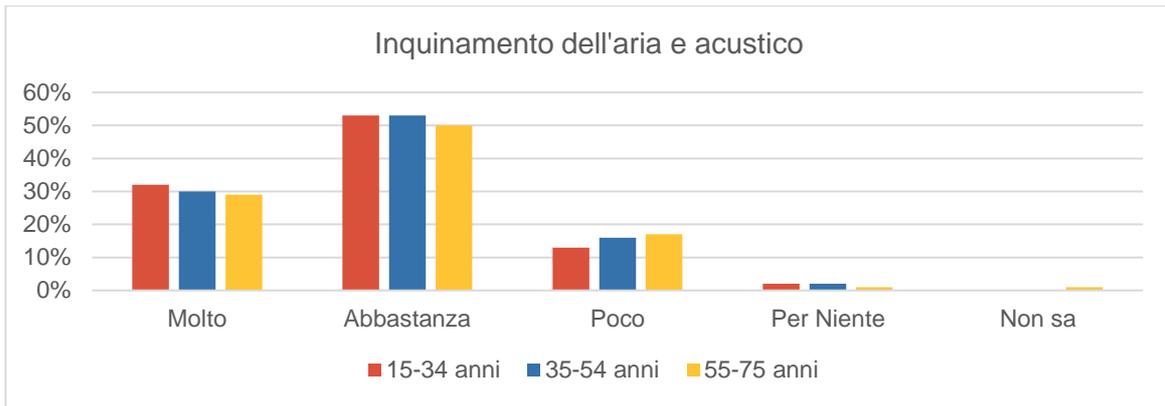


Figura 5.6 Inquinamento dell'aria e acustico: priorità per classi di età

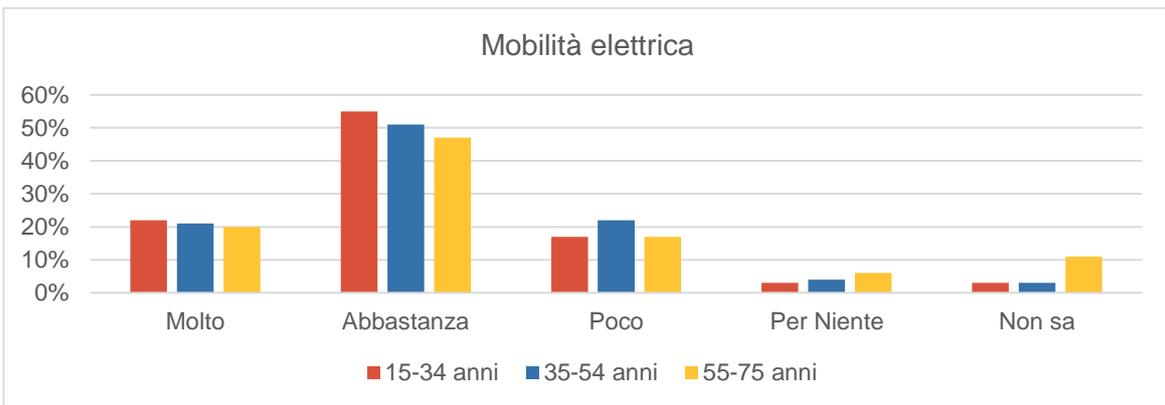


Figura 5.7 Mobilità elettrica: priorità per classi di età

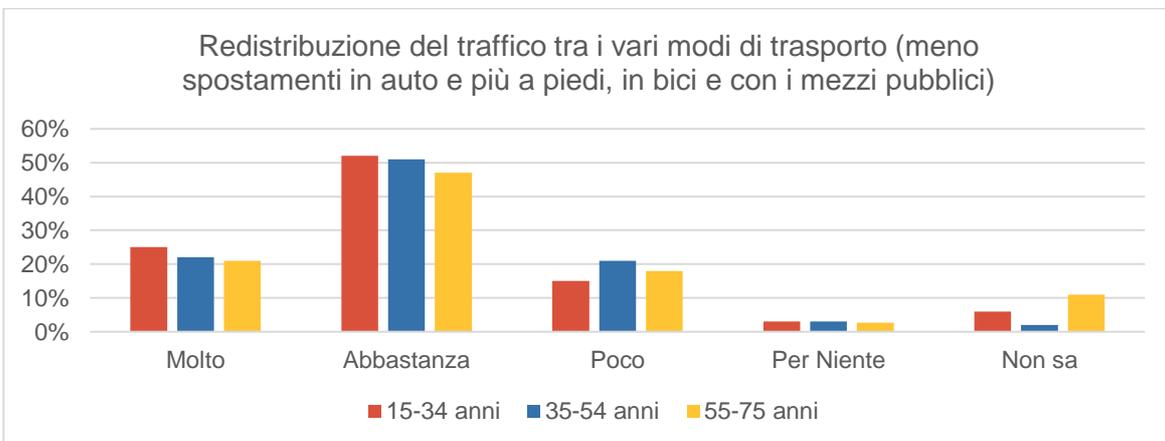


Figura 5.8 Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto: priorità per classi di età

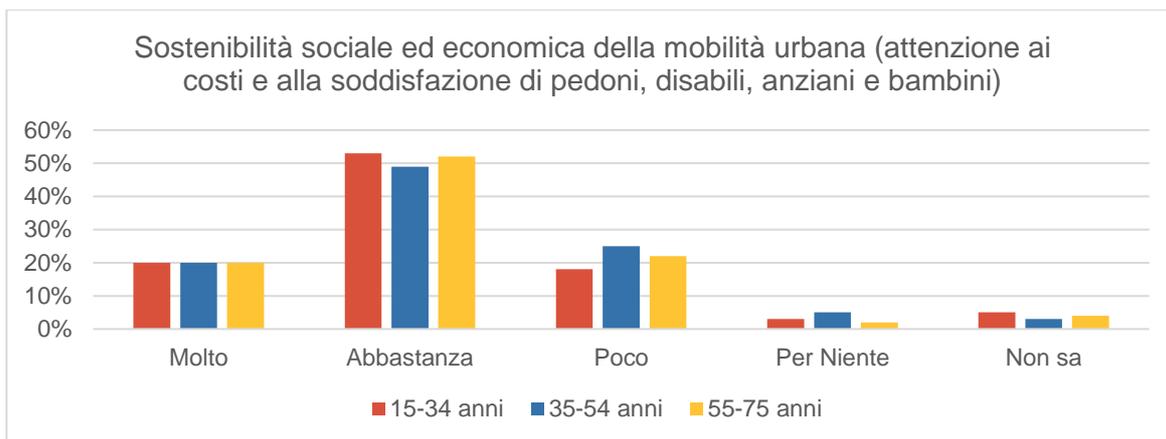


Figura 5.9 Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana: priorità per classi di età

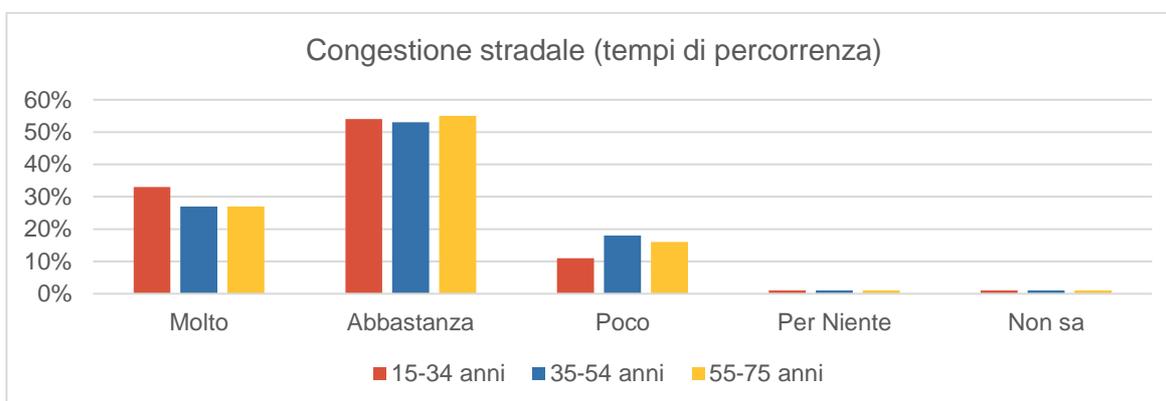


Figura 5.10 Congestione stradale: priorità per classi di età

6. Per un PUMS su misura: indicazioni di policy

Come già anticipato, dalla raccolta delle priorità espresse da diversi attori e territori e dalle successive analisi, si possono ricavare informazioni utili per la formulazione di politiche più mirate e adatte alle esigenze delle diverse categorie di attori, territori e comunità presenti sul territorio metropolitano romano, per una **progettazione dal basso** e data-driven.

Avere informazioni più dettagliate permette infatti di formulare **politiche mirate**, per andare oltre l'approccio *one size fits all*, ovvero la formulazione di politiche e approcci standard per tutti i territori e gruppi sociali. La progettazione su misura risulta anzi particolarmente necessaria per piani di tipo metropolitano, che includono territori molto diversi tra loro e significative differenze in termini di dimensioni, esigenze, popolazioni e stili di mobilità delle diverse porzioni di territorio e popolazione.

Alla luce dei risultati esposti e delle esigenze espresse, si possono riassumere di seguito alcune indicazioni mirate per il raggiungimento degli obiettivi del PUMS declinate secondo le specifiche esigenze e inclinazioni che emergono dalle analisi socio-territoriali:

1. Investire nella priorità trasversale riconosciuta generalmente in media da tutte le categorie prese in esame: il **miglioramento del trasporto pubblico**, praticamente primo in tutte le graduatorie redatte dagli stakeholder, e ritenuto nel complesso molto o abbastanza urgente dal 74% dei rispondenti alla CATI. Investire in questo servizio è ritenuto generalmente positivo e necessario trasversalmente da tutti i territori e le popolazioni. Si suggerisce di porre particolare attenzione ai territori dove questo tema era leggermente più sentito, ovvero nel sub-bacino di **Flaminia-Tiberina Ovest**, dove spicca anche la necessità di migliorare la capillarità dei diversi servizi di trasporto, e sul **Litorale**.
2. Dare **risalto ai “temi pop”** universalmente sentiti e condivisi dalla popolazione: sicurezza stradale, inquinamento dell'aria e acustico, congestione stradale. Non emergono temi particolarmente controversi o conflittuali: i temi del PUMS sono generalmente condivisi dalla popolazione *in toto*. Si suggerisce tuttavia di dare particolare risalto ai temi sopracitati nelle **opere di comunicazione mirate al grande pubblico**.
3. Per il **Sistema Roma**, prestare particolare riguardo ai temi della **congestione** e dell'attenzione all'**utenza debole** (accessibilità e inclusività), che emergono entrambi sia dalle priorità espresse dagli enti istituzionali (graduatoria obiettivi) che dalla popolazione residente (temi congestione, inclusività e accessibilità tema ritenuti molto urgenti da migliorare da maggiori quote di rispondenti).
4. Per gli **altri Comuni metropolitani** in generale, dare priorità al **miglioramento dell'intermodalità** (ai primi posti nelle graduatorie degli enti amministrativi, in quanto approccio chiave per diminuire l'uso dell'auto in territori meno serviti della Capitale); a interventi per il miglioramento della **qualità dello spazio stradale e urbano**,

che occupa il terzo posto in classifica; e al **turismo lento** come opportunità di rilancio economico per le località minori.

5. **Altre peculiarità territoriali:** tenere in considerazione in particolare il miglioramento della sicurezza stradale a Tiburtina Est e Roma, dove è maggiormente ritenuto urgente dalla popolazione; l'implementazione di aree pedonali e zone 30 nei sub-bacini di Roma, Aurelia e Flaminia-Tiburtina Ovest; il miglioramento dell'inquinamento dell'aria a Casilino; lo sviluppo della mobilità elettrica a Tiburtina Est.
6. Promuovere opere di **sensibilizzazione, formazione, educazione** sui temi del PUMS mirate non solo ai più piccoli, ma anche alla cittadinanza più anziana (55-75 anni) con percorsi di formazione dedicati. La corrispondenza tra i temi più conosciuti (con minori percentuali di "non so" e quelli più "sentiti" suggerisce infatti che una maggiore conoscenza dei temi porti anche ad una maggiore percezione dell'importanza/urgenza del loro miglioramento. L'impatto in particolare della popolazione anziana è notevole sia per l'attuale peso demografico⁹ che per la tendenza dei "nuovi anziani" a rimanere attivi negli spostamenti e nella guida di veicoli più a lungo rispetto alle generazioni precedenti¹⁰. Si suggerisce inoltre di prestare particolare attenzione anche all'inclusività di genere, per assicurare la capillarità della conoscenza e familiarizzazione dei temi tra tutti i generi e le classi di età.
7. Contare sulle **nuove generazioni:** si riscontra nella popolazione più giovane (15-34 anni) un più diffuso interesse e dimestichezza verso i temi del PUMS: emerge rispetto alle altre classi di età una maggiore percezione della necessità di miglioramento del sistema di mobilità. Questo significa che, in linea generale, nell'implementazione del PUMS metropolitano si può contare su una buona predisposizione delle generazioni più giovani e degli adulti di domani verso azioni e interventi di mobilità sostenibile orientati al superamento del modello di mobilità tradizionale basato sull'auto privata.

⁹ La struttura demografica della Città metropolitana di Roma Capitale è caratterizzata da una classe anziana molto ampia. Considerando nello specifico la popolazione over65, si evidenzia al 2019 un'incidenza del 21,52% sul totale della popolazione, con un trend in crescita. Per maggiori informazioni: https://static.cittametropolitanaroma.it/uploads/1_Popolazione_2019_Rapporto.pdf

¹⁰ Diverse ricerche mostrano che le generazioni attualmente in età pensionabile e quelle successive, continueranno ad avere ed utilizzare la patente di guida fino a tarda età rispetto alle precedenti generazioni. Questo è dovuto a un più diffuso accesso all'auto privata, migliori condizioni di salute e stili di vita più attivi. Per approfondire: Berg, J., Levin, L., Abramsson, M., & Hagberg, J. E. (2015). "I want complete freedom": car use and everyday mobility among the newly retired. *European Transport Research Review*, 7(4); Hjorthol, R. J., Levin, L., & Sirén, A. (2010b). Mobility in different generations of older persons. *Journal of Transport Geography*.

Indice delle figure

Figura 1.1 Legame tra gli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030 e gli obiettivi generali del PUMS metropolitano. Figura animata visualizzabile su https://public.tableau.com/app/profile/go.mobility/viz/IIPUMSdellaCittmetropolitanadiRomaCapitale/SANKEY	12
Figura 4.1 Ambiti territoriali in cui sono stati suddivisi i Comuni metropolitani per gli incontri di ascolto	22
Figura 4.2 Mappa dei Comuni e Municipi votanti che hanno espresso le loro priorità (evidenziati in blu)	24
Figura 4.3 Mappa dei Municipi del Sistema Roma che hanno espresso le loro priorità (evidenziati in blu)	25
Figura 4.4 Mappa dei Comuni al di fuori del Sistema Roma che hanno espresso le loro priorità (evidenziati in blu)	26
Figura 5.1 Qualità e offerta dei servizi di trasporto pubblico: priorità per classi di età	37
Figura 5.2 Capillarità dei diversi servizi di trasporto: priorità per classi di età	37
Figura 5.3 Inclusività e accessibilità del trasporto pubblico: priorità per classi di età	38
Figura 5.4 Sicurezza stradale e incidentalità: priorità per classi di età	38
Figura 5.5 Presenza di aree pedonali e zone 30: priorità per classi di età	38
Figura 5.6 Inquinamento dell'aria e acustico: priorità per classi di età	39
Figura 5.7 Mobilità elettrica: priorità per classi di età	39
Figura 5.8 Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto: priorità per classi di età	39
Figura 5.9 Sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana: priorità per classi di età	40
Figura 5.10 Congestione stradale: priorità per classi di età	40

Indice delle tabelle

Tabella 1.1 Lista dei 25 obiettivi specifici formulati nel 2019	7
Tabella 1.2 Obiettivi generali formulati nel 2019 (chiamati macro-dimensioni).....	8
Tabella 1.3 Lista dei 24 macro-obiettivi aggiornati nel corso della prima fase del processo partecipativo del 2022	10
Tabella 1.4 Obiettivi generali riformulati nel 2022 al termine della prima fase del processo partecipativo	10
Tabella 2.1 Tabella degli obiettivi semplificati e relativa spiegazione sottoposti a pesatura nel corso dell'evento	13
Tabella 2.2 Corrispondenza macro-obiettivi MIMS e macro-obiettivi semplificati per la pesatura	15
Tabella 2.3 Struttura della sezione di domande della CATI relativa alle valutazioni sui temi del PUMS corrispondenti agli obiettivi	16
Tabella 2.4 Corrispondenza tra i 19 macro-obiettivi semplificati e le 10 domande CATI.....	17
Tabella 3.1 - Numero di graduatorie ottenute dagli enti amministrativi per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi ..	19
Tabella 3.2 - Numero di graduatorie ottenute dagli stakeholder (esclusi gli enti amministrativi) per l'assegnazione delle priorità agli obiettivi	19
Tabella 3.3 Numero di graduatorie ottenute dalle priorità espresse con le interviste telefoniche CATI	19
Tabella 3.4 Graduatoria e pesi ottenuti applicando le metodologie di calcolo sopra esposte.....	20
Tabella 4.1 Graduatoria complessiva degli enti amministrativi (Comuni, Municipi e Consiglio metropolitano).....	23
Tabella 4.2 Graduatoria degli obiettivi espressi dai Consiglieri metropolitani.....	23
Tabella 4.3 Graduatoria: le priorità degli enti locali (Comuni e Municipi).....	24
Tabella 4.4 Graduatoria: le priorità del Sistema Roma	25
Tabella 4.5 Graduatoria: le priorità dei Comuni al di fuori del Sistema Roma	26
Tabella 4.6 Graduatoria: le priorità degli altri stakeholder (diversi dagli enti amministrativi)	27
Tabella 4.7 Valutazione dell'urgenza di migliorare i diversi aspetti del sistema di mobilità metropolitano da parte della popolazione intervistata	28
Tabella 5.1 Valutazioni sulla necessità di migliorare la qualità e l'offerta dei servizi di trasporto pubblico per ambito territoriale.....	32
Tabella 5.2 Valutazioni sulla necessità di migliorare la capillarità dei diversi servizi di trasporto per ambito territoriale.....	32
Tabella 5.3 Valutazioni sulla necessità di migliorare l'inclusività e accessibilità del trasporto pubblico per ambito territoriale.....	32
Tabella 5.4 Valutazioni sulla necessità di migliorare la sicurezza stradale e l'incidentalità per ambito territoriale	33
Tabella 5.5 Valutazioni sulla necessità di migliorare la presenza di aree pedonali e zone 30 per ambito territoriale ...	33

Tabella 5.6 Valutazioni sulla necessità di migliorare l'inquinamento dell'aria e inquinamento acustico per ambito territoriale.....	33
Tabella 5.7 Valutazioni sulla necessità di migliorare lo sviluppo della mobilità elettrica per ambito territoriale	34
Tabella 5.8 Valutazioni sulla necessità di migliorare la Redistribuzione del traffico tra i vari modi di trasporto per ambito territoriale.....	34
Tabella 5.9 Valutazioni sulla necessità di migliorare la sostenibilità sociale ed economica della mobilità urbana per ambito territoriale.....	34
Tabella 5.10 Valutazioni sulla necessità di migliorare la congestione stradale per ambito territoriale.....	35
Tabella 5.11 Valutazione sull'urgenza di migliorare i diversi aspetti del sistema di mobilità metropolitano da parte della popolazione intervistata per genere	36