

## 2.1 I servizi erogati tramite Aziende e Istituzioni

### 2.2.1 Mobilità e trasporti

Il tema della mobilità (pubblica e privata) sul territorio cittadino è affidato al Dipartimento Mobilità e trasporti che si occupa di elaborare piani e progetti di intervento, coordinare le progettazioni, le realizzazioni, le pianificazioni e lo sviluppo dei servizi di mobilità svolti direttamente da Roma Capitale o affidati alle società *in house* ed a soggetti esterni.

Al Dipartimento Mobilità e trasporti è in particolare affidata l'attuazione del Piano Strategico della Mobilità Sostenibile (PSMS), che prevede lo sviluppo di un assetto ordinato ed efficace del sistema dei trasporti dell'area metropolitana romana attraverso:

- un sempre maggior utilizzo del trasporto pubblico, in particolare su ferro (ristrutturazione rete metropolitana, ferroviaria e tranviaria), sia in periferia che in centro;
- la riduzione del traffico veicolare di attraversamento;
- il potenziamento delle connessioni con porti ed aeroporti;
- la pedonalizzazione del Centro Storico e futura estensione alle aree decentrate;
- l'incremento dell'uso della tecnologia per il controllo del traffico pubblico e privato;
- l'integrazione tra trasporto pubblico e privato.

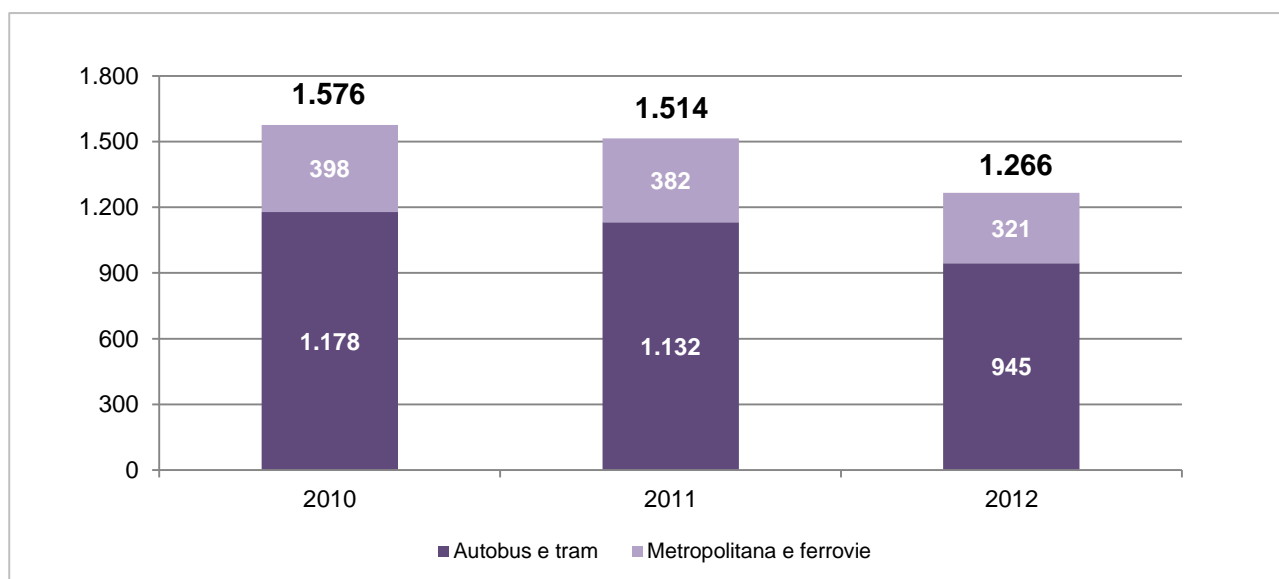
Il servizio di trasporto pubblico locale (TPL) della capitale è erogato dal gestore Atac s.p.a. (controllato al 100% da Roma Capitale), subentrato a Trambus s.p.a. e a Met.Ro. s.p.a., affiancato dal Consorzio privato Roma TPL che gestisce, a seguito di affidamento con gara, circa il 20% delle linee di superficie.

### Analisi dei principali indicatori

#### **Trasporto pubblico locale**

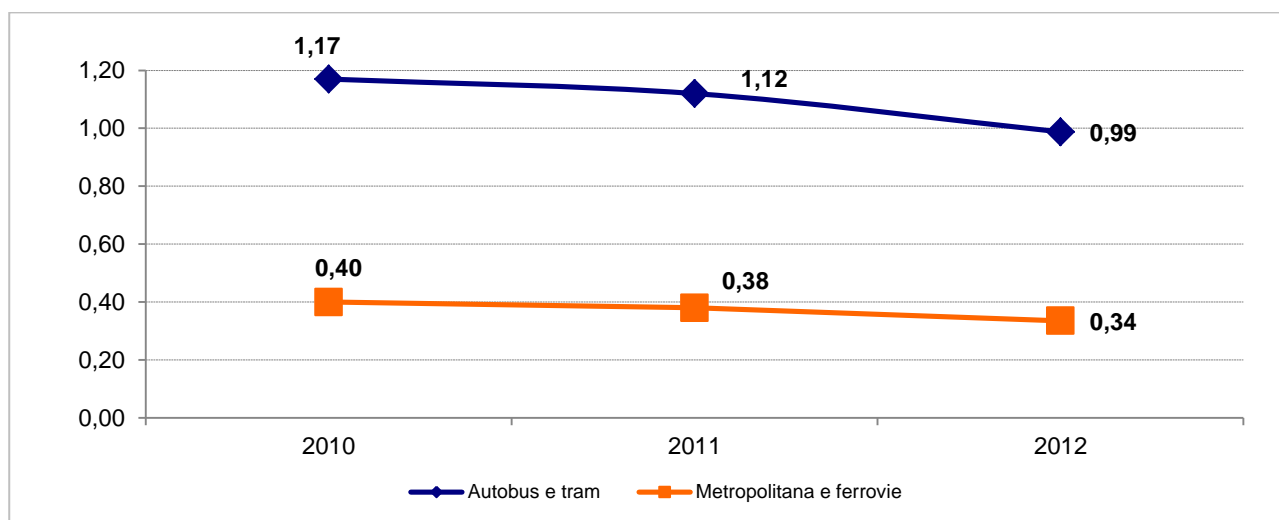
Analizzando i dati relativi al 2012, si denota che il 75% degli utenti che utilizzano i mezzi pubblici, circa 945 milioni ogni anno, viaggia in superficie attraverso 401 linee di bus e tram attive al giorno; il 22% dei passeggeri, pari a circa 279 milioni di utenti annui, utilizza la metropolitana.

La domanda di Tpl mostra nel 2012 un decremento di circa il 20% di viaggiatori rispetto al 2010 (Fig. 2.2.1.1) passando da 1,57 miliardi a 1,26 miliardi, anche se bisogna tener conto del fatto che la consistente diminuzione è in gran parte dovuta al cambiamento della modalità di conteggio degli stessi. Per contro, il rapporto di tre a uno tra utilizzatori della rete di superficie e delle linee su ferro (metropolitane e ferrovie concesse) rimane costante nel triennio.

**Figura 2.2.1.1: Passeggeri - corse annuali del Tpl a Roma (milioni, 2010/2012)**

Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati Atac.

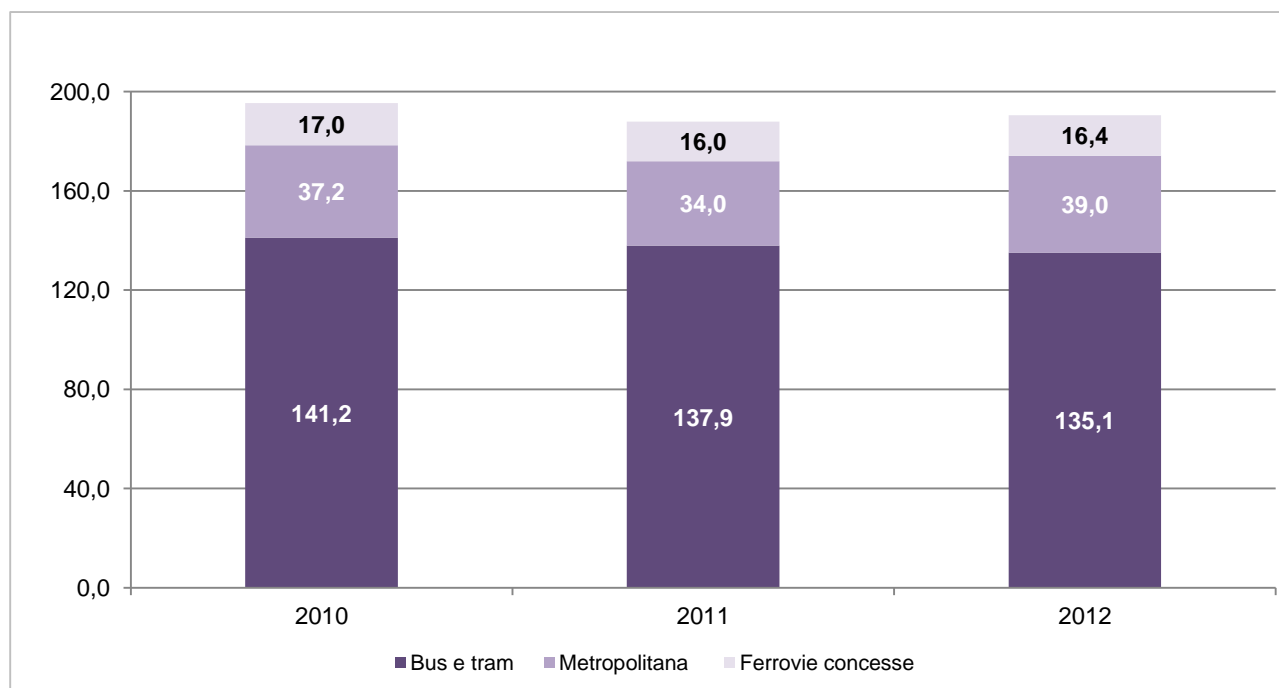
Inoltre, poiché a fronte di una diminuzione del numero delle corse la popolazione residente è rimasta pressoché costante, il numero medio di corse per abitante al giorno è di conseguenza diminuito, passando da 1,17 su bus e tram e 0,40 su ferro del 2010 a, rispettivamente, 0,99 e 0,34 del 2012 (Fig. 2.2.1.2).

**Figura 2.2.1.2: Corse medie per abitante al giorno a Roma (milioni, 2010-2012)**

Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati Atac.

Parallelamente, sul fronte dell'offerta, nel 2012 le vetture utilizzate per il servizio di tram e bus (Atac e Roma Tpl) hanno percorso 135,1 milioni di km, mentre 39 milioni e 16,4 milioni ne sono stati percorsi rispettivamente dalle vetture utilizzate per la metropolitana e dalle ferrovie concesse (Fig. 2.2.1.3). L'aumento dell'offerta registrato dal servizio di metropolitana nel 2012 rispetto al 2010, è dovuto all'apertura della nuova linea B1, diramazione della linea B, che collega piazza Bologna a Conca d'Oro.

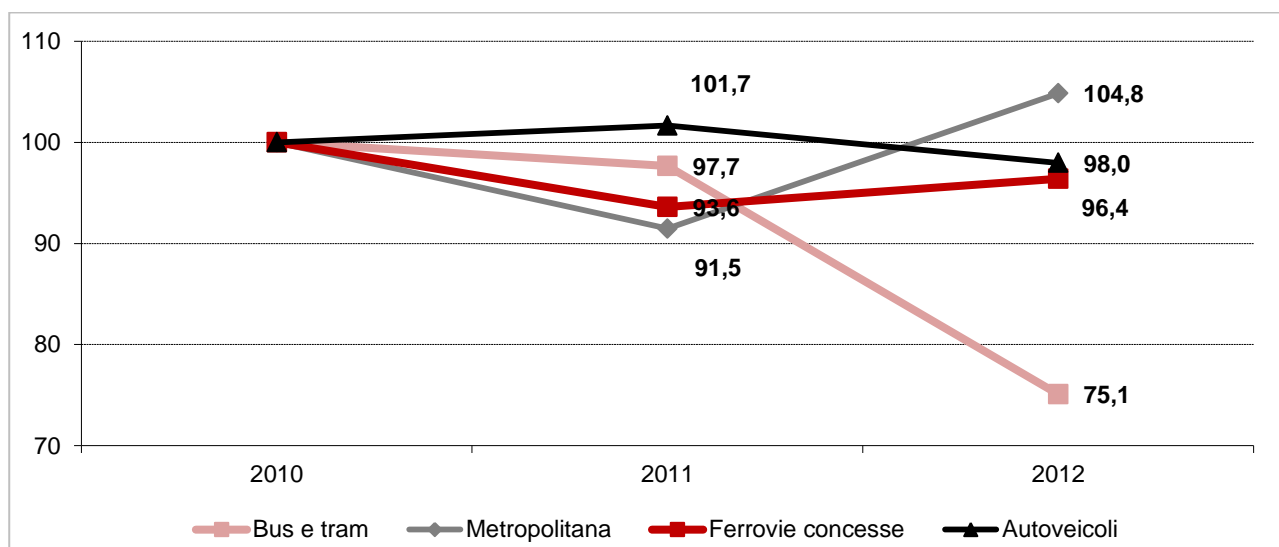
**Figura 2.2.1.3: Vetture-km offerte annualmente a Roma (milioni, 2010/2012)**



Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati Atac.

A fronte di una diminuzione del servizio, rispetto al 2010, leggermente più accentuata per i bus e tram che per le ferrovie concesse e per il numero di autoveicoli immatricolati (rispettivamente pari a -4,3 %, - 3,6% e - 2,0%, Fig. 2.2.1.4), si osserva per contro uno sviluppo per il servizio di metropolitana pari al 4,8%, riconducibile all'apertura della tratta B1.

**Figura 2.2.1.4: Vetture-km offerte e veicoli privati a Roma (2010/2012, indice 2010=100)**

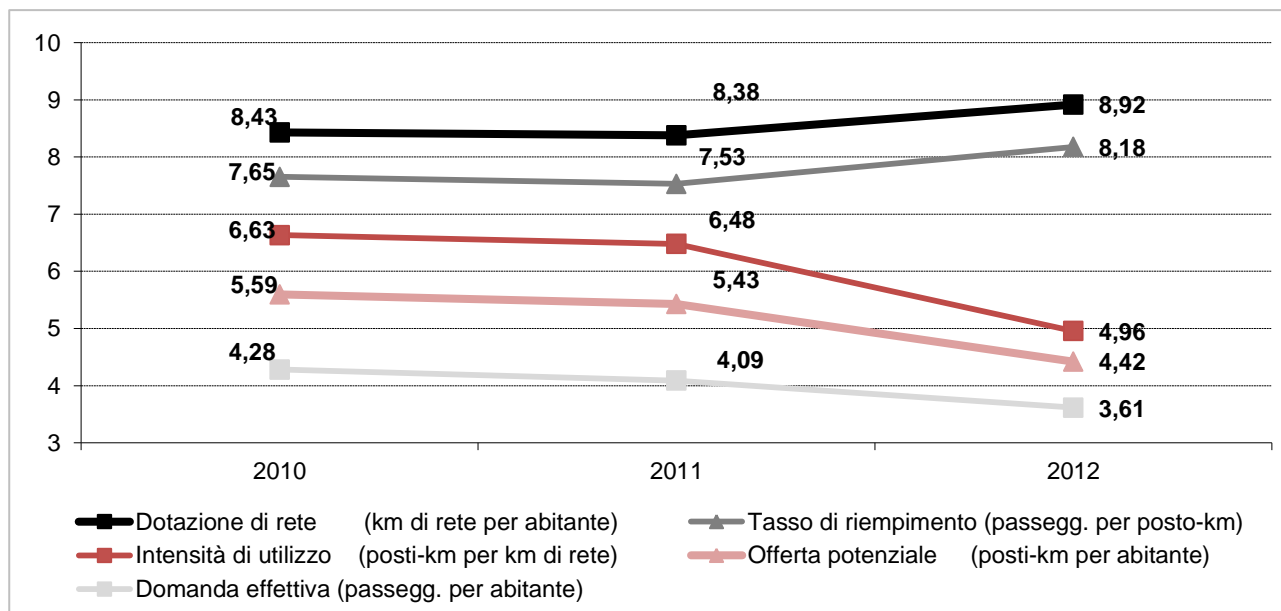


Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati Atac e Aci.

Con l'ausilio di appositi indicatori (e con le ricordate cautele sulla confrontabilità dei dati) è possibile inoltre approfondire l'analisi sull'efficacia del servizio del Tpl e di come viene soddisfatta la domanda. Per il

trasporto di superficie, si osserva nel triennio (Fig. 2.2.1.5) un aumento per la “Dotazione di rete” (+5,7%, rispetto al 2010) dovuta essenzialmente alla diminuzione del numero di abitanti, mentre diminuisce l’”Intensità di utilizzo” (-4,8%) a causa della diminuzione del numero di vetture/km; l’”Offerta potenziale” rimane sostanzialmente costante (+0,7%). Il “tasso di riempimento” passa invece da 7,65 a 6,42 passeggeri ogni 100 posti-km, denotando un forte decremento.

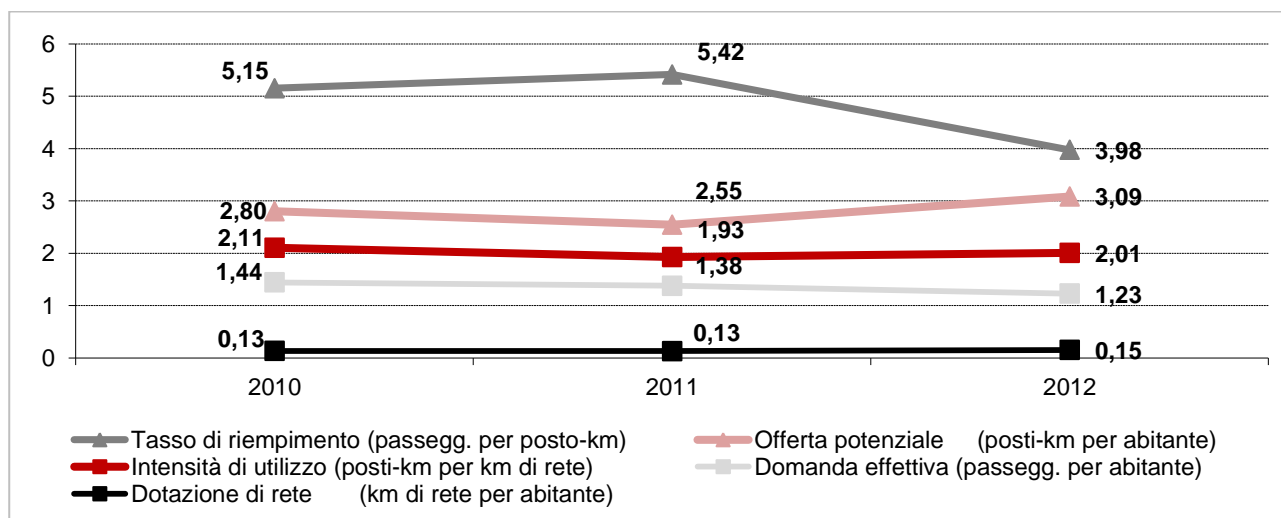
**Figura 2.2.1.5: Domanda e offerta di bus e tram a Roma (2010/2012)**



Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati Atac e Istat.

L’aumento dell’offerta registrato dal servizio di metropolitana nel 2012 rispetto al 2010, è dovuto principalmente all’apertura della nuova linea B1 che determina una crescita, rispetto al 2010, della “Dotazione di rete” e dell’”Offerta potenziale”, rispettivamente del +15,7% e del +10,1% (Fig. 2.2.1.6).

**Figura 2.2.1.6: Domanda e offerta della metropolitana a Roma (2010/2012)**



Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati Atac e Istat.

Per quanto riguarda il costo dei titoli di viaggio, la tariffa oraria di Roma è in linea con la media nazionale, dove i biglietti a tempo permettono di utilizzare i mezzi pubblici per 90-100 minuti a un prezzo compreso tra 1,20 e 1,50 euro (eccetto Bari), con una tariffa oraria media che di conseguenza si attesta tra 80 centesimi e 1 euro. Dal punto di vista degli abbonamenti, invece, sia per il mensile sia per l'annuale, nessuna città presenta costi inferiori eccetto Milano per il titolo di viaggio mensile: sia pure escludendo i valori molto elevati di Palermo, nelle altre città il mensile costa fino a 11 euro in più e l'annuale fino 145 euro in più. Come evidente, per incentivare l'acquisto degli abbonamenti si ricorre a un rapporto vantaggioso tra i prezzi dei diversi titoli, a Roma sono sufficienti 12 giorni di viaggi di andata e ritorno per rendere conveniente l'acquisto del titolo mensile rispetto al biglietto ordinario risultando così, eccetto Milano dove bastano 10 giorni, il più vantaggioso. Per la scelta dell'abbonamento annuale rispetto al mensile, invece, sono sufficienti 8 mesi di utilizzo.

**Tabella 2.2.1.1: Tariffe del Tpl nelle grandi città (euro, 2013)**

Città	Biglietto ordinario		Abbonamento mensile				Abbonamento annuale			
	Prezzo (1)	Validità (min)	Prezzo (2)	Rapporto (=2/1)	Ridotto studenti	% di riduzione	Prezzo (3)	Rapporto (=3/2)	Ridotto studenti	% di riduzione
<b>Roma</b>	<b>1,50</b>	<b>100</b>	<b>35,00</b>	<b>23,3</b>			<b>250,00</b>	<b>7,1</b>	<b>150,00 (a)</b>	<b>-40,0</b>
Milano	1,50	90	30,00(b)	20,0	17,00 (c)	-43,3	300,00	10,0	170,00 (c)	-43,3
Napoli	1,20	90	41,20	34,3			285,10	6,9	175,10	-38,6
Torino	1,50	90	38,00	25,3	21,00	-44,7	310,00	8,2	170(d)	-45,2
Palermo	1,30	90	48,00	36,9	17,20 (e)	-64,2	459,40	9,6	159,60	-65,3
Genova	1,50	100	46,00	30,7	29,00 (c)	-32,6	395,00	8,6	255,00	-36,8
Bologna	1,20	60(f)	36,00(g)	30,0	27,00	-25,0	300,00	8,3	220,00	-26,7
Firenze	1,20	90	35,00	29,2	23,00	-34,3	310,00	8,9	185(h)	-40,3
Bari	1(i)	75	35,00	35,0	20,00	-42,9	250,00	7,1	180,00	-28,0

(a) Solo per redditi bassi, con costo di 130, 140 o 150 euro secondo il reddito Isee inferiore a 10, 15 o 20mila euro.

(b) Gli abbonamenti prevedono il pagamento di 10€ per la tessera elettronica valida 4 anni.

(c) Solo per redditi bassi.

(d) Validità 10 mesi.

(e) Tutti gli abbonamenti ridotti sono limitati a 4 linee a scelta, oltre a 2 fisse.

(f) 60 minuti nelle ore diurne; 70 minuti fra le 20,30 e le 6,30; 90 minuti in corrispondenza dell'orario ridotto del mese di agosto.

(g) L'abbonamento mensile è solo impersonale.

(h) Validità 13 mesi.

(i) Una corsa 0,90.

Fonte: elaborazione Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale su dati dei siti internet delle aziende (aggiornamento a luglio 2013).