



CAPITALE METROPOLITANA

**UN NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE PER GARANTIRE
SVILUPPO SOSTENIBILE,
COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DELLA VITA**



CAPITALE METROPOLITANA

DAL PROGETTO STRATEGICO A UN NUOVO ASSETTO
ISTITUZIONALE PER GARANTIRE SVILUPPO SOSTENIBILE,
COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DELLA VITA





Indice

Premessapag 7

1. Analisi delle dinamiche di interdipendenza territoriale.....pag 9

1.1. *Schema teorico di riferimento*.....pag 9

1.2. *Un contraddittorio processo di metropolizzazione*pag 14

1.3. *Gli effetti dell'organizzazione monocentrica del territorio*pag 30

2. Il Progetto strategico della Provincia di Roma.....pag 41

Frenare la periferizzazione, ridurre la congestione, promuovere la città metropolitana

3. La proposta di un percorso condivisopag 53

3.1. *Costruire la città metropolitana di Roma Capitale*pag 53

3.2. *Verso il nuovo assetto istituzionale: la perimetrazione della Città metropolitana*pag 60

Carta naturale dal grado di bianco elevato
e buona liscivatura.

Prodotta con pura cellulosa ecologica

ECF (*Elementary Chlorine Free*) proveniente da foreste controllate e correttamente gestite.

CERTIFICAZIONI



INTERNO STAMPATO SU CARTA RICICLATA

CAPITALE METROPOLITANA

UN NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE
PER GARANTIRE SVILUPPO SOSTENIBILE,
COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DELLA VITA



PREMESSA

Premessa

«Nel 1960, Roma non arrivava a due milioni di abitanti, con una superficie urbanizzata di circa 70 chilometri quadrati. Roma, invece, conta oggi una popolazione effettiva di 3 milioni di abitanti e la sua superficie urbanizzata è cresciuta ad oltre 330 chilometri quadrati. Una enorme crescita urbana: quasi cinque volte in meno di mezzo secolo».

Giuseppe Campos Venuti

Lo studio raccolto in questa pubblicazione, realizzato da Provinciattiva, rappresenta una dettagliata analisi che ci racconta i cambiamenti di Roma, e ci mostra come il suo territorio abbia assunto sempre più, nei fatti, le dimensioni di una grande capitale metropolitana. Sono dati e numeri che confermano, al di là di ogni ragionevole dubbio, la totale interdipendenza di un'area che tende ormai a coincidere con i confini dell'intera provincia di Roma.

Emerge l'urgenza di affrontare nuovi problemi e nuove sfide: la scarsa presenza di servizi nelle periferie e nei comuni di cintura, la concentrazione diseguale delle imprese, la distribuzione disomogenea delle funzioni strategiche e il dramma di un sistema della mobilità totalmente inadeguato. Per farlo occorre avanzare, da subito, un chiaro progetto di sviluppo, fondato sulla sostenibilità, l'innovazione e la coesione sociale, capace di restituire alla politica la forza di indicare le priorità da perseguire e di offrire gli strumenti e le risorse per realizzarle.

Ma, insieme, occorre ripensare profondamente gli strumenti di governance. Guardare al futuro. Per questo, nel vivo di un processo ormai avviato di riforma istituzionale, scegliamo di avanzare una proposta, concreta e fattibile, per l'avvio della Città Metropolitana di Roma Capitale e di chiamare tutti gli attori sociali, produttivi e istituzionali del territorio ad un confronto di merito nell'interesse comune.

Nicola Zingaretti
Presidente della Provincia di Roma



ANALISI DELLE DINAMICHE DI INTERDIPENDENZA TERRITORIALE

1. Analisi delle dinamiche di interdipendenza territoriale

Lo studio presentato in queste pagine ha l'obiettivo di mettere in luce la direzione verso cui indirizzare il governo dello sviluppo del territorio e di unificare analisi e linguaggi su un tema che, se pur da anni dibattuto, è ancora in uno stato embrionale relativamente alla sua concretizzazione.

Perché la discussione, ma soprattutto le logiche di governo siano il più possibile connesse alla realtà, l'analisi è svolta facendo riferimento a dati statistico-cartografici che, per quanto singolarmente interpretabili, sono nel loro insieme in grado di chiarire quanto rilevanti siano le dinamiche di interdipendenza interne alla provincia di Roma.

SCHEMA TEORICO DI RIFERIMENTO

Metropoli, che in greco significa città madre, ha assunto oggi il significato di una città di grandi dimensioni, nucleo di riferimento economico, sociale e culturale per un'area più vasta nella quale tendono a condensarsi problemi

complessi che possono dirimersi solo assumendo - in una logica comunitaria - le specificità di ciascuna realtà territoriale che ne fa parte.

Nonostante - come si avrà modo di dimostrare - nel caso di Roma la dimensione metropolitana tenda a coincidere con il territorio provinciale, la posizione storico geografica della città non ha facilitato la realizzazione di un compiuto percorso di metropolizzazione con la realizzazione delle logiche proprie di una metropoli territoriale, portandola al contrario su un crinale di periferizzazione che deve essere corretto.

Quando è lo spontaneismo relazionale a contraddistinguere le dinamiche di interscambio tra territori che dovrebbero condividere un cammino comune, la periferizzazione si rileva nell'eccessiva dipendenza dei comuni minori dal centro in termini di servizi, funzioni e occasioni di lavoro, in dinamiche di pendolarismo insostenibili per le arterie di collegamento esistenti, nella scarsa efficacia delle politiche di governo del territorio e in un'impropria tendenza a consumare suolo, nell'inefficienza dei servizi pubblici. In sintesi: in una bassa qualità della vita - in

particolare chi vive nei vasti insediamenti periferici - e in un'insufficiente capacità competitiva per il sistema economico. E questa è in buona misura la fotografia dell'area metropolitana di Roma.

Con un governo unitario a dare impulso allo sviluppo socioeconomico di un territorio con le esigenze complesse di milioni di abitanti e centinaia di migliaia di imprese, metropolizzazione è il processo da promuovere per giungere alla dimensione concettuale e funzionale della metropoli territoriale: di un'area organizzata in senso policentrico e per questo capace di offrire diffuse occasioni di lavoro e di impresa, di contenere le dinamiche pendolari garantendo una mobilità pluridirezionale, di localizzare i servizi in coerenza con i relativi bacini di utenza, di incrementare l'efficacia nell'azione di governo, tutela e valorizzazione del territorio.

Gli esempi a cui guardare non mancano. È tipica delle grandi città europee l'assunzione del modello policentrico per rispondere alle mutate esigenze di organizzazione del lavoro e del sistema produttivo seguite al declino della fase fordista dello sviluppo. Confrontando Barcellona, Madrid, Parigi, Berlino e Londra con Roma risulta evidente la posizione accentratrice della nostra capitale rispetto all'area metropolitana.

Nel terzo millennio, la metropoli moderna -

con l'organizzazione di un centro produttivo, e quindi fornito di strutture e servizi, e di una periferia a prevalente vocazione residenziale - non è più funzionale, se mai compiutamente tale si è potuta considerare.

Oggi va favorita una nuova forma urbana, coerente con i mutati rapporti sociali ed economici, capace di soddisfare il bisogno delle famiglie di scegliere secondo necessità e opportunità il luogo in cui vivere, pronta a sfruttare le occasioni offerte dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione.



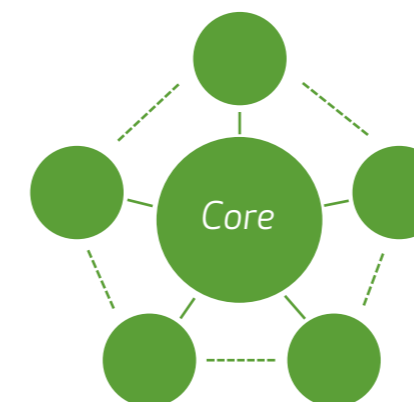
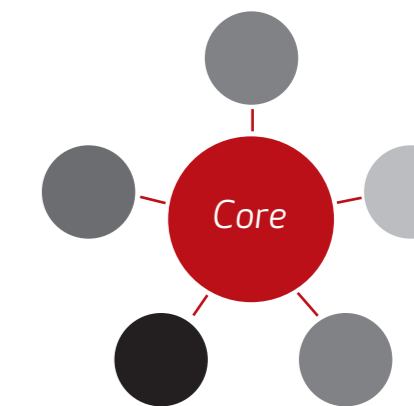
Di fronte a un bivio: periferizzazione o metropolizzazione

Metropoli - dal greco antico 'città-madre' - è una città di grandi dimensioni che funge da riferimento economico e culturale per il territorio che la circonda (area metropolitana).

La complessità delle dinamiche (demografiche, sociali, economiche, funzionali) che si instaurano nelle relazioni spontanee tra il core e l'area vasta rendono necessaria la definizione di strumenti di governo appropriati a evitare fenomeni distorsivi (periferizzazione) e

a correggere l'eccessiva centralizzazione delle funzioni nel core. Per garantire le migliori condizioni per lo sviluppo economico e sociale del territorio e per la qualità della vita dei suoi abitanti bisogna realizzare la Capitale metropolitana intesa come metropoli territoriale.

- PERIFERIZZAZIONE**
- Spontaneismo relazionale (auto-organizzazione delle dinamiche di interscambio)
 - Elevata dipendenza dei nuclei minori dal core (continuo urbanizzato > la "città-dormitorio")
 - Bassa qualità della vita per i residenti nei comuni minori (carenza di servizi alle famiglie)
 - Scarsa diffusione di sviluppo economico-produttivo (concentrazione delle occasioni di lavoro)
 - Elevate dinamiche pendolari (congestionamento arterie di collegamento)
 - Alto consumo del suolo (urbanizzazione a bassa densità)
 - Inefficacia dell'azione di governo del territorio (parcellizzazione pianificazione urbanistica)
 - Inefficienza nella gestione dei servizi pubblici (schematismo della ripartizione territoriale)



METROPOLIZZAZIONE

- Governo unitario dello sviluppo metropolitano (competitività internazionale)
- Bassa dipendenza dei nuclei minori dal core (policentrismo)
- Migliore qualità della vita per i residenti nei comuni minori (autonomia locale nei servizi alle famiglie)
- Diffusione delle attività economiche e delle occasioni di lavoro (sviluppo economico locale)
- Contenimento delle dinamiche pendolari (mobilità pluridirezionale)
- Efficacia nell'azione di governo del territorio integrato (pianificazione territoriale coordinata)
- Efficienza nella gestione sovracomunale dei servizi pubblici (logica della "geometria variabile")



Il policentrismo delle grandi capitali europee, Il monocentrismo di Roma: struttura urbana e popolazione



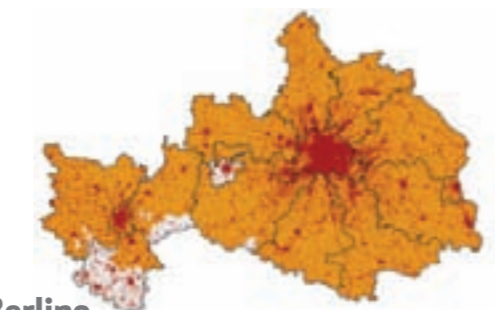
Barcelona
 Popolazione core: 1,6 milioni
 Popolazione LUZ: 4,2 milioni
 Core/LUZ: 37,3%



Parigi
 Popolazione core: 2,2 milioni
 Popolazione LUZ: 11,5 milioni
 Core/LUZ: 18,9%



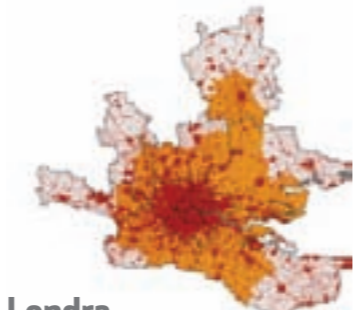
Madrid
 Popolazione core: 3,1 milioni
 Popolazione LUZ: 5,8 milioni
 Core/LUZ: 53,4%



Berlino
 Popolazione core: 3,4 milioni
 Popolazione LUZ: 5,0 milioni
 Core/LUZ: 68,1%



Roma
 Popolazione core: 2,7 milioni
 Popolazione LUZ: 3,6 milioni
 Core/LUZ: 75,0%

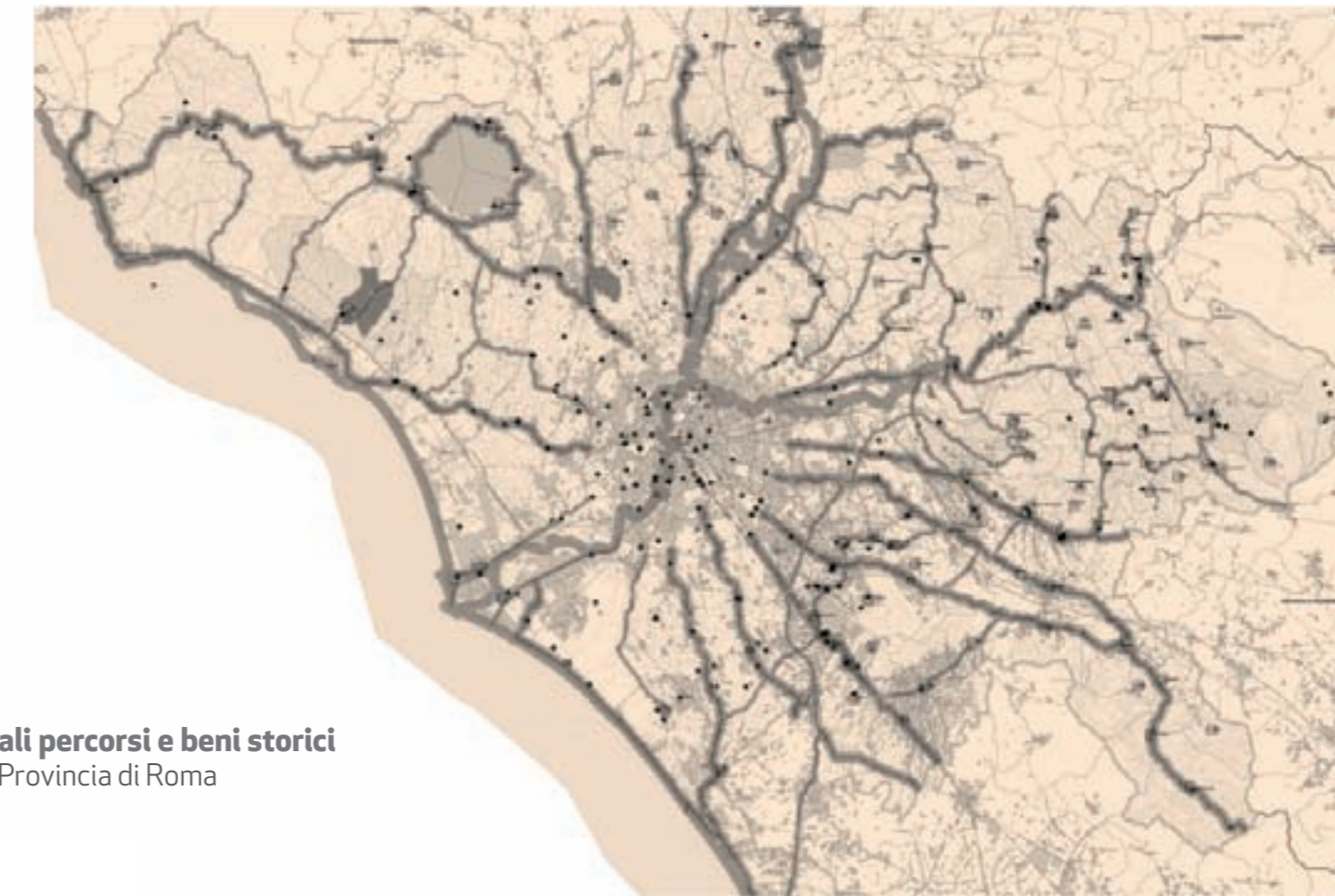
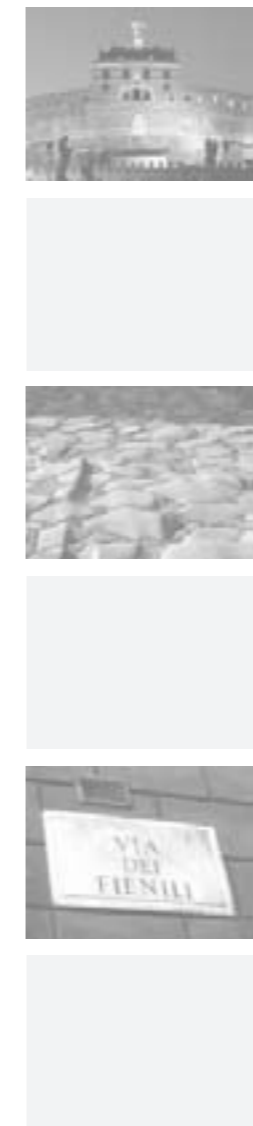


Londra
 Popolazione core: 7,4 milioni
 Popolazione LUZ: 11,9 milioni
 Core/LUZ: 62,3%

Dalla seconda metà degli anni '70, l'affermarsi di nuove logiche produttive e di scambio tra i paesi (globalizzazione) ha segnato la fine della fase fordista dello sviluppo e il passaggio a una nuova **organizzazione del lavoro e delle attività produttive**. L'assetto del territorio si è modificato come espressione dei nuovi rapporti sociali, economici, delle opportunità offerte dalle nuove tecnologie, della rivendicata libertà insediativa delle famiglie.

L'era della "metropoli moderna" – la città dello *zoning* che distingue rigidamente gli spazi e le funzioni – e il relativo modello centro-periferia lasciano il posto a una **nuova forma urbana** che tende a una logica policentrica (**metropoli territoriale**). Rispetto alle principali capitali europee, **Roma non ha modificato** la sua struttura in senso policentrico.

Dalla storia una "area metropolitana" che c'è sempre stata



Principali percorsi e beni storici
 PTPG – Provincia di Roma

Il rapporto di **interdipendenza** tra la città di Roma e il territorio circostante è una costante che attraversa tutte le **epoche**. La radialità delle strade consolari – che rappresentano le grandi direttrici dell'avevo antico – sottolinea le radici storiche della "urbe-metropolitana".

La **geografia storica** dei borghi agricoli afferenti a una singola famiglia signorile romana è tuttora presente nei toponimi, negli edifici e nei percorsi. Un esempio per tutti è la definizione di *Castelli Romani* per i paesi a sud-est della città.

UN CONTRADDITTORIO PROCESSO DI METROPOLIZZAZIONE. DINAMICHE INSEDIATIVE E SQUILIBRI TRA DOMANDA E OFFERTA

In questo contesto concettuale e terminologico, molteplici elementi di analisi conducono a evidenziare per l'area romana segnali contraddittori rispetto a un modello maturo di metropoli territoriale, o forse, più propriamente, aiutano a comprendere come, nel caso di Roma, la metropolizzazione sia un processo in corso, la cui forza e le cui specificità vanno governate e orientate per impedirne una metamorfosi di segno opposto.

È così se si guarda alle dinamiche insediative della popolazione e alla geografia dei servizi alle famiglie, come pure se si approfondiscono le logiche che orientano la localizzazione delle attività produttive e dei servizi avanzati alle imprese.

Solo negli ultimi anni, tra il 2002 e il 2009, 308.000 romani hanno scelto di cambiare comune di residenza alla ricerca di un costo della vita, soprattutto abitativo, inferiore. Nello stesso periodo le iscrizioni da altri comuni italiani sono state poco meno di 219.000. Visto "da Roma", un saldo interno negativo di 89.000 abitanti può sembrare un flusso tutto sommato contenuto (lo 0,5% della popolazione complessiva in media per anno), ma è un valore che cambia di senso se lo si guarda "da fuori".

Nello stesso periodo, infatti, i cambi di residenza in entrata hanno interessato molti comuni minori della provincia determinando un forte incremento di popolazione nella prima e seconda cintura metropolitana. Nei comuni confinanti con la capitale, il fenomeno è stato particolarmente accentuato, e il loro saldo migratorio interno (al netto dell'immigrazione da altri Paesi) è stato positivo per oltre 47.000 residenti.

A tale processo si è affiancato quello, altrettanto rilevante, dell'aumento di popolazione straniera immigrata che, in termini relativi, tende a privilegiare i comuni esterni alla capitale, orientata nella scelta dalle medesime motivazioni che influenzano le opportunità residenziali dei cittadini italiani.

Ne sono risultate situazioni come quelle di Fiumicino e Cerveteri, Ardea e Pomezia, Formello e Zagarolo, e di molti altri comuni nei quali la crescita della popolazione residente è stata, nel periodo considerato, superiore al 25-30% del totale.

Per volontà o mancanza di alternative, le dinamiche abitative in uscita da Roma sono fortemente concentrate nelle fasce di età più giovani (quelle che vanno dai 25 ai 45 anni, epoca di formazione dei nuovi nuclei familiari e di ingresso

definitivo nel mercato del lavoro). Per le energie richieste dal viaggio e dalla prospettiva di costruire un nuovo progetto di vita, l'età media degli immigrati è largamente più bassa di quella degli italiani. Il progressivo insediamento di questi gruppi sociodemografici nei comuni minori della provincia, mentre contribuisce a frenare il loro processo di invecchiamento, accelera quello di Roma e in particolare dei suoi quartieri più centrali.

In termini assoluti, dunque, nell'ultima fase storica la provincia di Roma si è andata caratterizzando per un crescente policentrismo demografico il cui tratto più evidente è l'aumento di città di medie dimensioni. Nel 2009 oltre 2.000.000 di abitanti vivono fuori dal nucleo centrale della capitale e dell'area metropolitana (il Grande Raccordo Anulare di Roma) e nel territorio provinciale si contano 7 comuni con oltre 50.000 abitanti e 15 con più di 30.000.

Se anche non esaustiva, la velocità che contraddistingue tali dinamiche spiega in parte l'acuito grado di dipendenza delle realtà di più piccole dimensioni, e soprattutto delle loro aree di recente sviluppo urbano, da un sistema di servizi alle famiglie fortemente centralizzato. Dall'istruzione superiore e universitaria ai servizi per la cultura e lo svago, dalle infrastrutture funzionali (quali quelle sanitarie e per la sicurezza) ai

servizi sociali e commerciali: mentre l'offerta di servizi alle famiglie rimane a Roma, la sua domanda tende a uscirne. È la periferizzazione l'evidenza che interpreta le difficoltà quotidiane che questo stato di fatto impone a crescenti quote della popolazione provinciale. È questo il nome di una condizione da correggere con un governo dello sviluppo del territorio capace di sostituire il policentrismo al monocentrismo funzionale che limita la qualità della vita dei residenti nell'area metropolitana, di chi vive fuori come anche, pensando alla congestione delle arterie stradali, di chi abita nella capitale.

Uno dei casi più chiari della discrasia territoriale che si è prodotta tra domanda e offerta di servizi è quello del litorale, esempio evidente dell'incongruenza delle dinamiche di sviluppo dell'area vasta di Roma. Tra il 1971 e il 2001 i comuni costieri hanno avuto un forte incremento demografico spesso accompagnato da un'altrettanto rilevante espansione urbana. Essa però, priva di una coerente crescita funzionale e di servizi alle famiglie, ha avuto come esito la formazione di territori con prevalente caratterizzazione residenziale. Comuni come Cerveteri e Ardea, ma anche Ladispoli e lo stesso XIII Municipio del comune di Roma dove il malessere avvertito dalla cittadinanza non ha bisogno di eccessivi approfondimenti per essere compreso.

1. Analisi delle dinamiche di interdipendenza territoriale
UN CONTRADDITTORIO PROCESSO DI METROPOLIZZAZIONE

Ma la centralità di Roma negli equilibri territoriali e socioeconomici della provincia è ancora più palese quando si indaga la geografia dello sviluppo, in particolare la localizzazione delle attività produttive e, di conseguenza, delle opportunità di lavoro. Esiste e va sottolineata un'embrionale tendenza al policentrismo del tessuto economico (evidente soprattutto in alcuni focolai produttivi che puntellano i comuni del litorale, sia a nord che a sud della capitale), ma resta un fenomeno spontaneo, prevalentemente privo di programmazione e di visione strategica complessiva sull'orizzonte da immaginare per il territorio.

La situazione è aggravata, e trae alimento, dall'eccessiva concentrazione di funzioni strategiche nella capitale. Le Università pubbliche sono al 90% in suolo romano, quelle private, pur numerose, hanno sede solo a Roma, così come i poli fieristici e congressuali. Migliore è la distribuzione dei centri di ricerca scientifica e delle infrastrutture per il trasporto, dove la distribuzione delle specializzazioni funzionali (dato ineludibile nel processo di metropolizzazione) appare più pronunciata.

Gli squilibri territoriali del sistema economico provinciale sono confermati dall'addensamento di sedi direzionali pubbliche e private nella capitale. Se nel caso delle grandi aziende

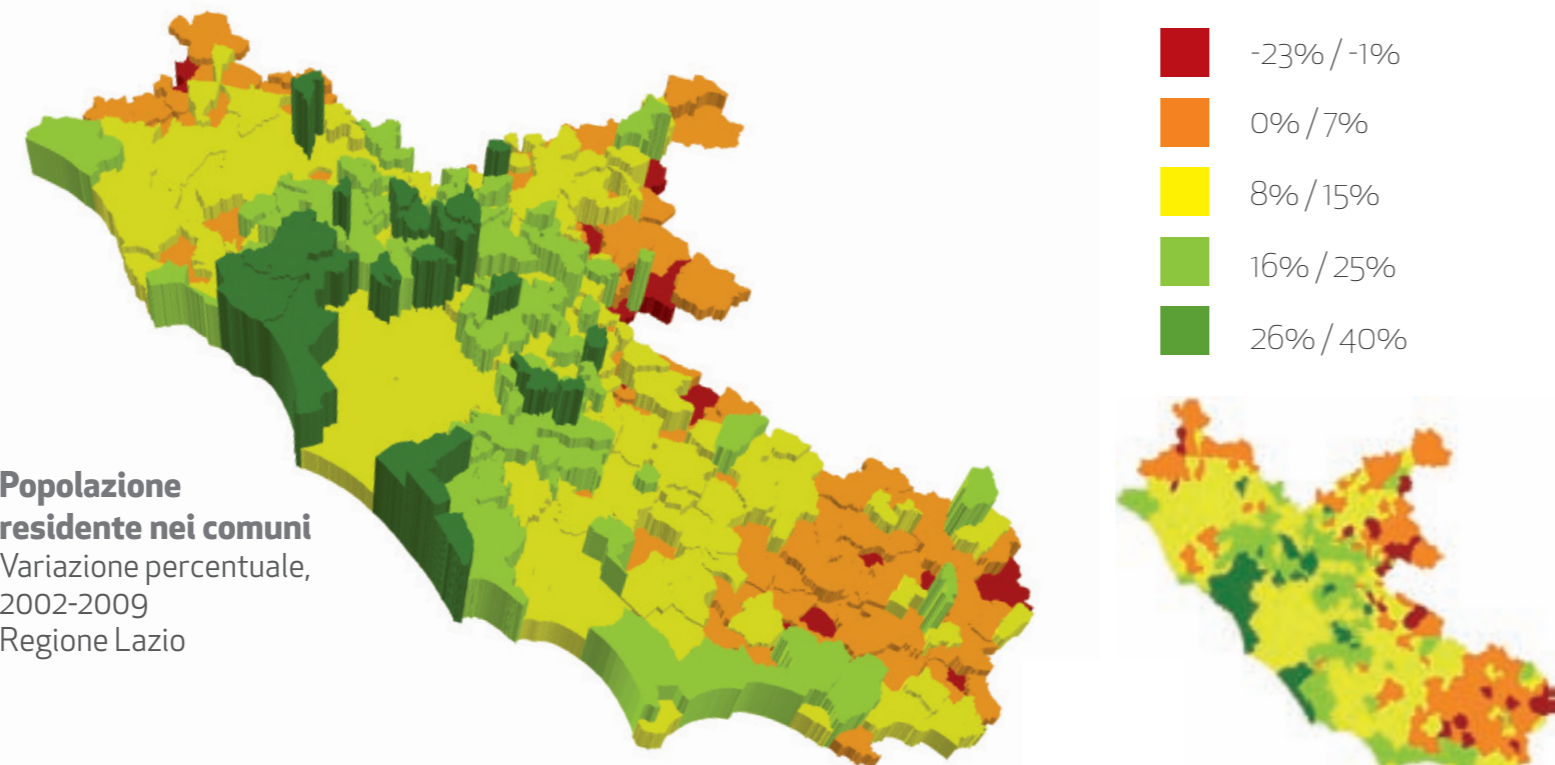
private si può considerare fisiologica la tendenza a localizzarsi in prossimità degli ambiti più infrastrutturati in termini di servizi e funzioni, oltre che capaci di garantire una più elevata offerta culturale, è alla carenza di programmazione territoriale che bisogna guardare per capire perché oltre l'80% di ministeri, enti locali e sedi giudiziarie abbia i propri uffici a Roma piuttosto che altrove nella provincia con le inevitabili conseguenze che questo comporta sugli equilibri del mercato del lavoro locale.

Certamente più coerente con la prospettiva di costruzione della metropoli territoriale di Roma è la geografia dei servizi alle imprese ad alto contenuto cognitivo (in inglese KIBS, Knowledge Intensive Business Service), quelle attività di ricerca e sviluppo, informatica, design, marketing capaci di iniettare quote incrementalmente di innovazione al sistema economico-produttivo locale. In questo caso, infatti, la loro concentrazione nella grande città (circa l'84% del totale provinciale delle imprese del comparto) asseconda la spontanea ricerca di economie di agglomerazione e svolge una funzione che le è propria sviluppando una rilevante e localizzata specializzazione a sostegno della capacità competitiva dell'intera area vasta.

Un discorso simile può essere fatto per l'altra componente dei servizi alle imprese (qui indi-

cata con l'acronimo APS, Advanced Producer Services) quali la logistica, i trasporti, le telecomunicazioni e la finanza dove, assieme all'inevitabile centralità di Roma, è incoraggiante rilevare il ruolo di Fiumicino, Pomezia e Civitavecchia quali punti nodali di infrastrutture dei trasporti che promuovono l'insediamento di produzioni specializzate.

Cresce la popolazione nei comuni della prima e seconda cintura romana



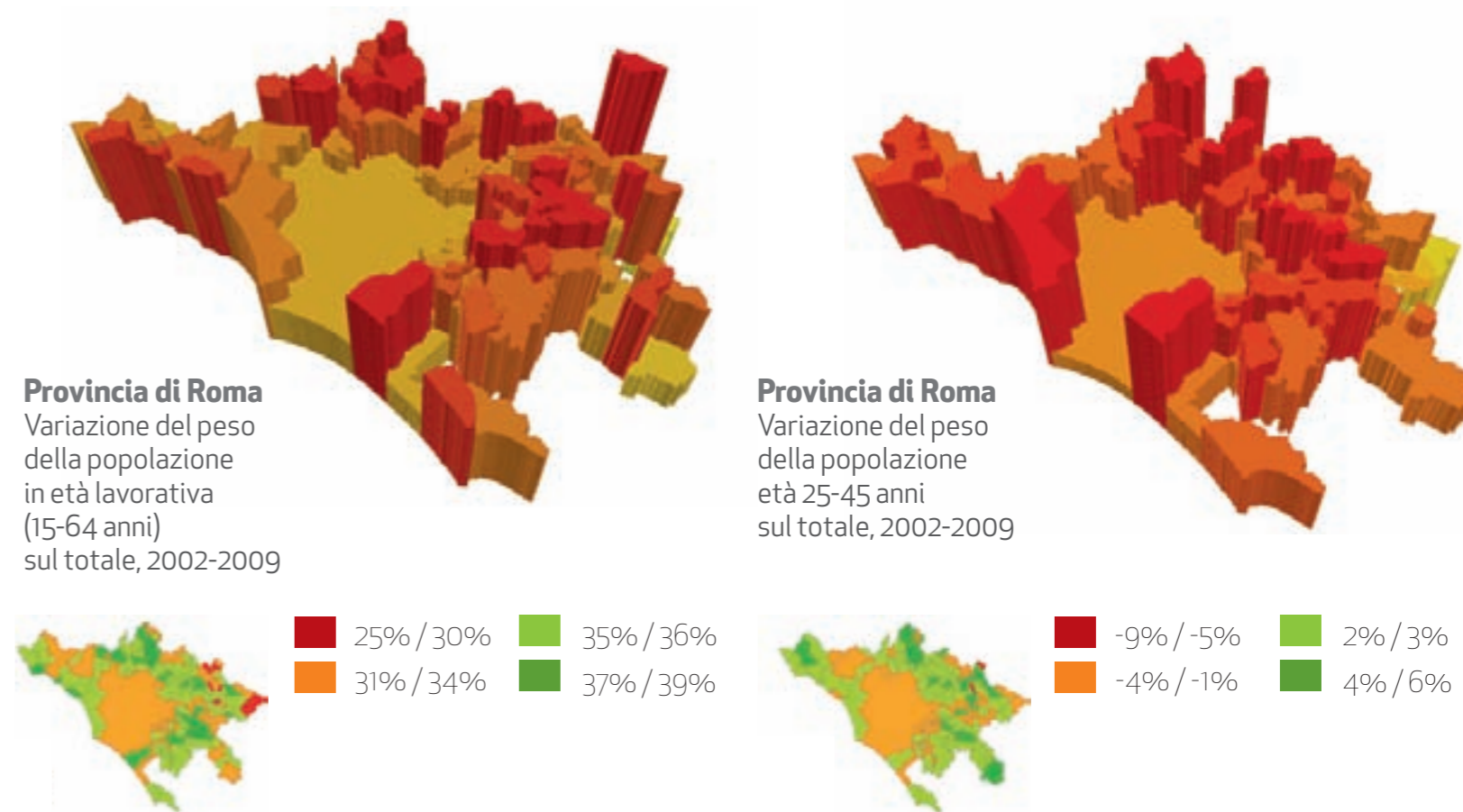
Popolazione residente nei comuni
Variazione percentuale, 2002-2009
Regione Lazio

L'interdipendenza tra Roma e il suo hinterland ha assunto negli ultimi anni caratteri strutturali. La prima evidenza è nella crescente quota di popolazione che sceglie di **lasciare la capitale** e trasferirsi in comuni con un costo della vita (a partire da quello dell'abitazione) più accessibile. Tra il 2002 e il 2009, Roma ha registrato un saldo migratorio interno negativo pari a 89.000 persone, con **308.000 cancellazioni** e 219.000 iscrizioni.

A parte i processi di tendenziale spopolamento di alcuni comuni periferici, la crescita del **policentrismo urbano** nell'ultimo decennio ha riguardato tutta la provincia. Il fenomeno è stato però più accentuato nei comuni della prima cintura metropolitana che tra il 2002 e il 2009 hanno avuto un **saldo migratorio interno positivo** per oltre 47.000 residenti.

1. Analisi delle dinamiche di interdipendenza territoriale
UN CONTRADDITTORIO PROCESSO DI METROPOLIZZAZIONE
DINAMICHE INSEDIATIVE E SQUILIBRI TRA DOMANDA E OFFERTA

Sono in particolare i giovani a spostarsi nella periferia metropolitana



Provincia di Roma
Variazione del peso della popolazione in età lavorativa (15-64 anni) sul totale, 2002-2009

Mentre Roma mantiene la sua assoluta centralità funzionale e il suo ruolo di **baricentro dello sviluppo economico locale** rispetto al resto della provincia, le dinamiche demografiche e immobiliari ridisegnano la geografia della popolazione, in particolare di quella in età da lavoro.

Provincia di Roma
Variazione del peso della popolazione età 25-45 anni sul totale, 2002-2009

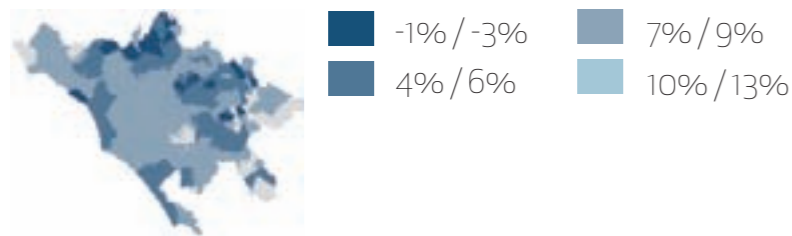
Nell'ultimo decennio, quote crescenti di **popolazione in età da lavoro** si sono insediate nei **comuni della prima e della seconda corona metropolitana**. Fenomeno ancora più marcato per la fascia di età compresa tra 25 e 45 anni, quella dell'ingresso definitivo nel mercato del lavoro e, più in generale, di costruzione di un progetto di vita.

1. Analisi delle dinamiche di interdipendenza territoriale
UN CONTRADDITTORIO PROCESSO DI METROPOLIZZAZIONE
DINAMICHE INSEDIATIVE E SQUILIBRI TRA DOMANDA E OFFERTA

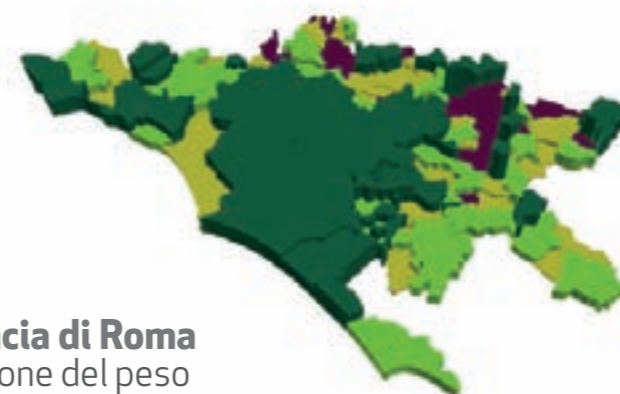
L'immigrazione privilegia i comuni esterni contribuendo a frenarne il processo di invecchiamento



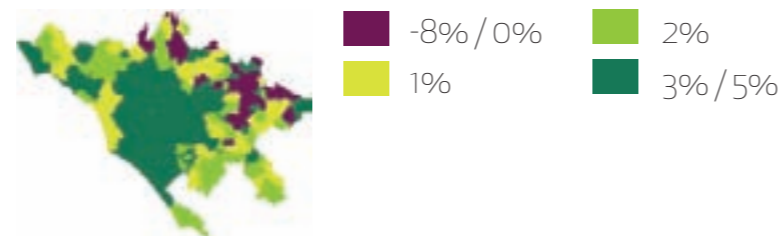
Provincia di Roma
Variazione del peso della popolazione straniera sul totale, 2002-2009



Tra i fattori che incidono sull'aumento della popolazione nei comuni della corona c'è la crescita della **popolazione immigrata** che, a causa del basso reddito medio, tende a insediarsi in aree di minor pregio immobiliare. La scarsità di occasioni di lavoro nei sistemi locali configura una **condizione di periferizzazione** da correggere.

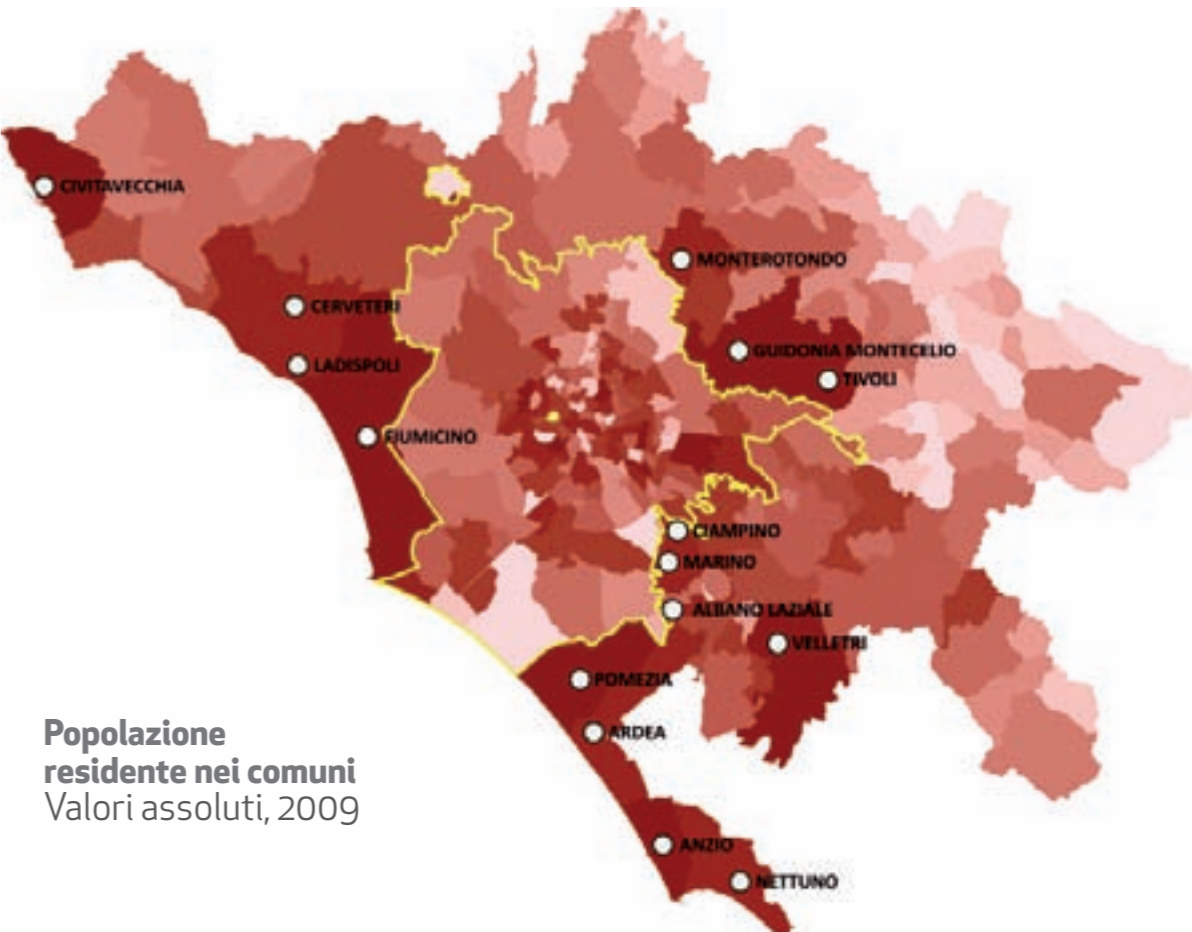
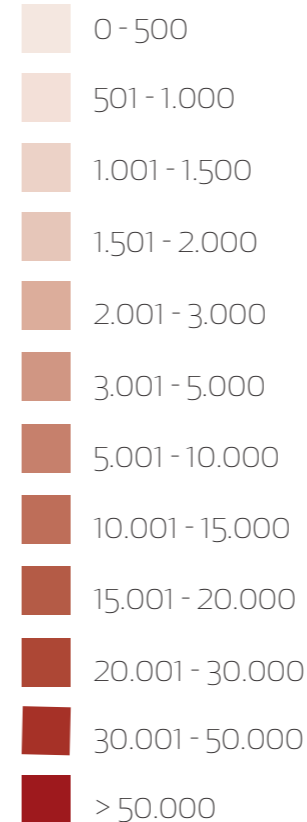
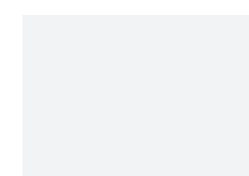
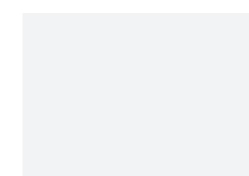


Provincia di Roma
Variazione del peso della popolazione anziana (oltre 65) sul totale, 2002-2009



L'età media degli immigrati è tale da frenare il processo di invecchiamento nei comuni che li ospitano. L'**invecchiamento della popolazione** residente, particolarmente **accentuato nella capitale**, è frutto anche del trasferimento verso i comuni minori di rilevanti quote di popolazione giovane.

Oltre Roma, quindici medie città con più di 30.000 abitanti di cui sette con più di 50.000 ...



Popolazione residente nei comuni
Valori assoluti, 2009

La mappa evidenzia la **popolazione residente** nei comuni della provincia e nelle singole zone urbanistiche del comune di Roma. Nel 2009, su oltre 4,2 milioni di abitanti della provincia, il 50,7% risiede nell'area compresa nel GRA di Roma, il 16,6% tra il GRA e i confini del comune, e il 32,7% nel resto della provincia.

Oggi sono **oltre 2 milioni** gli abitanti che vivono **fuori dal nucleo centrale della metropoli**. Nell'area provinciale si contano ormai 7 comuni con oltre 50.000 abitanti e 15 con più di 30.000 residenti: un **policentrismo insediativo fatto di città di medie dimensioni**.

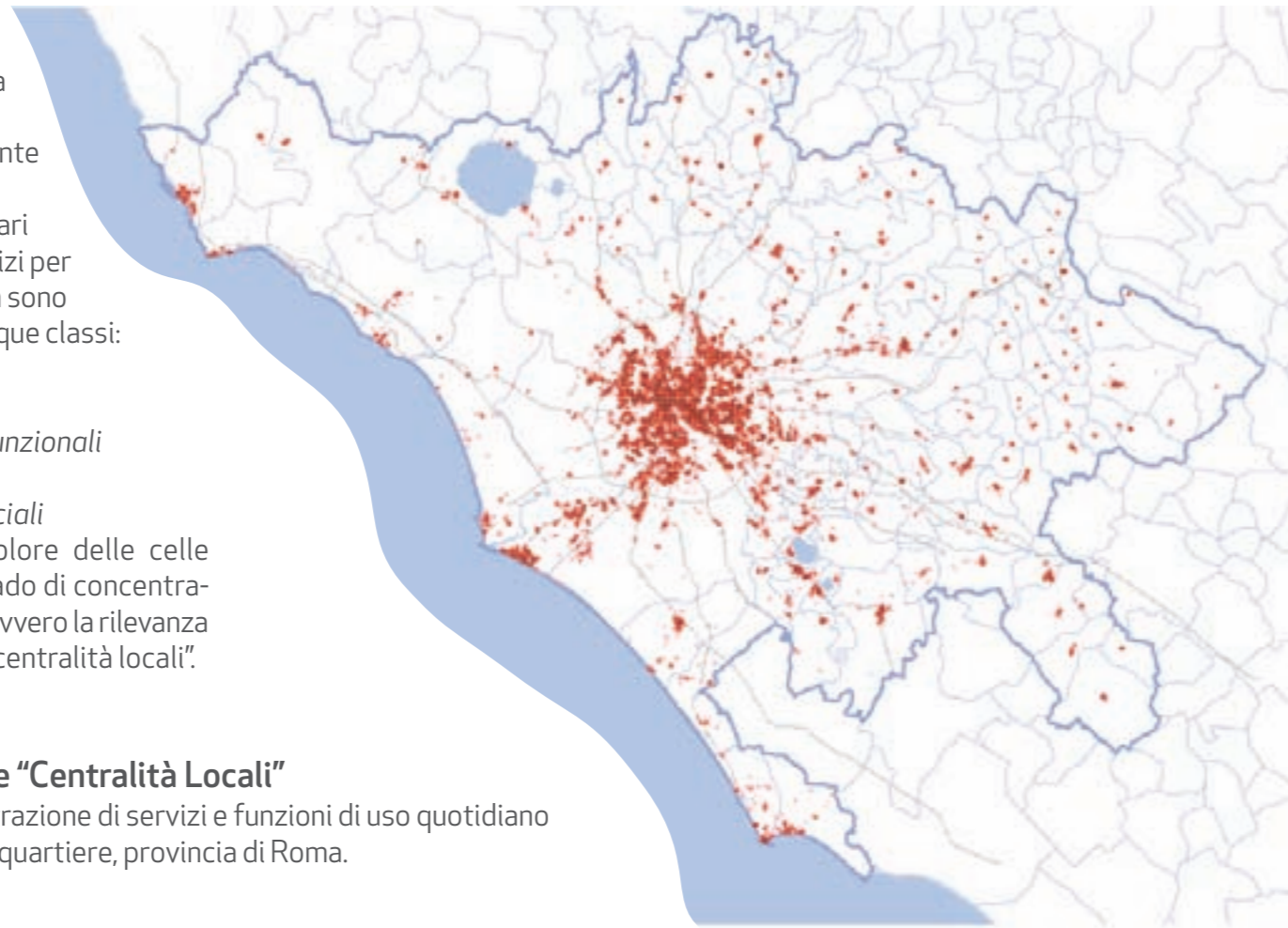
... ma i servizi alle famiglie sono concentrati nella capitale



La mappa analizza il territorio provinciale mediante una griglia di celle quadrate di lato pari a 250 metri. I servizi per utenza quotidiana sono raggruppati in cinque classi:

- Istruzione
- Cultura e Svago
- Infrastrutture funzionali
- Servizi sociali
- Servizi commerciali

L'intensità del colore delle celle rappresenta il grado di concentrazione dei servizi, ovvero la rilevanza funzionale delle "centralità locali".



Geografia delle "Centralità Locali"

Luoghi di concentrazione di servizi e funzioni di uso quotidiano per una utenza di quartiere, provincia di Roma.

Ampie aree della periferia metropolitana risultano prive o quasi di funzioni di servizio alle famiglie e di uso quotidiano e palesano il loro grado di **dipendenza funzionale dal resto del territorio** e, in particolare, da Roma.

È evidente la concentrazione dei servizi all'interno del GRA e la relativa autonomia delle funzioni nei centri storici dei comuni minori, chiaro indicatore del **ritardo con cui i servizi si sviluppano nelle aree di nuovo insediamento**.

La periferizzazione del litorale romano



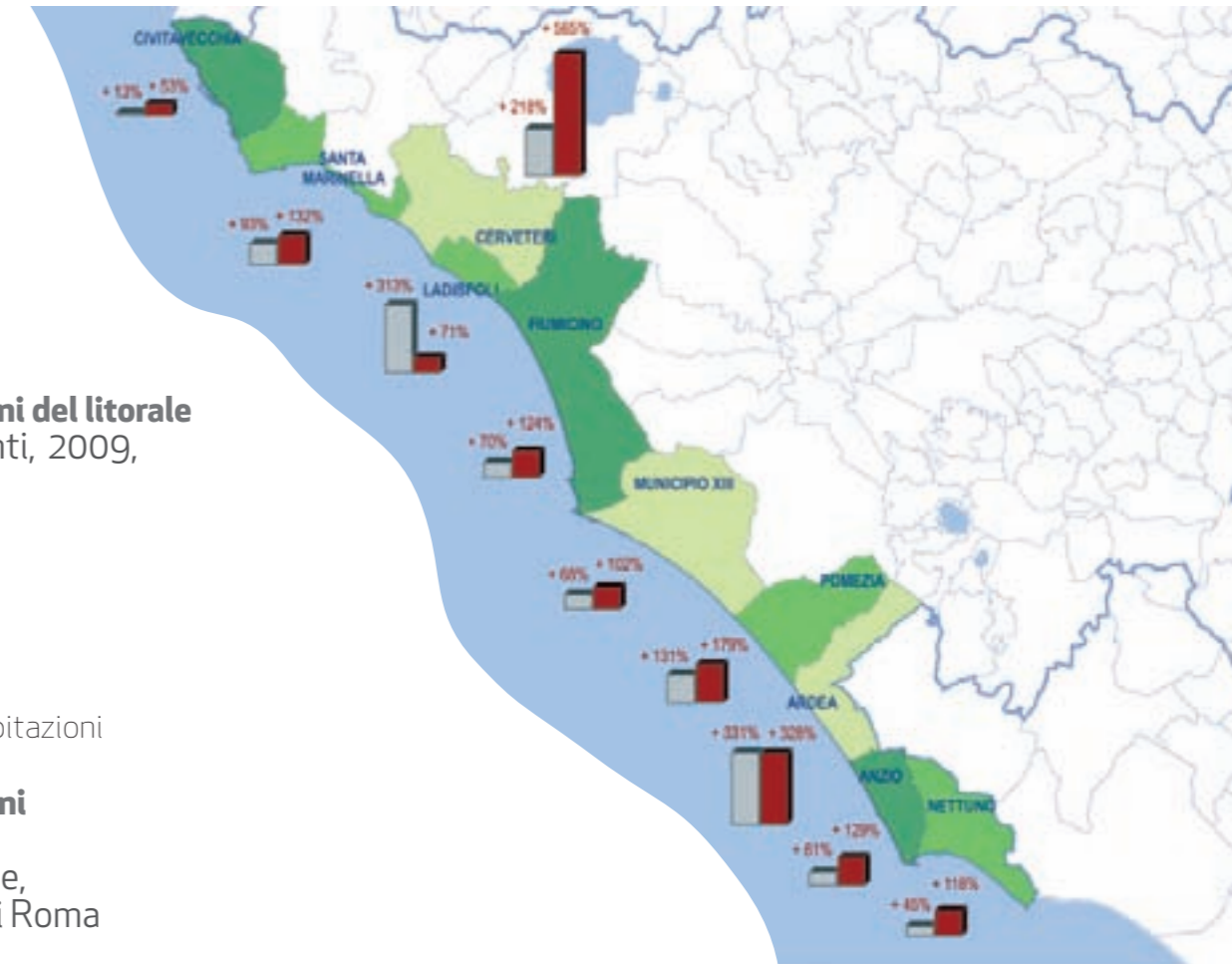
- Fino a 22%
- Da 22% a 29%
- Oltre 29%

Popolazione e servizi di prossimità nei comuni del litorale
Unità per 1.000 abitanti, 2009, Provincia di Roma

Popolazione Abitazioni

Popolazione e abitazioni nei comuni del litorale
Variazione percentuale, 1971-2001, Provincia di Roma

L'area del litorale rappresenta un ambito di evidente **incongruenza** nelle dinamiche di sviluppo di medio-lungo periodo dell'area vasta di Roma. Tra il 1971 e il 2001 i comuni costieri hanno avuto una notevole **crescita demografica**, spesso accompagnata da un rilevante sviluppo urbano, nonostante il parziale ri-uso del patrimonio di seconde case a fini abitativi.



Alla crescita di **polarità forti dal punto di vista produttivo** e della geografia dei redditi (Civitavecchia, Fiumicino, Pomezia), si è accompagnato lo sviluppo di **comuni con una prevalente funzione residenziale** (Cerveteri, Ladispoli, Ardea) **ma carenti di servizi alle famiglie**.

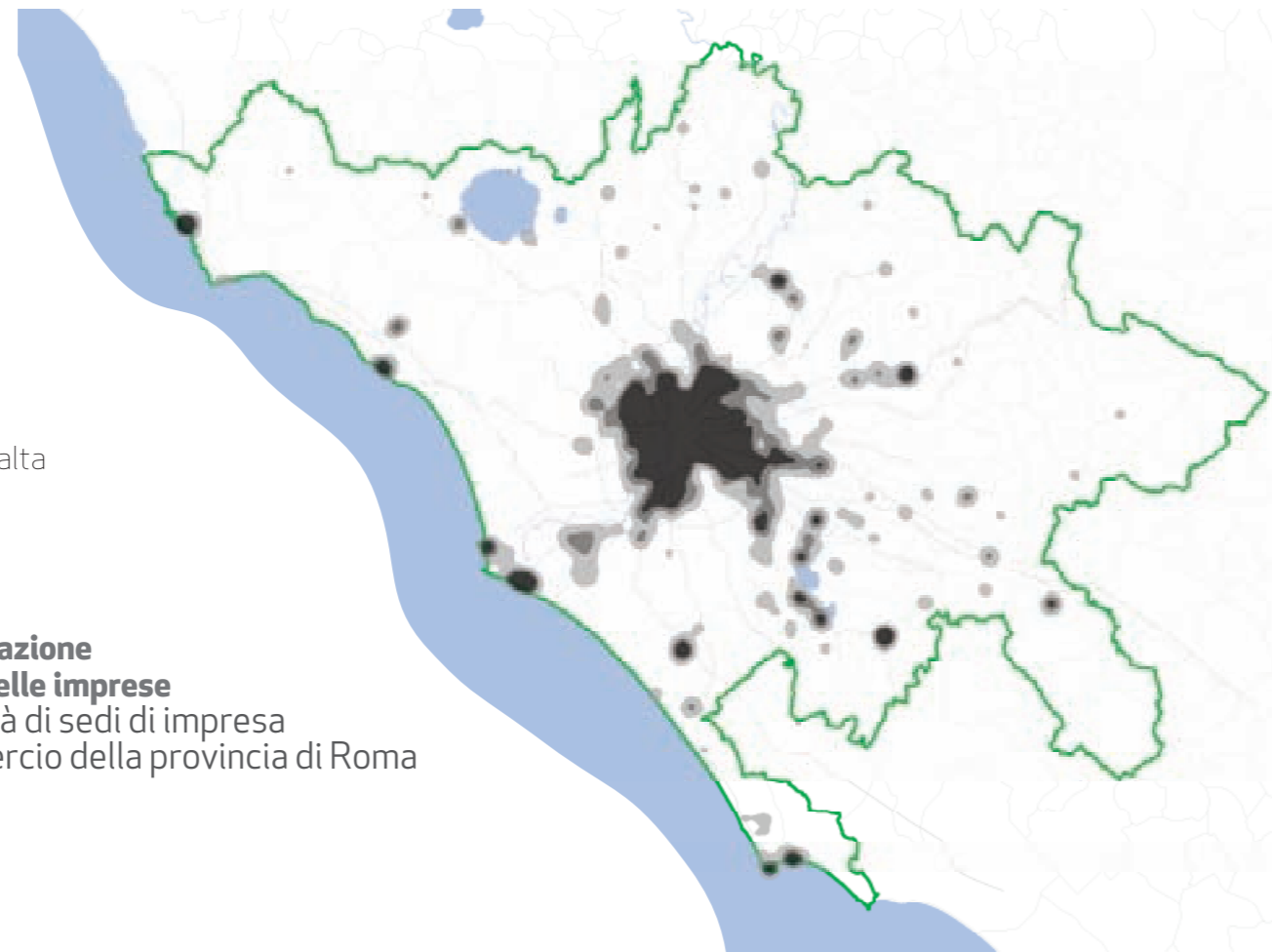
È insufficiente la distribuzione dello sviluppo economico



UNITÀ LOCALI DELLE IMPRESE

- Densità alta
- Densità medio-alta
- Densità media

Ambiti di concentrazione delle unità locali delle imprese
 Zone di iso-densità di sedi di impresa
 Camera di Commercio della provincia di Roma



A partire dalla distribuzione puntuale delle oltre 370.000 imprese attive sul territorio provinciale, la mappa offre una lettura di sintesi dei punti "focali" dello sviluppo economico locale.

Nonostante emergano alcuni importanti embrioni di policentrismo, il sistema economico-produttivo provinciale appare fortemente concentrato nel comune di Roma. È l'effetto dello spontaneismo conseguente all'assenza di una programmazione di area vasta dello sviluppo economico.

Funzioni strategiche: solo le infrastrutture di trasporto sono fuori Roma



FUNZIONI STRATEGICHE

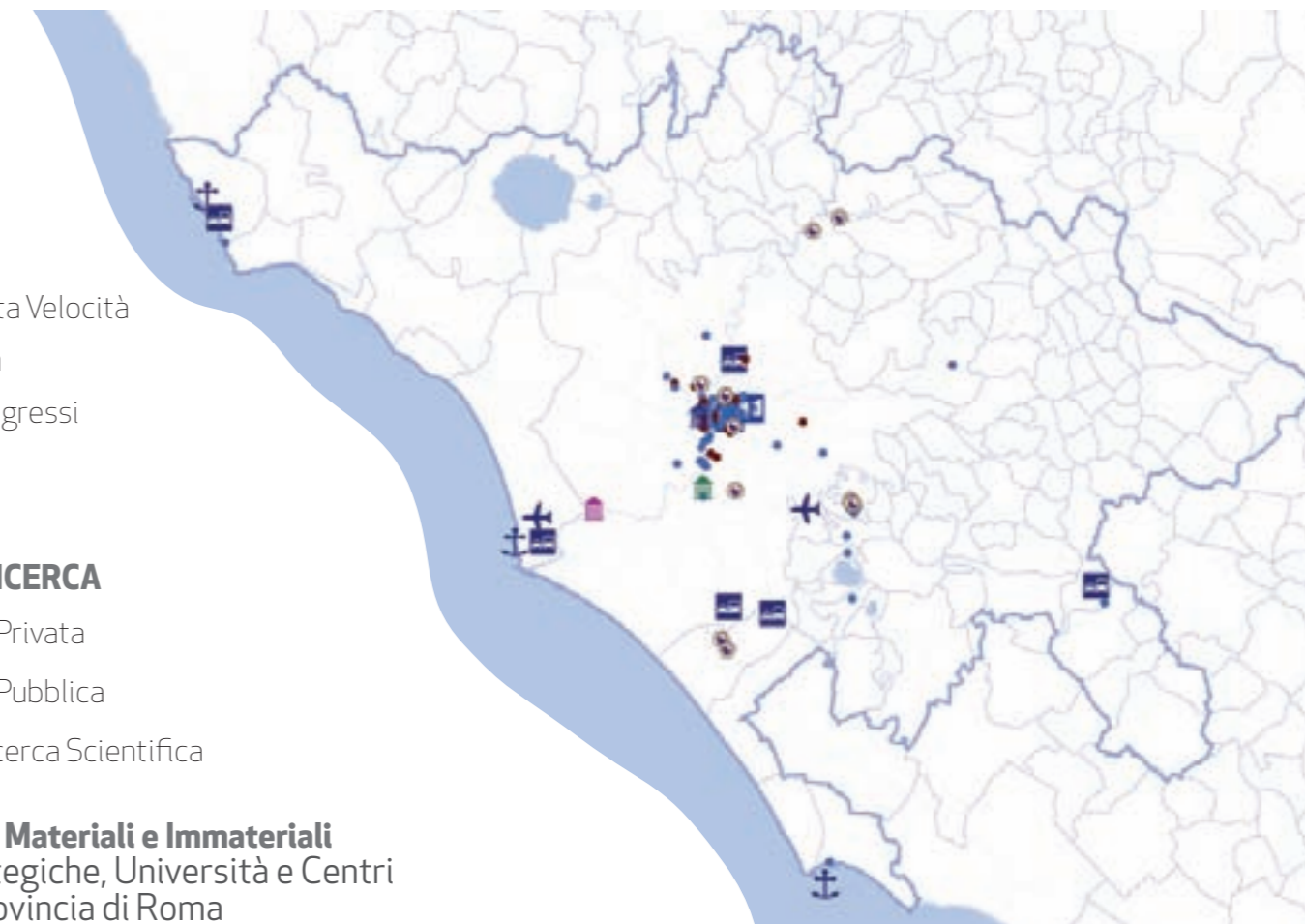
- Aeroporti
- Interporti
- Porti
- Stazioni Alta Velocità
- Auditorium
- Centro Congressi
- Fiera

UNIVERSITÀ E CENTRI DI RICERCA

- Università Privata
- Università Pubblica
- Centri di ricerca Scientifica

Infrastrutture Materiali e Immateriali
 Funzioni strategiche, Università e Centri di Ricerca, Provincia di Roma

Le Le infrastrutture materiali e immateriali - qui rappresentate dalle funzioni strategiche di trasporto, dai grandi poli congressuali e fieristici e dal sistema dell'università e della ricerca scientifica - rappresentano un **elemento chiave per la competitività del sistema** territoriale e per il suo sviluppo sociale e culturale.

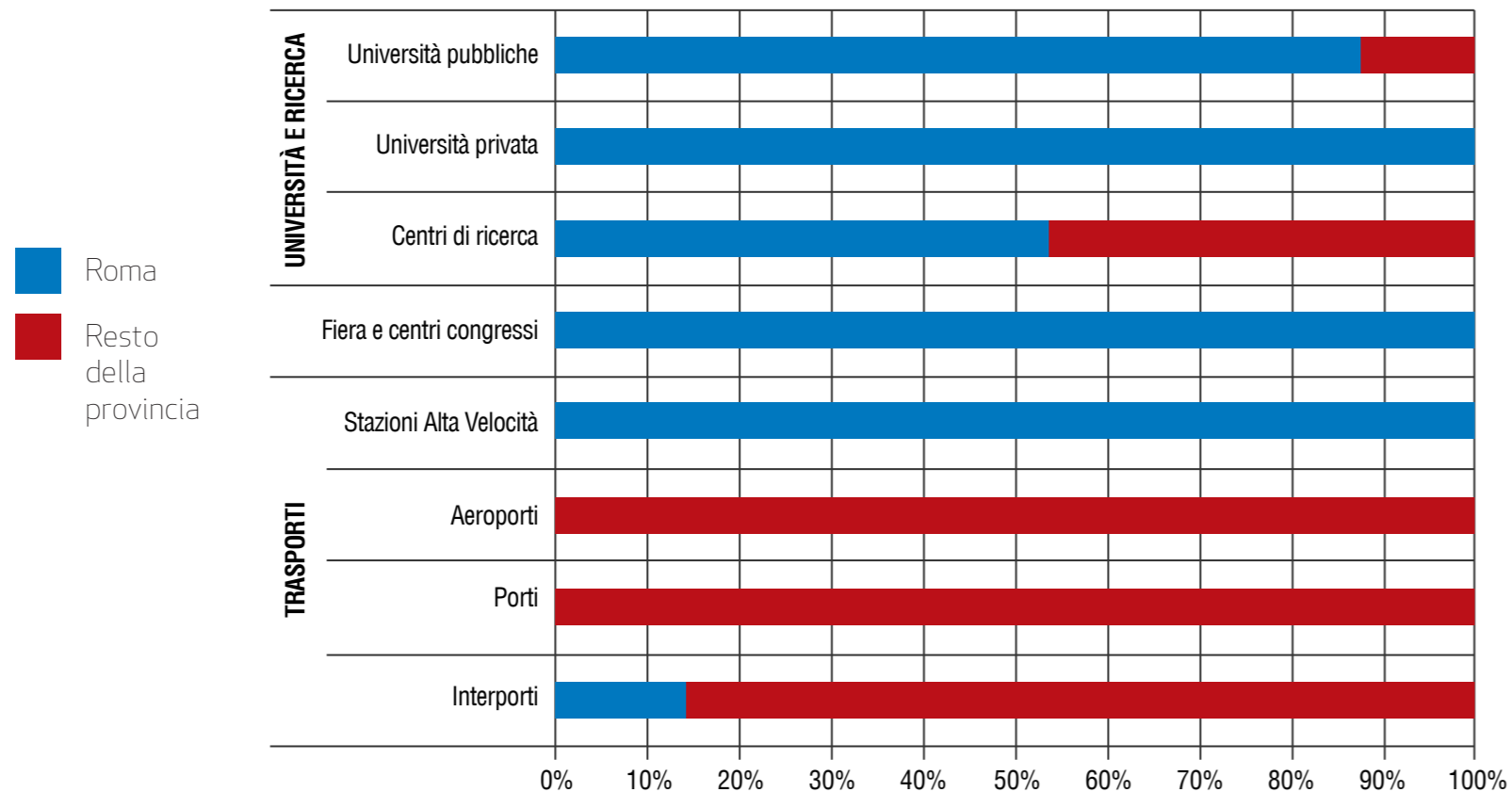


La provincia di Roma è complessivamente **una delle più infrastrutturate** del Paese. Mentre però le funzioni di trasporto sono organicamente dislocate in diversi ambiti del territorio, il sistema universitario e della ricerca appare eccessivamente concentrato nel comune di Roma.

Le funzioni dovrebbero essere meglio ripartite sul territorio

Infrastrutture Materiali e Immateriali

Funzioni strategiche, Università e Centri di Ricerca, Provincia di Roma

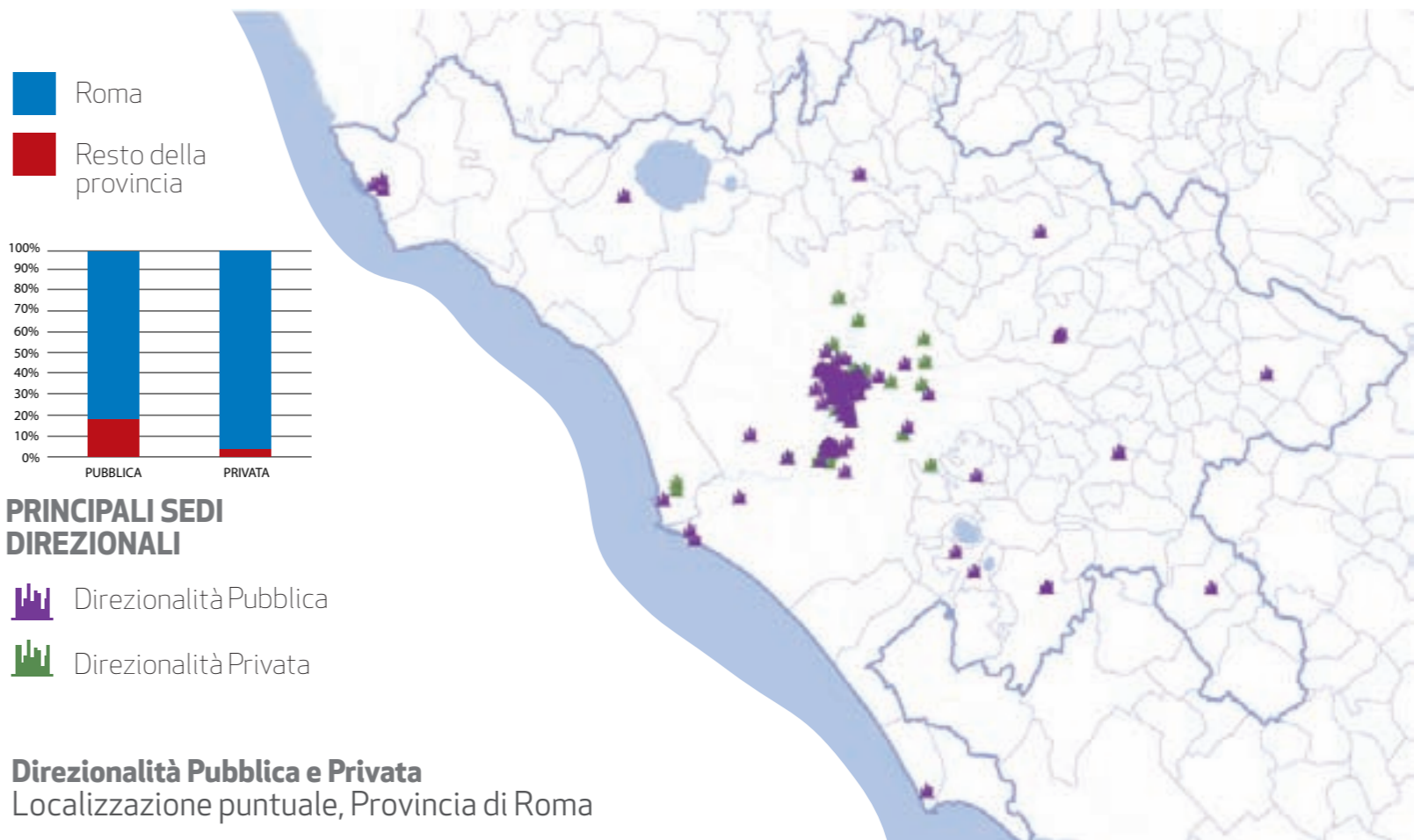
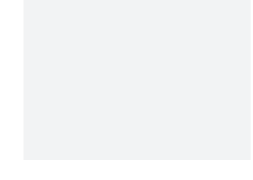
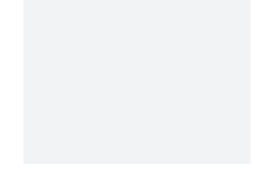
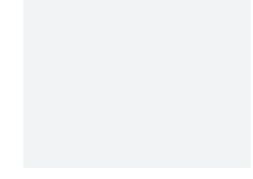
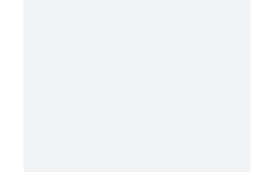
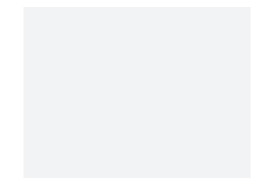


Quasi il **90%** delle sedi e dei dipartimenti delle università pubbliche presenti nella provincia di Roma sono localizzate **entro i confini della capitale**. Nel caso dell'università privata si arriva al 100%, mentre più diffuse sono le sedi dei principali centri di ricerca (poco più della metà a Roma, il resto negli altri comuni).

Con la sola eccezione delle due stazioni ad alta velocità, le **principali infrastrutture per il trasporto** sono localizzate lungo la costa (il sistema dei porti e l'aeroporto di Fiumicino) o comunque **in comuni diversi da Roma** (come l'aeroporto di Ciampino e sei dei sette interporti dell'area provinciale).



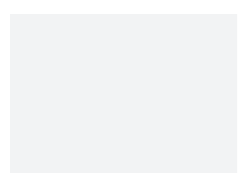
Il 90% della direzionalità privata è concentrata nella capitale ...



La concentrazione dei servizi e delle funzioni strategiche nel comune di Roma non può che riverberarsi nelle **scelte localizzative delle principali aziende** (italiane e straniere) presenti sul territorio provinciale. In meno del 5% dei casi le sedi direzionali risultano esterne ai confini della capitale.

Diverso è il discorso della **direzionalità pubblica** (ministeri, enti locali, sedi giudiziarie, ecc.), dove la concentrazione nel comune di Roma (superiore all'80%) è il frutto di una carenza di programmazione territoriale con conseguenze sugli equilibri del lavoro e immobiliare.

... ambito privilegiato per lo sviluppo di servizi knowledge-intensive

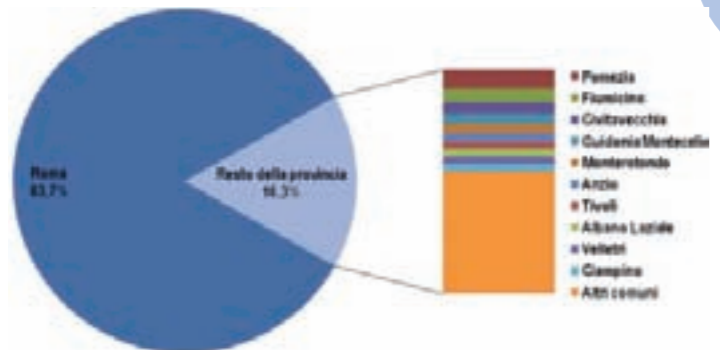


SETTORI KIBS
 Informatica, R&D, consulenza legale, fiscale e societaria, analisi di mercato, design, pubblicità, collaudi, ricerca e selezione del personale



Da 0 a 50
 Da 50 a 300
 Oltre 300

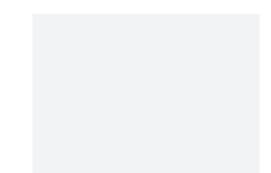
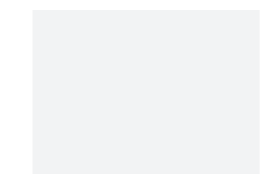
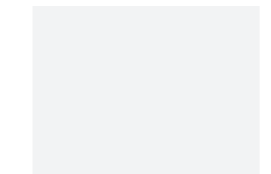
KIBS (Knowledge Intensive Business Services)
 Zone di Iso-densità delle unità locali (R = 1.000 ml) Provincia di Roma



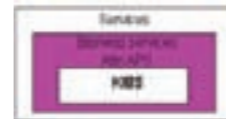
A partire dalla distribuzione puntuale delle oltre 370.000 imprese attive sul territorio provinciale, la mappa offre una lettura di sintesi dei punti "focali" dello sviluppo economico locale.

Nonostante emergano alcuni importanti embrioni di policentrismo, il sistema economico-produttivo provinciale appare fortemente concentrato nel comune di Roma. È l'effetto dello spontaneismo conseguente all'assenza di una programmazione di area vasta dello sviluppo economico.

Nel terziario avanzato la centralità di Roma è più contenuta

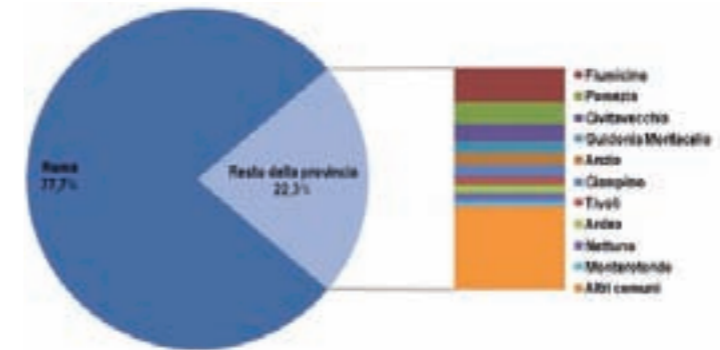


SETTORI ALTRI APS
 Logistica e trasporti, telecomunicazioni, finanza e assicurazioni



Da 0 a 18
 Da 18 a 50
 Oltre 50

Altri APS (Advanced Producer Services)
 Zone di Iso-densità delle unità locali (R = 1.000 ml) Provincia di Roma



Oltre ai KIBS, il terziario avanzato dei servizi alle imprese annovera alcuni settori classificati come APS (Advanced Producer Services) tra i quali la logistica e i trasporti, le telecomunicazioni, la finanza.

In questo caso, la centralità di Roma, seppur confermata, appare più contenuta. Grazie soprattutto ai servizi di logistica e trasporto, assumono rilievo negli equilibri metropolitani comuni come Fiumicino, Pomezia e Civitavecchia, e quasi un'impresa su quattro del comparto ha sede fuori Roma.

GLI EFFETTI DELL'ORGANIZZAZIONE MONOCENTRICA DEL TERRITORIO. PENDOLARISMO, REDDITI, CONSUMO DI SUOLO: LA DIPENDENZA DEI COMUNI MINORI DA ROMA

Mentre Roma continua a concentrare sul suo territorio servizi e funzioni strategiche, attività produttive e direzionalità pubblica e privata, ampie quote della popolazione si spostano nei comuni minori della provincia portando con sé una domanda di opportunità insediative e servizi insieme alla propria offerta di lavoro.

Così, l'organizzazione monocentrica dell'area metropolitana definisce forma e contenuto di una progressiva periferizzazione del territorio, ostacola la distribuzione di opportunità economiche, limita la qualità di vita degli abitanti, frena la costruzione della metropoli territoriale e il suo potenziale competitivo.

Le evidenze sono molte. Basta guardare ai flussi quotidiani di pendolari e ragionare di quanto le reti di mobilità esistenti limitino la capacità di spostamento sul territorio di persone e merci.

Il pendolarismo è uno dei principali indicatori per valutare il grado di interdipendenza nel territorio metropolitano (come certificato da tutti i più importanti organismi internazionali) ed è in questo senso che va sottolineato come la quasi totalità dei comuni della provincia abbiano una

quota compresa tra il 15% e il 30% di popolazione che, spostandosi per motivi di lavoro o studio, ogni giorno muove verso Roma (in molti casi tale incidenza supera il 30%): è la cronaca quotidiana delle circa 700.000 persone che devono raggiungere la capitale senza poter contare su un adeguato sistema di trasporto collettivo.

Rispetto a quelli delle altre capitali europee, i cittadini dell'area metropolitana romana subiscono gli effetti delle carenze del sistema di trasporto pubblico. Nel confronto con Barcellona, Berlino, Madrid, Parigi e Londra, Roma è la città dove più alto è il ricorso al mezzo di trasporto privato (58%) e più basso è l'utilizzo del trasporto pubblico (32%). Il numero di persone che si muovono a piedi o in bicicletta, poi, è meno della metà delle altre città (con la sola eccezione di Madrid).

La più alta frequenza di pendolari si rileva nei comuni della parte meridionale e orientale della provincia, lì dove, rispetto ai quadranti nord e ovest, maggiore è l'accessibilità a Roma sia per chi usa il mezzo privato (a certificare l'incompletezza del sistema infrastrutturale metropolitano), sia per chi sceglie il trasporto collettivo (a evidenziare l'assenza di un governo integrato dei servizi di mobilità).

Può sembrare un tema distinto da quello del pendolarismo e della mobilità, ma è di fatto un'al-

tra faccia della stessa medaglia: il livello di dipendenza funzionale, economica e occupazionale dei comuni della provincia rispetto alla capitale è illustrato anche dal livello dei redditi dei loro abitanti.

Quando si pensa al reddito, oltre che come indicatore delle condizioni socioeconomiche, anche come espressione della qualità del lavoro svolto da chi lo percepisce, si coglie la capacità descrittiva di una distribuzione geografica nella quale oltre Roma solo in 8 comuni i redditi medi superano i 25.000 euro, in 38 sono compresi tra 21.000 e 25.000, in 74 non raggiungono i 21.000. È una distribuzione territoriale che diventa sociale ed economica, con un centro (mediamente) ricco e una grande periferia nella quale il livello di benessere è inversamente correlato alla distanza da Roma.

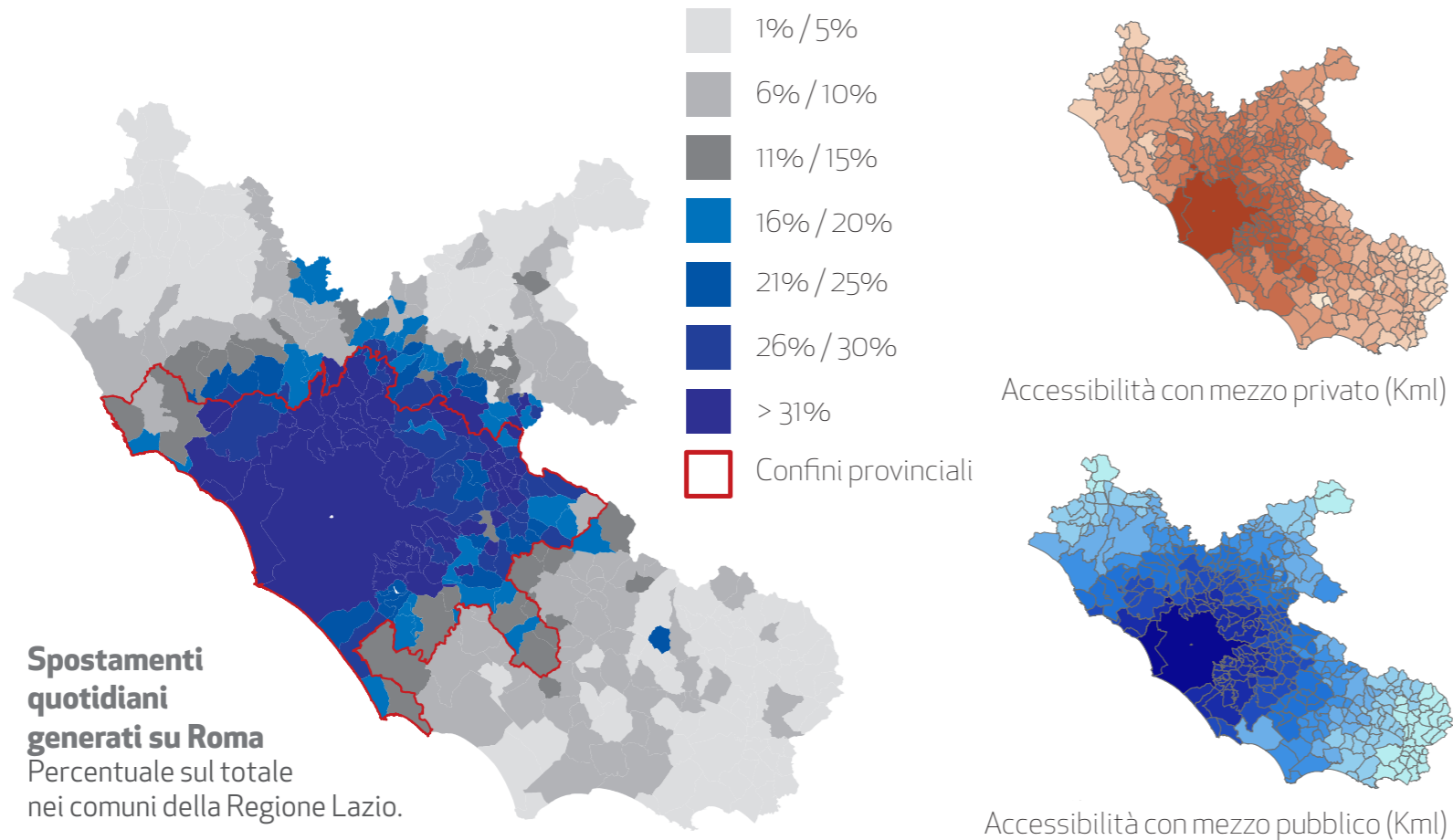
La debolezza delle, pur evidenti, dinamiche di metropolizzazione dell'area vasta trova poi ulteriore evidenza in riferimento al tema del consumo di suolo e agli strumenti con i quali, oggi, si governa il territorio cercando di contrastare la forza di un'incontrollata e inefficiente espansione urbana.

Alla crescita demografica della corona metropolitana e alla pressione insediativa che ne consegue fa da corollario un incremento dell'edificato sovente disgiunto dalla programmazione urbanistica dei Comuni.

Una quota significativa delle nuove edificazioni è infatti realizzata in territorio agricolo sprovvisto di urbanizzazioni primarie e secondarie e carente di servizi che viene sottratto agli usi produttivi, oltre che privato della propria valenza ambientale.

In questo quadro gli strumenti urbanistici comunali spesso non riescono a dare risposte funzionali alla potenza della domanda abitativa che subiscono, che detta tempi ristretti di riscontro e determina una costante difficoltà di aggiornamento (la maggior parte dei Piani regolatori della provincia di Roma ha più di 20 anni). Non è un caso che il concetto di area metropolitana nasca proprio da queste considerazioni e dalla consapevolezza che ci sono problemi troppo grandi per essere affrontati nella "solitudine" delle singole realtà amministrative.

Lavoro, studio, servizi: il peso del pendolarismo su Roma



Spostamenti quotidiani generati su Roma
Percentuale sul totale nei comuni della Regione Lazio.

L'effetto congiunto delle geografie demografiche e dello sviluppo economico e funzionale dell'area metropolitana si riverbera nel **pendolarismo**, uno degli indicatori principali per valutare il grado di interdipendenza funzionale nel territorio metropolitano.

Circa **700.000 persone** devono raggiungere quotidianamente la capitale dai comuni minori della provincia che, in larga misura, hanno una percentuale di spostamento su Roma superiore al 30% (valore considerato, da tutti gli organismi internazionali, quale prova delle **relazioni di carattere metropolitano** tra nucleo e corona).

Il sistema della mobilità è incompleto e condiziona le dinamiche di sviluppo del territorio



TERRITORIO E RETI MOBILITÀ

Topografia reale



Il territorio metropolitano di Roma rappresentato secondo la **topografia reale**. La griglia concentrica rappresenta una **misura teorica del tempo di percorrenza** nella direzione radiale (nucleo-corona).

Applicando alla griglia i tempi effettivi di spostamento sulle reti di mobilità, rilevati rispetto agli assi principali, il territorio si deforma. La **mappa distorta** (Warp Analysis) assume valore reale offrendo una lettura del territorio in funzione della capacità effettiva di spostarsi da un luogo all'altro.

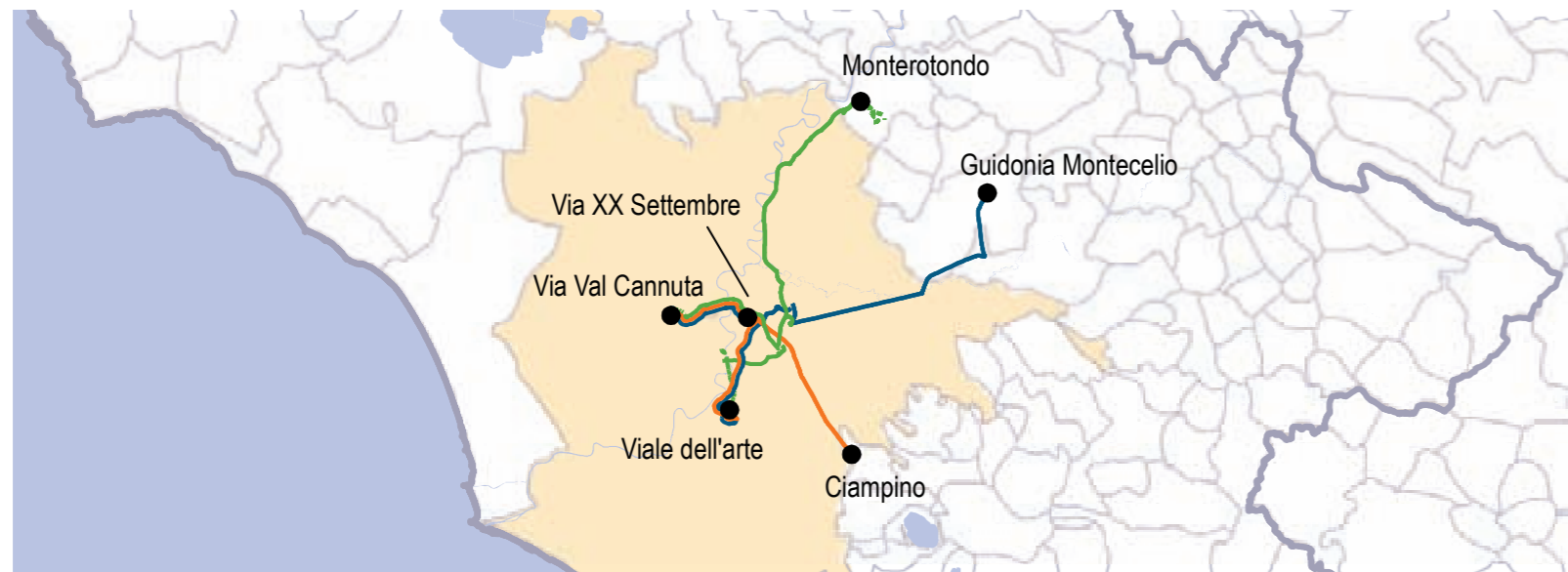
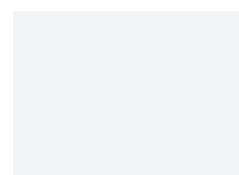
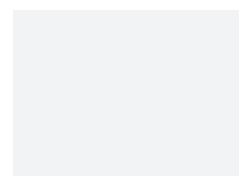
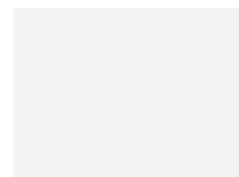
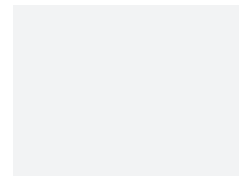
Topografia deformata in funzione del tempo effettivo di percorrenza



La **forza di attrazione di Roma** nei confronti del sistema meridionale e orientale della provincia è evidentemente superiore a quella esercitata verso i comuni dell'area nord e ovest.

I livelli di accessibilità alla capitale non esauriscono le spiegazioni delle dinamiche relazionali, ma sono **in larga misura sovrapponibili ai dati sul pendolarismo**.

Per gli spostamenti su mezzo pubblico un tempo di percorrenza che prescinde dalla distanza



Origine/Destinazione

Ciampino
Viale del lavoro

Guidonia Montecelio
Piazza Giacomo Matteotti

Monterotondo
Piazza Guglielmo Marconi

Roma - Via XX Settembre

Percorso a piedi (1.500 mt) - 15 min
Treno FR4 (2 fermate) - 15 min
Linea Atac 64 (3 fermate) - 5 min
Distanza totale (16,2 km)

Tempo di percorrenza 35 min

Percorso a piedi (1.950 mt) - 20 min
Treno FR2 (9 fermate) - 48 min
Metropolitana Linea B (4 fermate) - 7 min
Metropolitana Linea A (2 fermate) - 4 min
Distanza totale (30,9 km)
N° mezzi pubblici: 3

Tempo di percorrenza 1 ora e 19 min

Percorso a piedi (3.900 mt) - 39 min
Treno FR1 (6 fermate) - 38 min
Metropolitana Linea A (7 fermate) - 13 min
Distanza totale (32,5 km)
N° mezzi pubblici: 2
Tempo di percorrenza 1 ora e 30 min

Roma - Viale dell'Arte

Percorso a piedi (2.150 mt) - 22 min
Treno FR4 (2 fermate) - 15 min
Metropolitana Linea B (11 fermate) - 20 min
Distanza totale (26,5 km)

Tempo di percorrenza 57 min

Percorso a piedi (2.650 mt) - 27 min
Treno FR2 (9 fermate) - 48 min
Metropolitana Linea B (15 fermate) - 27 min
Distanza totale (41,6 km)
N° mezzi pubblici: 2

Tempo di percorrenza* 1 ora e 42 min

Percorso a piedi (3.700 mt) - 37 min
Treno FR1 (8 fermate) - 47 min
Linea Atac 170 (12 fermate) - 18 min
Distanza totale (38,0 km)
N° mezzi pubblici: 2
Tempo di percorrenza 1 ora e 42 min

Roma - Via Val Cannuta

Percorso a piedi (1.900 mt) - 19 min
Treno FR4 (2 fermate) - 15 min
Metropolitana Linea A (11 fermate) - 20 min
Distanza totale (24,2 km)

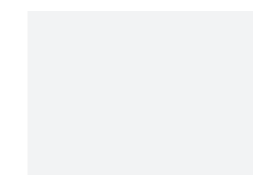
Tempo di percorrenza 54 min

Percorso a piedi (2.400 mt) - 24 min
Treno FR2 (9 fermate) - 48 min
Metropolitana Linea B (4 fermate) - 7 min
Metropolitana Linea A (11 fermate) - 20 min
Distanza totale (37,9 km)
N° mezzi pubblici: 3

Tempo di percorrenza 1 ora e 39 min

Percorso a piedi (4.250 mt) - 43 min
Treno FR1 (6 fermate) - 38 min
Metropolitana Linea A (16 fermate) - 30 min
Distanza totale (39,6 km)
N° mezzi pubblici: 2
Tempo di percorrenza 1 ora e 51 min

Rispetto alle altre capitali europee, Roma subisce le carenze del sistema di trasporto pubblico metropolitano



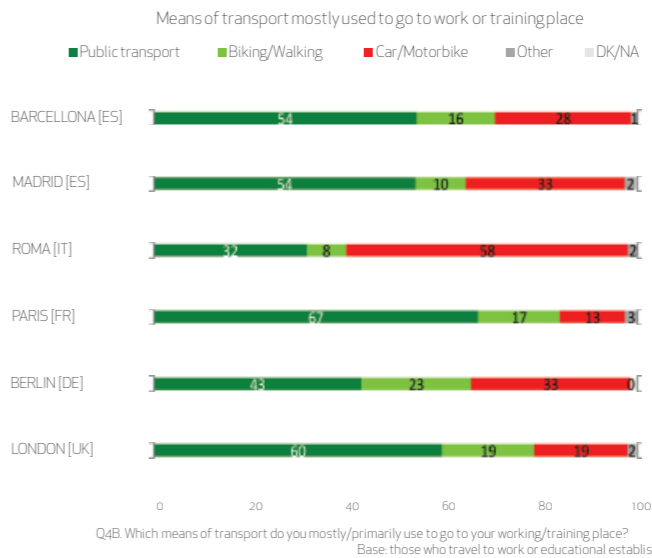
Barcelona



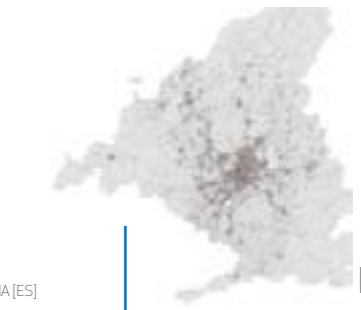
Roma



Berlino



Fonte: European Commission, Directorate Regional Policy "Survey in perception of quality of life in 75 cities", Marzo 2010.



Madrid



Parigi

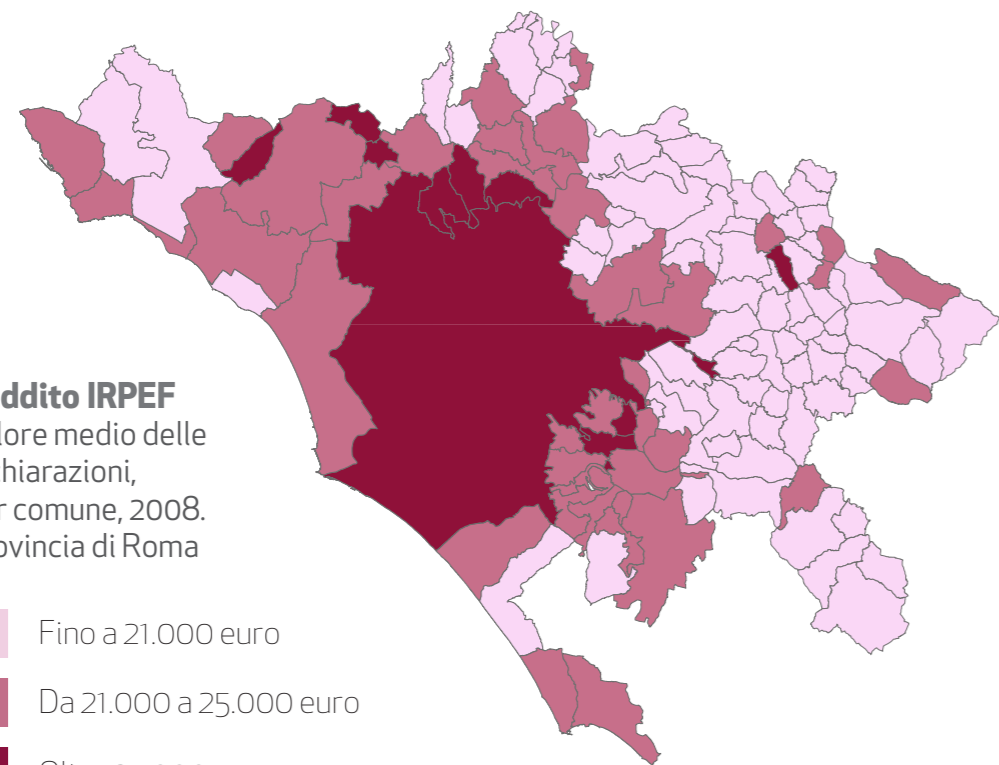
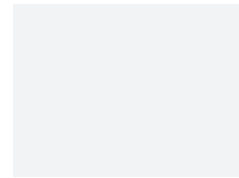
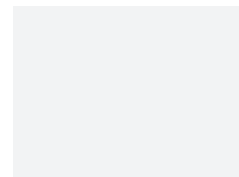
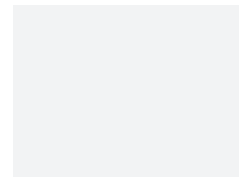


Londra

Nella *Survey on perception of quality of life* realizzata dalla Commissione Europea nel 2009 su un campione rappresentativo della popolazione di 75 città e capitali europee, una sezione dell'indagine è stata dedicata ai mezzi di trasporto utilizzati per recarsi nei luoghi di lavoro o studio.

Nel confronto con Barcellona, Berlino, Madrid, Parigi e Londra, Roma è la città dove più alto è il ricorso al mezzo di trasporto privato (58%) e più basso è l'utilizzo del trasporto pubblico (32%). Il numero di persone che si muovono a piedi o in bicicletta è meno della metà delle altre città (esclusa Madrid).

La dipendenza dei comuni minori da Roma: concentrazione dello sviluppo, del pendolarismo e dei redditi



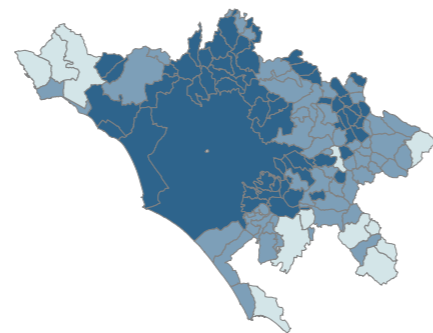
Reddito IRPEF
Valore medio delle dichiarazioni, per comune, 2008. Provincia di Roma

- Fino a 21.000 euro
- Da 21.000 a 25.000 euro
- Oltre 25.000 euro

I redditi imponibili sono indicatori sintetici delle **condizioni socio-economiche dei territori** e della qualità dei lavori (attuali o passati, comprendendo anche le pensioni) **svolti da chi vi abita**.

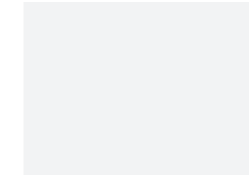
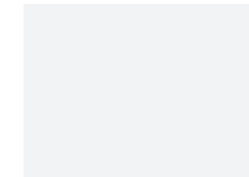
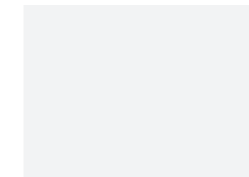
Oltre Roma **solo in 8 comuni** i redditi medi superano i 25.000 euro, in altri 38 sono compresi tra 21.000 e 25.000 euro, in 74 non raggiungono i 21.000 euro.

Spostamenti quotidiani generati su Roma
Percentuale sul totale nei comuni della provincia di Roma



La forte concentrazione territoriale dei redditi corrisponde alla polarizzazione dello sviluppo provinciale nel territorio della capitale, mostra una correlazione diretta con la geografia del pendolarismo, sottolinea il **grado di dipendenza economica e occupazionale dei comuni minori da Roma**.

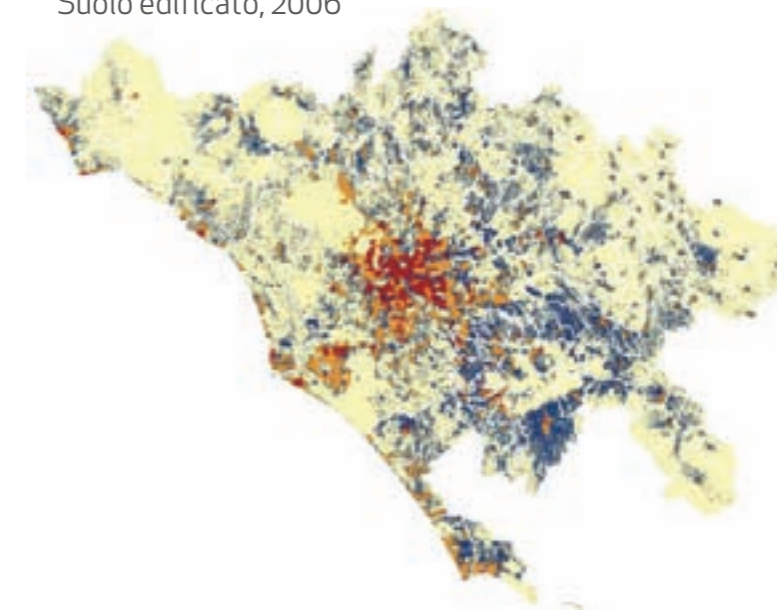
La crescita "a ciambella" comporta il rischio della periferizzazione del territorio ...



Suolo edificato, 1991

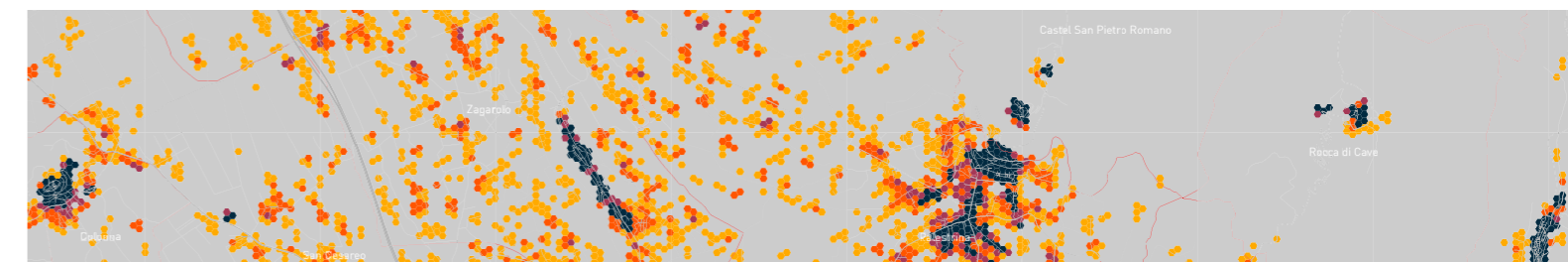


Suolo edificato, 2006



Analisi morfologica del sistema insediativo

Aggregazione su unità territoriale di 6 ha degli edifici a meno di 30 m di distanza reciproca




Alla crescita demografica dei comuni della corona, registrata negli ultimi 10 anni, corrisponde un **incremento proporzionale dell'edificato**. Solo una parte del nuovo edificato, tuttavia, è localizzata in zone di espansione pianificata da parte dei comuni.

Una quota consistente di nuove costruzioni, rilevabile dall'analisi digitale delle basi cartografiche recenti, è stata realizzata in territorio agricolo, generando **insediamenti radi e a bassa densità**, privi dei caratteri positivi dei sistemi urbani.

... ed evidenza un ritardo cronico nella pianificazione urbanistica comunale



-  Dato non disponibile
-  Meno di 10 anni
-  Tra 10 e 20 anni
-  Oltre 20 anni
-  Variante Generale al PRPG
-  Programma di Fabbricazione

Quadro degli Strumenti Urbanistici Comunali Vigenti Età dei Piani Regolatori Vigenti (Anno di approvazione).

La mappatura delle "classi di età" degli Strumenti Urbanistici Comunali vigenti evidenzia come la maggior parte di essi abbia **oltre 20 anni**. La pianificazione di livello comunale risponde con molta difficoltà alla **pressione insediativa** che si manifesta negli ultimi anni e produce effetti in tempi assai stretti.

Il concetto di **area metropolitana**, in effetti, nasce proprio dalla presa d'atto dell'insufficienza di azioni separate e asincrone, in materia di governo del territorio, nei confronti di una **fenomenologia complessa** che investe molte unità amministrative di piccola dimensione.



IL PROGETTO STRATEGICO DELLA PROVINCIA DI ROMA

2. Il Progetto strategico della Provincia di Roma

Quelli esposti sono, in sintesi, i risultati delle analisi volte a verificare i livelli di interdipendenza che contraddistinguono l'area metropolitana di Roma.

Le vicende demografiche, sociali ed economico-occupazionali del *core* metropolitano e delle realtà di più piccola dimensione sono intimamente legate le une alle altre. Non possono essere comprese con letture parziali del territorio: non si possono capire i motivi della crescita demografica dei comuni minori senza valutare le dinamiche del mercato immobiliare di Roma, non si può cercare spiegazione alla congestione quotidiana delle strade consolari senza considerare che una forza lavoro sempre più residente fuori Roma continua a dover cercare opportunità di lavoro nella capitale.

Proprio evidenziando tali aspetti, però, i dati hanno segnalato le incongruenze rispetto a un'organizzazione funzionale del territorio e quanto alto sia il grado di dipendenza del territorio dalla grande città. È la minaccia, destinata a crescere se non governata, di una progressiva periferizzazione. Ma è anche - e così deve essere interpre-

tata - l'opportunità per cambiare direzione in un percorso di sviluppo comune che valorizzi le rilevate tendenze alla metropolizzazione che, per quanto ancora deboli e contraddittorie, sono le basi sulle quali lavorare per dare all'area di Roma la dimensione funzionale di metropoli territoriale. O, per usare una terminologia ormai familiare, per costruire una Capitale metropolitana che consenta libertà insediativa ai suoi cittadini evitando i processi di congestione e di urbanizzazione a macchia d'olio, innalzi l'efficienza e l'efficacia dei servizi collettivi, sviluppi un policentrismo delle funzioni, dei servizi, delle occasioni di lavoro e impresa, garantisca il potenziale competitivo proprio della grande dimensione senza far pagare il prezzo delle sue distorsioni al sistema socioeconomico locale.

Per realizzarla - per realizzare la Capitale metropolitana - occorre condivisione degli obiettivi tra gli attori sociali, economici e istituzionali del territorio. E occorre visione di futuro.

Per questo ha preso avvio il Progetto strategico della Provincia di Roma.

Il Progetto strategico costituisce, alla luce

della grave crisi climatica ed economica in corso, uno strumento programmatico indispensabile per definire l'azione di governo della Giunta provinciale verso la realizzazione della Capitale metropolitana. Alla luce delle evidenze descritte nelle pagine precedenti, l'obiettivo della ripresa economico-produttiva deve accompagnarsi all'avvio di una radicale trasformazione del sistema territoriale, creando le condizioni per una crescita fondata su quattro priorità:

- integrazione, per fare sistema nel territorio, superandone la frammentazione e riducendo la dipendenza economica e funzionale dell'area metropolitana da Roma;
- innovazione, per creare nuove e diffuse opportunità di sviluppo e di occupazione a partire dalla creatività, dai talenti, dalle eccellenze del sistema produttivo locale;
- sostenibilità, per definire l'orizzonte culturale verso cui orientare l'intera agenda di governo;
- coesione sociale, come obiettivo ineludibile e cifra interpretativa di un percorso di riduzione delle disuguaglianze socio-territoriali che discriminano sulla qualità della vita degli abitanti. Nella sua definizione compiuta, il Progetto si dovrà articolare in assi, obiettivi e azioni che rappresentino la base sulla quale promuovere un'ampia fase di consultazione con gli altri livelli istituzionali della provincia e con le soggettua-

lità culturali, sociali ed economiche attraverso incontri, iniziative di studio e tavoli di confronto. I contributi e le proposte che ne emergeranno troveranno declinazione puntuale in un documento condiviso e strutturato su progetti definiti in termini fattibilità e tempistica.

Il primo esito atteso e ineludibile è la formazione di una identità metropolitana della provincia.

I primi mesi di lavoro hanno permesso di circoscrivere cinque assi strategici e, nell'ambito di questi, una prima declinazione di obiettivi dai quali traspare la trasversalità rispetto alle priorità del Progetto:

1. realizzare una provincia ecologica (valorizzare le indicazioni della Rete ecologica provinciale, sviluppare il risparmio energetico e l'utilizzo delle fonti rinnovabili, incrementare il risparmio idrico, il trattamento delle acque, la gestione dei rifiuti e la messa in sicurezza del territorio lavorare alla riconversione "ecologica" dell'economia);
2. riorganizzare il sistema metropolitano per integrare spazio urbano e campagna (realizzare il policentrismo metropolitano, con la salvaguardia delle discontinuità ambientali e la limitazione del consumo del suolo, la lotta all'abusivismo, la riqualificazione dei tessuti urbani e la realizzazione di un sistema di mobilità sostenibile e pluridirezionale);

3. valorizzare il territorio agricolo: promuovere l'innovazione dell'attività agricola, la qualità del prodotto (sostegno alla produzione agricola, in particolare alla sua componente biologica, realizzazione di colture di biocombustibili, valorizzazione delle aree protette per garantire una loro maggiore fruibilità e creazione di parchi agricoli nelle aree periurbane);

4. elevare la qualità dello sviluppo (riconversione ecologica dell'economia, valorizzazione delle potenzialità turistiche di tutto il territorio metropolitano, sviluppo dei settori economici ad alto contenuto innovativo e culturale, azioni sistematiche e integrate di marketing territoriale, di implementazione delle reti infrastrutturali e telematiche, di creazione di incubatori di impresa per favorire l'insediamento e la nascita di nuove attività produttive);

5. ridurre le disuguaglianze con un nuovo welfare civile e dei diritti (miglioramento delle condizioni materiali di vita della popolazione: l'accesso ai diritti di cittadinanza, alla casa, ai servizi, alle opportunità occupazionali, il diritto alla sicurezza).

Queste sono le linee su cui muove la Provincia di Roma per contrastare le incongruenze che frenano il processo di metropolizzazione in atto sul territorio. Le linee per promuovere la Capitale metropolitana.

Frenare la periferizzazione, promuovere la Capitale metropolitana

	Tendenze alla periferizzazione	Tendenze alla metropolizzazione	Costruzione della Capitale metropolitana
Popolazione e qualità della vita	Concentrazione nella capitale dei servizi alle famiglie e di uso quotidiano	Distribuzione popolazione e crescita di città di medie dimensioni	Distribuzione della popolazione in tutto il territorio secondo opportunità e preferenze
Imprese, funzioni strategiche e terziario avanzato	Insufficiente diffusione di funzioni strategiche e dinamiche di sviluppo economico e produttivo	Concentrazione del terziario avanzato	Dislocazione dei poli di eccellenza e delle imprese secondo una strategia complessiva
Pendolarismo e reti di mobilità	Inadeguatezza delle reti di mobilità. Condizioni favorevoli al trasporto privato rispetto a quello collettivo	Ampiezza del bacino di gravitazione su Roma	Mobilità multidirezionale della popolazione e riduzione della congestione
Consumo di suolo e governo del territorio	Processi di saldatura urbana in assenza di qualità dell'abitare e parcellizzazione comunale nella pianificazione territoriale	-	Governo del territorio unitario basato su principi di equità e sistemi compensativi

Condizionata da un'eccessiva dipendenza funzionale e economica da Roma, minacciata dal **rischio di una progressiva periferizzazione** e da una **crescente congestione**, l'area vasta di Roma deve muovere verso una diversa organizzazione che le consenta di superare le **incongruenze socioeconomiche e funzionali del suo territorio**.

La **Capitale metropolitana**, intesa come metropoli territoriale: evita i processi di congestione e l'urbanizzazione "a macchia d'olio", **garantisce** le opportunità della grande dimensione, **permette** ai cittadini libertà insediativa, secondo opportunità e necessità, **innalza** efficienza ed efficacia dei servizi collettivi, **massimizza** la capacità di controllo dell'urbanizzazione e della dinamica della rendita.

La Provincia di Roma muove nella direzione disegnata dalle esigenze del suo territorio



PTPG - Piano Territoriale Provinciale Generale Provincia di Roma



Piano di Bacino Provincia di Roma / Regione Lazio

La Provincia di Roma si è già dotata degli **strumenti fondamentali per il governo del territorio** e delle dinamiche strutturali di natura metropolitana quali il Piano Territoriale Provinciale Generale (PTPG), il Piano di Bacino della Mobilità (articolazione della pianificazione di livello regionale) e il Piano Energetico Provinciale (PEP).

Gli strumenti di pianificazione rappresentano il quadro di riferimento per lo sviluppo delle azioni di gestione dei processi e delle politiche di governo del territorio. Questo complesso di attività trova nel **programma strategico** la sede di **coordinamento** e **verifica di coerenza** rispetto agli obiettivi assunti.

Il Progetto strategico della Provincia di Roma



“Capitale Metropolitana” è il titolo del **Progetto strategico** che la Provincia di Roma ha promosso nel dicembre 2009 per definire le linee di sviluppo di medio-lungo termine del territorio.



In una fase di grave crisi climatica, economica e sociale quale quella in corso, **sostenibilità, innovazione, integrazione e coesione sociale** sono le parole-chiave che spiegano gli obiettivi politico-culturali sui quali costruire una progettualità condivisa dalle diverse rappresentanze istituzionali, economiche, sociali e culturali della provincia.



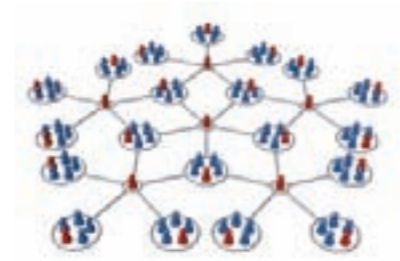
I primi mesi di lavoro hanno permesso di circoscrivere alcuni assi strategici nell’ambito dei quali definire puntualmente obiettivi e azioni che promuovano lo **sviluppo** e la **formazione di una identità metropolitana** della provincia.

Priorità e assi strategici

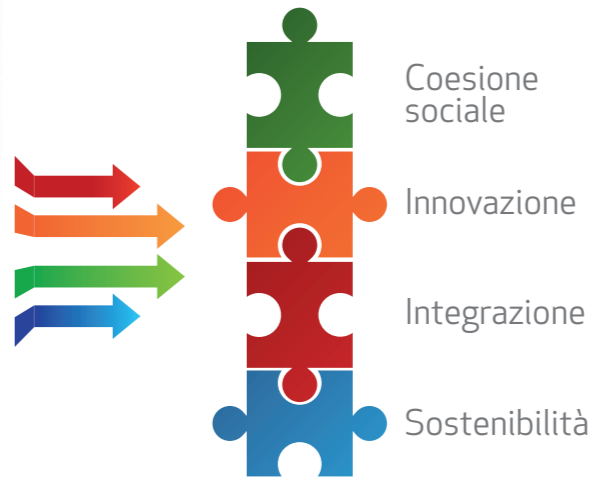


Il Progetto strategico costituisce, alla luce della grave crisi climatica ed economica che stiamo vivendo, uno strumento programmatico indispensabile per definire l’azione di governo della Giunta provinciale verso la realizzazione della città metropolitana. Il progetto strategico si propone quindi come lo strumento per ripensare l’area provinciale, intesa

come metropoli territoriale, per renderla più competitiva ed efficiente determinando le condizioni per l’integrazione dei territori. L’obiettivo della ripresa economica produttiva del sistema si accompagna all’avvio di una sua radicale trasformazione, a una crescita fondata sulla sostenibilità e sulla innovazione.



Il Progetto strategico nasce perché i confini amministrativi di Roma non coincidono con quelli che si dà la vita dei cittadini, con i servizi di cui hanno bisogno.



Coesione sociale

Innovazione

Integrazione

Sostenibilità



Realizzare una Provincia ecologica



Riorganizzare il territorio metropolitano



Valorizzare il territorio agricolo



Elevare la qualità dello sviluppo



Ridurre le disuguaglianze

Il Progetto definisce **assi strategici, obiettivi e azioni** che rappresentano la base su cui si intende sviluppare, in sinergia con gli altri livelli istituzionali, un’ampia fase di **consultazione con tutta la comunità** attraverso incontri, iniziative di studio e tavoli di confronto.

Lo scopo è quello di **ricevere contributi e proposte** al fine di giungere ad un documento condiviso e strutturato su progetti realizzabili.

In un territorio nel quale convivono problemi irrisolti e potenzialità inespresse, i soggetti sociali, economici e istituzionali devono **fare sistema per costruire una visione programmata dello sviluppo**, senza particolarismi né campanilismi.

E con l’obiettivo di **superare la condizione di dipendenza** dal core metropolitano.

Una prima declinazione degli obiettivi (I)

Il consumo di suolo nel territorio provinciale determina una progressiva perdita della biodiversità e un indebolimento del sistema produttivo agricolo. Per invertire tale tendenza è necessario modificare la redditività dell'agricoltura intervenendo sulla qualità della produzione e puntando sulla valorizzazione delle peculiarità e delle vocazioni dei diversi sistemi agricoli. In questo scenario, la classificazione ecologica del territorio permette di riconoscere e promuovere forme diverse di ruralità e di individuare le linee guida per la valorizzazione e conservazione della biodiversità naturale e culturale.



Realizzare una Provincia ecologica

Classificazione ecologica del territorio

Risparmio energetico e fonti rinnovabili

Risparmio idrico e trattamento delle acque

Gestione dei rifiuti

Messa in sicurezza del territorio

Utilizzo dei crediti di carbonio

Realizzare una Provincia ecologica: valorizzare le indicazioni della Rete ecologica provinciale, sviluppare il risparmio energetico e l'utilizzo delle fonti rinnovabili, incrementare il risparmio idrico, il trattamento delle acque, la gestione dei rifiuti e la messa in sicurezza del territorio, lavorare alla riconversione "ecologica" dell'economia.

Al tempo stesso occorre riorganizzare il territorio metropolitano, dando priorità alla costruzione del secondo policentrismo e agli interventi sulle diverse periferie che lo caratterizzano. Demolizioni e trasferimenti di cubature, piani di riqualificazione ambientale e modelli insediativi non energivori, distribuzione del sistema dei servizi e delle attrezzature produttive e direzionali, razionalizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti (migliorandone le prestazioni di esercizio e la sicurezza) per garantire una mobilità multidirezionale e decongestionata: la realizzazione della città metropolitana passa da queste scelte strategiche.



Riorganizzare il territorio metropolitano: integrare spazio urbano e campagna

Policentrismo metropolitano

Salvaguardia ambientale e consumo di suolo

Lotta all'abusivismo

Riqualificazione dei tessuti urbani

Ridislocazione funzioni strategiche

Mobilità sostenibile

Riorganizzare il sistema metropolitano per integrare spazio urbano e campagna: costruire il policentrismo metropolitano, con la salvaguardia delle discontinuità ambientali e con la limitazione del consumo del suolo, lotta all'abusivismo, riqualificazione dei tessuti urbani e mobilità sostenibile.

Una prima declinazione degli obiettivi (II)

Per una mobilità sostenibile è necessario rafforzare le politiche di incentivazione all'impiego dei mezzi di trasporto collettivo, puntando su soluzioni basate sulle tecnologie dell'infomobilità, facilitando lo spostamento di merci e persone in una logica intermodale.

Lo sviluppo della città metropolitana deve puntare su una economia a basso livello di carbonio (green economy) e sulla distinzione tra crescita economica e impatto ambientale con lo sviluppo delle energie rinnovabili, la raccolta differenziata e il recupero dei materiali, l'edilizia

sostenibile, i servizi di monitoraggio ambientale, la riduzione delle emissioni di gas climalteranti.

Delle nuove logiche si devono appropriare i diversi settori economici in un percorso di innalzamento complessivo della qualità dello sviluppo. Ne devono risultare coinvolte le molteplici componenti socio-culturali della popolazione garantendo, in una logica di distribuzione delle opportunità, la riduzione di inaccettabili disuguaglianze sociali.



Valorizzare il territorio agricolo

Innovazione nell'attività agricola

Agricoltura biologica e funzioni compatibili

Colture di biocombustibili

Qualità del prodotto

Valorizzazione e fruizione delle aree protette

Parchi archeologici per le aree periurbane

Incremento dell'autosufficienza

Valorizzare il territorio agricolo: promuovere l'innovazione dell'attività agricola, la qualità del prodotto, l'agricoltura biologica e la fruizione delle aree protette.

Elevare la qualità dello sviluppo: riconversione ecologica dell'economia, valorizzazione del turismo, promozione della cultura e dell'innova-



Elevare la qualità dello sviluppo

Produzione di saperi, cultura e innovazione

Riconversione ecologica dell'economia

Turismo

Marketing territoriale e commerciale

Accessibilità, mobilità, reti e logistica

Incubatori di impresa

Recupero delle specializzazioni perdute

zione, sviluppo del marketing territoriale e commerciale e della banda larga.

Ridurre le disuguaglianze: un nuovo welfare civile e dei diritti: migliorare le condizioni materiali di vita, accrescere il diritto al lavoro alla sicurezza alla cittadinanza e il diritto a comunicare.



Ridurre le disuguaglianze

Condizioni materiali di vita

Diritto al lavoro

Diritto alla sicurezza

Diritto alla cittadinanza

Diritto a comunicare

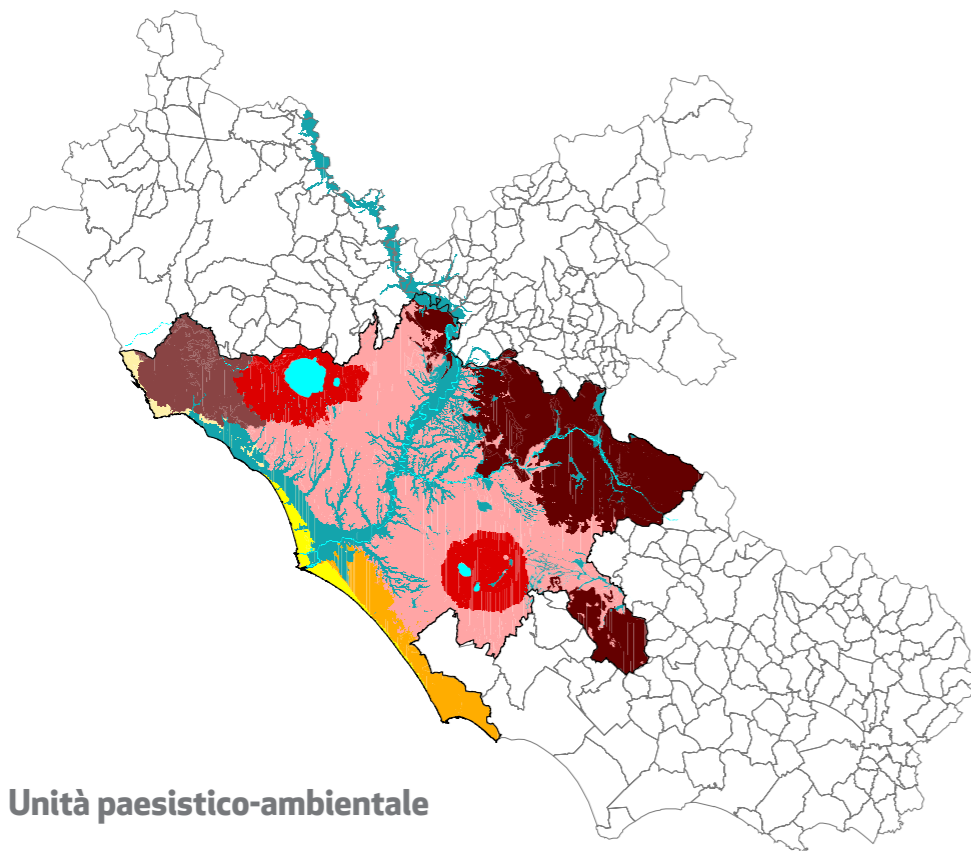
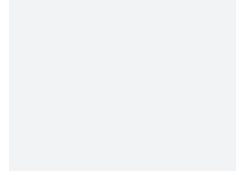
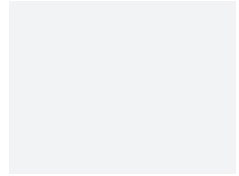
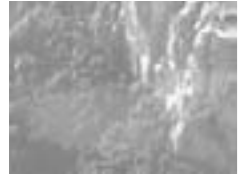
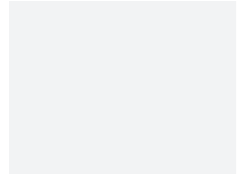
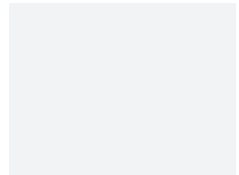
Emergenza casa

Piano di immigrazione

Servizi alle famiglie

Associazionismo fra i Comuni

La forte unità paesistico-ambientale del territorio conferma la necessità di programmazione strategica



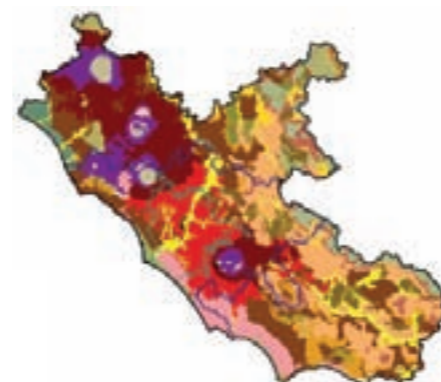
Unità paesistico-ambientale

La carta Geolitologica della Regione Lazio mostra una sorta di **differenza genetica** tra i territori delle cinque province. Quella di Roma è caratterizzata dal sistema ternario dei due vulcani (Bracciano a nord-ovest e Monte Cavo a sud-est) e della valle del fiume Tevere. L'area del comune centrale è solo una porzione del sistema che la contiene e non ha identità autonoma.

Geolitologia



Vegetazione Potenziale



La carta della Vegetazione Potenziale della Regione Lazio mostra più chiaramente **l'identità del territorio metropolitano di Roma** sotto il profilo morfologico-vegetazionale, in quanto individua due tipi di vegetazione potenziale prevalenti legati ai depositi alluvionali e vulcanici (vegetazione igrofila ripariale e cerrete).



LA PROPOSTA DI UN PERCORSO CONDIVISO

3. La proposta di un percorso condiviso

COSTRUIRE LA CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE, CON I COMUNI

Parallelamente alla presa di coscienza sulle problematiche dell'area metropolitana di Roma e alla conseguente scelta della Provincia di affrontarne la complessità con un processo di Pianificazione strategica, negli ultimi mesi è andata maturando l'ipotesi di riforma del sistema istituzionale italiano che va sotto il nome di "Federalismo fiscale".

Nel quadro della definizione delle funzioni devolute dallo Stato centrale alle autonomie locali rientra l'istituzione delle Città metropolitane, enti amministrativi di dimensione sovracomunale che, oltre a quelle già oggi di competenza delle Province, è previsto assumano i compiti di:

- pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali;
- programmazione della mobilità e viabilità metropolitane;
- organizzazione e strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici;

- promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale;
- azione sussidiaria e coordinamento tecnico-amministrativo dei Comuni.

Per tutto quanto visto in precedenza, e alla luce del complessivo progetto di riforma istituzionale, la Città metropolitana di Roma Capitale è l'ente amministrativo destinato a governare la Capitale metropolitana e a consentire la massima valorizzazione delle potenzialità socio-economiche e territoriali dei Comuni (metropolitani) che ne faranno parte.

Per quanto concerne la proposta di istituzione della Città metropolitana di Roma Capitale la legge delega sul federalismo fiscale (n. 42 del 5 maggio 2009) prevede che essa spetti "al Comune capoluogo congiuntamente alla Provincia". L'ipotesi che ne emergerà è destinata poi a essere validata ovvero respinta da un referendum confermativo sul quale verranno chiamati a esprimersi "tutti i cittadini della provincia".

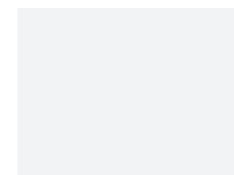
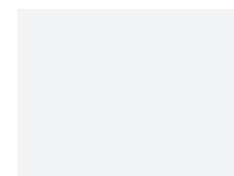
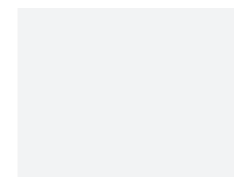
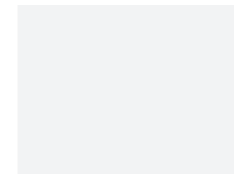
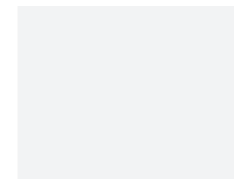
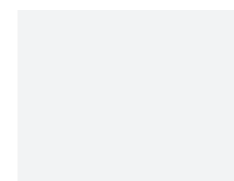
È evidente che, in questo modo, i Consigli comunali dei 120 Comuni della provincia sarebbero esclusi dalla definizione dei contenuti della pro-

posta istitutiva, ossia di quale debbano essere la perimetrazione della Città metropolitana, la sua articolazione in Comuni metropolitani e il relativo Statuto.

Ritenendo opportuna l'attuazione della legge delega secondo uno schema logico coerente con un percorso condiviso e democratico, la Provincia di Roma propone di avviare una Conferenza metropolitana in seno alla Camera dei Comuni già prevista dallo statuto della Provincia quale sede di incontro e confronto con i Comuni (del suo territorio, nonché di quelli ad esso contigui), con il Comune e i Municipi di Roma per partecipare alla costruzione della Città metropolitana di Roma Capitale.

La nuova articolazione istituzionale - è questa la persuasione dalla quale origina la volontà di costituire la Conferenza metropolitana - deve nascere con una identità condivisa, una identità (metropolitana) che può formarsi solo con la partecipazione attiva di tutti i territori all'ideazione e alla costituzione del nuovo ente amministrativo.

In linea con i passaggi istituzionali previsti, la Conferenza metropolitana dovrebbe riunirsi periodicamente in gruppi tematici multidisciplinari chiamati a definire linee di azione condivise sulla perimetrazione della Città metropolitana, sulla sua articolazione in Comuni metropolitani, sul suo Statuto.



La Capitale metropolitana ha bisogno di un nuovo assetto istituzionale ...

La Città metropolitana di Roma Capitale, prevista dalla legge delega sul federalismo fiscale (n. 42 del 5 maggio 2009), è la forma istituzionale che consente la costruzione della Capitale metropolitana che:

- *valorizzi tutto il suo territorio*
- *sviluppi un policentrismo di qualità*
- *distribuisca strategicamente attività produttive, poli di eccellenza e servizi collettivi*
- *riduca il grado di organizzazione gerarchica del territorio*
- *promuova un sistema di mobilità collettivo integrato*
- *assuma carattere democratico, partecipato e processuale*

... la Città metropolitana di Roma Capitale

Le funzioni amministrative previste per le **Città metropolitane** dal disegno di legge per la semplificazione dell'ordinamento regionale e degli Enti locali (Carta delle Autonomie) sono quelle già previste per le Province oltre a:

- pianificazione territoriale generale e delle reti infrastrutturali;
- mobilità e viabilità metropolitana;
- organizzazione e strutturazione di sistemi coordinati di gestione dei servizi pubblici;
- promozione e coordinamento dello sviluppo economico e sociale;
- azione sussidiaria e coordinamento tecnico-amministrativo dei Comuni.

La legge delega sul federalismo fiscale prevede che la proposta di istituzione della Città metropolitana di Roma Capitale spetti "al Comune capoluogo congiuntamente alla Provincia". La proposta è poi sottoposta a referendum confermativo "tra tutti i cittadini della provincia".



In questo modo, 120 Comuni della provincia sono formalmente esclusi dalla definizione:

- della perimetrazione della Città metropolitana di Roma Capitale;
- della sua articolazione in Comuni metropolitani;
- del suo Statuto.

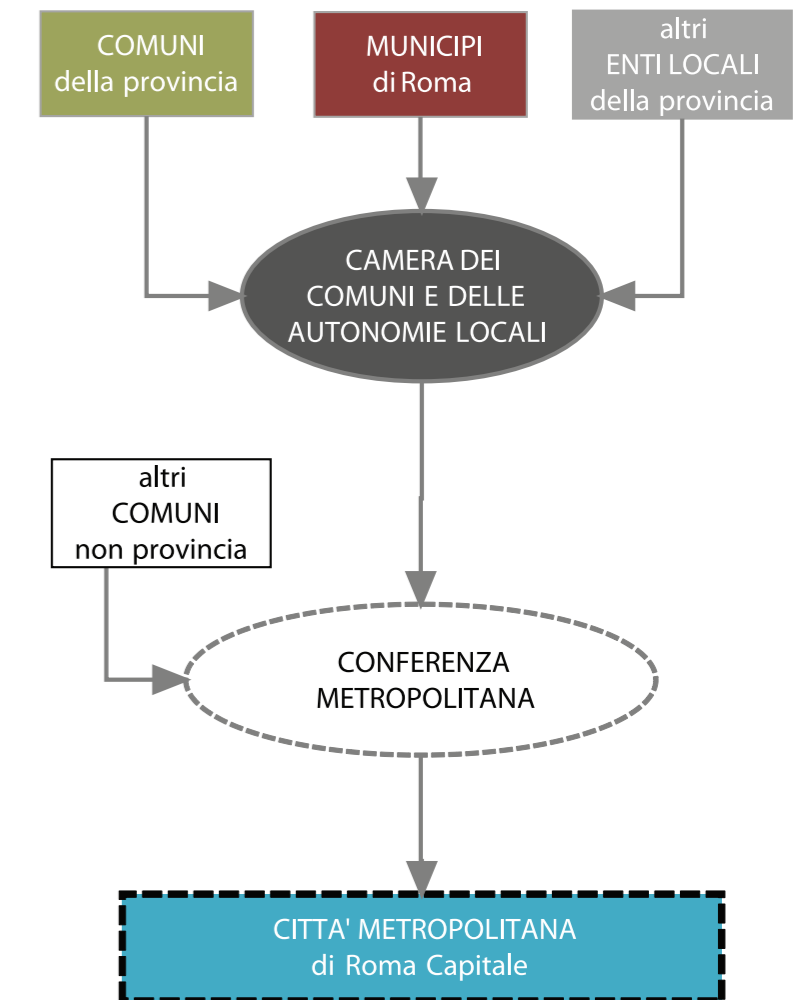
la Conferenza metropolitana per un processo partecipato ...

La **Conferenza metropolitana** è la sede che la Provincia di Roma propone ai Comuni (del suo territorio o ad esso contigui), al Comune di Roma e ai Municipi **per partecipare alla costruzione della Città metropolitana di Roma Capitale.**

Coerentemente con i passaggi istituzionali previsti, la Conferenza metropolitana riunirà periodicamente i rappresentanti delle istituzioni locali in **gruppi tematici multidisciplinari** chiamati a definire linee di azione condivise sulla perimetrazione della Città metropolitana, sulla sua articolazione in Comuni metropolitani, sul suo Statuto.

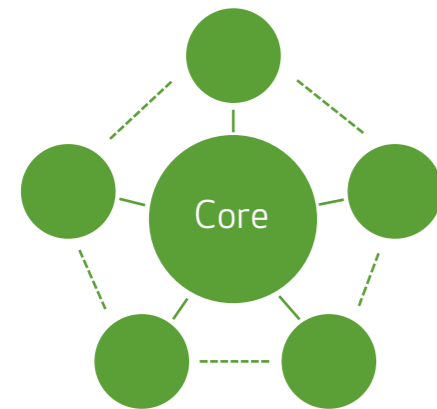
La nuova articolazione istituzionale deve nascere con una identità condivisa.

L'identità metropolitana si forma con la partecipazione dei territori.



La costituzione della Città metropolitana di Roma Capitale offrirà ai Comuni metropolitani benefici di ordine politico-amministrativo:

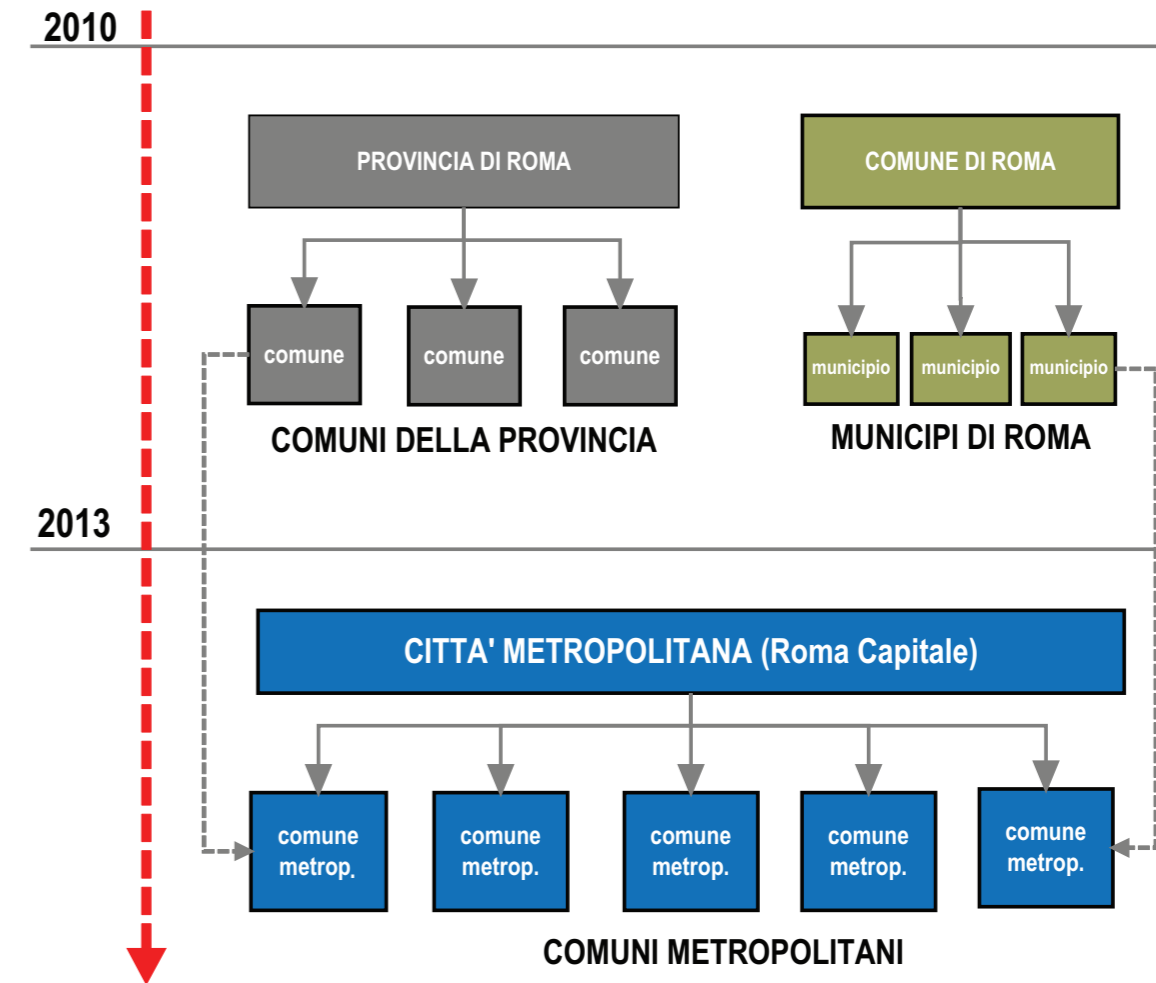
- redistribuzione delle occasioni di sviluppo economico e occupazionale;
- definizione e attuazione di meccanismi perequativi (compensazione territoriale dei vantaggi di localizzazione e delle esternalità negative);
- crescita della qualità della vita per i cittadini (pianificazione integrata delle infrastrutture, dei servizi e delle funzioni);
- rafforzamento della coesione sociale nei territori;
- incremento della capacità di reagire alle dinamiche locali di periferizzazione;
- efficacia ed efficienza dei servizi pubblici onerosi attraverso la centralizzazione e l'utilizzo di tecnologie innovative;
- semplificazione delle funzioni amministrative e maggiore efficienza nell'organizzazione delle professionalità;
- maggiori opportunità di beneficiare delle logiche previste dal federalismo demaniale (condivisione dei vantaggi economici delle valorizzazioni dei beni trasferiti dallo Stato);
- maggiori chances di partecipazione alle strategie di programmazione comunitaria e di accesso ai fondi europei.



I Comuni metropolitani mantengono le prerogative in materia urbanistica e formano strumenti di pianificazione generale e attuativa.

La dimensione metropolitana incrementa le potenzialità del territorio nella competizione internazionale.

La nuova geografia istituzionale rafforza le connessioni sviluppando le autonomie.



La formazione della Città metropolitana di Roma Capitale prevede, a seguito di **proposta congiunta** da parte del **Comune** di Roma e della **Provincia**, lo scioglimento dei due enti e l'istituzione del nuovo ente locale. I Comuni e i Municipi di Roma assumono il ruolo di **Comuni metropolitani**.

La proposta dell'Amministrazione Provinciale è di far coincidere l'istituzione della Città metropolitana di Roma Capitale alla data di scadenza naturale dei Consigli del Comune e della Provincia di Roma prevista per il 2013.

VERSO IL NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE: LA POSSIBILE PERIMETRAZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA

Come detto, la perimetrazione della Città metropolitana è uno dei passaggi sui quali aprire un confronto allargato.

La volontà dei Comuni (e dei loro cittadini) di essere parte della nuova realtà amministrativa deriverà da valutazioni di carattere economico-culturale che ciascuno di essi svilupperà nella propria autonomia decisionale e in funzione delle sue peculiarità territoriali.

Per avviare la fase di confronto è comunque utile ragionare sulla base di criteri che, per quanto possibile, siano riconoscibili come oggettivi.

In questo senso, molte organizzazioni internazionali (dall'OCSE all'Unione Europea), sono da tempo impegnate nell'affinamento di strumentazioni analitiche per la corretta definizione di "area metropolitana", ponendo al centro delle loro elaborazioni differenti approcci metodologici. In base ad essi, un'area metropolitana, e dunque la sua articolazione territoriale, può essere individuata facendo riferimento a:

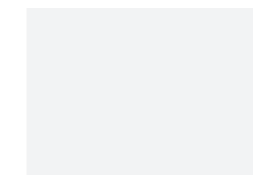
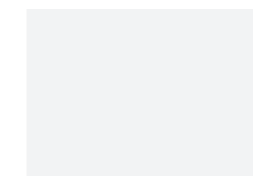
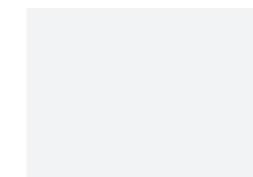
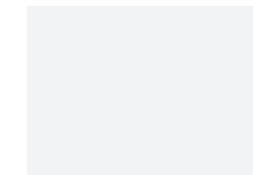
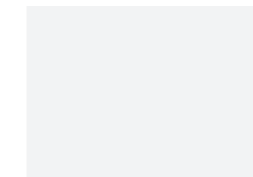
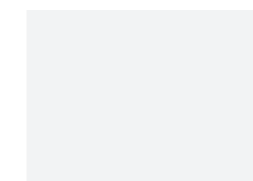
- un approccio amministrativo, che definisce le aree metropolitane sulla base di uno status giuridico preesistente del quale la nuova

realtà amministrativa assume, ampliandole, le funzioni;

- un approccio morfologico, che individua la dimensione metropolitana con riferimento al territorio edificato e, in particolare, alla continuità degli insediamenti;
- un approccio funzionale, che, per delimitare un'area metropolitana, considera i flussi d'interscambio (tipicamente, i movimenti delle persone) tra il core e i poli urbani di minori dimensioni che lo circondano.

Nel caso di Roma, la complessità dei processi di metropolizzazione fa sì che nessuno degli approcci proposti risulti completamente soddisfacente, e suggerisce una loro combinazione governata da una progettualità strategica.

Cionondimeno giova evidenziare come le diverse elaborazioni conducano sistematicamente ad approssimare la dimensione dell'area metropolitana di Roma a quella attualmente coincidente con il territorio provinciale.



Secondo i criteri internazionali ...

La perimetrazione della Città metropolitana è il primo passaggio previsto dalla legge delega sul federalismo fiscale.

Le organizzazioni internazionali (dall'OCSE all'UE), impegnate nell'affinamento di strumentazioni analitiche per la corretta definizione di "area metropolitana", fanno riferimento a diversi approcci metodologici:

- **l'approccio amministrativo**, che definisce le aree metropolitane sulla base di uno status giuridico preesistente del quale la nuova realtà amministrativa assume, ampliandole, le funzioni;
- **l'approccio morfologico**, che individua la dimensione metropolitana con riferimento al territorio edificato e, in particolare, alla continuità degli insediamenti;
- **l'approccio funzionale**, che, per delimitare un'area metropolitana, considera i flussi d'interscambio (tipicamente, i movimenti delle persone) tra il core e i poli urbani di minori dimensioni che lo circondano.

Nel caso di Roma, la complessità dei processi di metropolizzazione fa sì che nessuno degli approcci sia del tutto soddisfacente, e suggerisce una loro combinazione governata da una progettualità strategica.

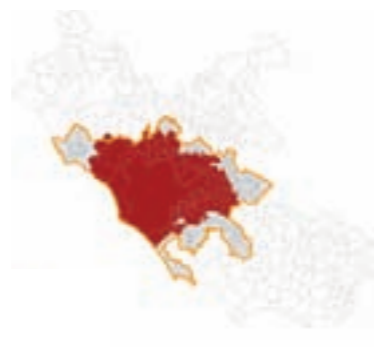
... l'area metropolitana di Roma si approssima alla dimensione provinciale



OCSE
Metropolitan Regions (NUTS 3)
Regioni Metropolitane



UE Espon
Functional Urban Areas (FUA)
Aree Urbane Funzionali



Eurostat Urban Audit
Larger Urban Zones (LUZ)
Grandi Aree Urbane



USA Census Bureau
Metropolitan Areas
Aree Metropolitane



GEMACA II
Functional Urban Regions (FUR)
Regioni Urbane Funzionali



Barcellona Istituto Studi Urbani e Metropolitani
Grandes Aglomeraciones Metropolitanas
Grandi Aree Metropolitane

Le possibili città metropolitane italiane: nuclei, corone e province



Le 15 città italiane, attualmente candidate a diventare città metropolitane
Con tonalità decrescente:
Impronta urbana, LUZ e Provincia



La mappa rappresenta le aree **LUZ** (Larger Urban Areas - secondo la definizione EUROSTAT/Urban Audit) - in sovrapposizione con il comune centrale e le zone di edificazione continua della corona.

La LUZ di **Roma** occupa la quasi totalità del territorio provinciale. Tra le altre aree metropolitane italiane quelle di **Milano** e **Bologna** hanno una situazione molto simile.

CAPITALE METROPOLITANA

**UN NUOVO ASSETTO ISTITUZIONALE
PER GARANTIRE SVILUPPO SOSTENIBILE,
COMPETITIVITÀ E QUALITÀ DELLA VITA**