

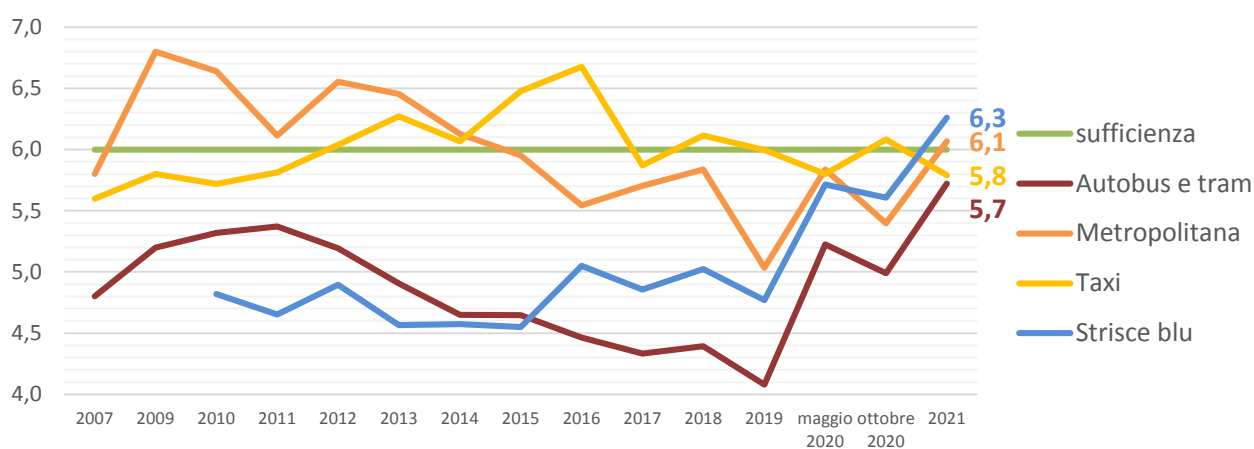
4.3 TPL e mobilità

Nonostante il trasporto pubblico locale (TPL) non sia attualmente in grado di soddisfare le esigenze di mobilità della città, caratterizzata da alti livelli di traffico (Roma nel 2021 è risultata al 5° posto fra le grandi città europee secondo una stima delle ore perse nel traffico), l'emergenza sanitaria sembra aver sostanzialmente modificato i riferimenti dei cittadini e le valutazioni del comparto, come evidenziato dall'andamento dei voti per i servizi relativi al trasporto pubblico e alla mobilità, raccolti nell'ambito delle diverse edizioni dell'Indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali a Roma (Figura 65).

Dal 2020, i voti del trasporto pubblico di linea (bus/metropolitana) e delle strisce blu seguono andamenti perfettamente correlati: miglioramento nella prima parte del 2020, flessione alla ripresa delle attività in autunno e nuovo ulteriore miglioramento in ottobre 2021, con voti che rappresentano un punto di massimo assoluto sia per la sosta a pagamento (per la prima volta reputata pienamente sufficiente, 6,3) sia per bus e tram (5,7, mai così vicini alla sufficienza); sembra piuttosto evidente che la positività delle valutazioni sia legata in maniera inversamente proporzionale ai volumi del traffico stradale. Anche la metropolitana torna alla sufficienza per la prima volta dal 2014 (6,1) dopo un periodo piuttosto altalenante attribuibile da un lato alle chiusure delle stazioni centrali della linea A (causate soprattutto dai guasti e dalle insufficienti manutenzioni alle scale mobili e agli ascensori) e alle chiusure delle stazioni Castro Pretorio e Policlinico della linea B, dall'altro all'apertura delle nuove linee B1 e C e al collegamento delle linee A e C a San Giovanni.

Nell'ultimo triennio, la valutazione del servizio taxi è andata invece in controtendenza rispetto agli altri servizi del comparto. In diminuzione nella primavera 2020, ha visto una ripresa in autunno, ma in ottobre 2021 si osserva una diminuzione di gradimento che porta i taxi leggermente al di sotto della sufficienza, non lontano dal trasporto pubblico di superficie. Tale andamento potrebbe essere attribuito da un lato a eventuali razionamenti, in corrispondenza di una domanda aumentata per l'esigenza di evitare l'affollamento dei mezzi pubblici durante i picchi pandemici; dall'altro lato a causa del costo, in un periodo di crisi economica e nonostante le recenti riduzioni tariffarie applicate per alcune categorie di utenti.

Figura 65 Andamento dei voti medi per i servizi di TPL e mobilità (2007/2021)

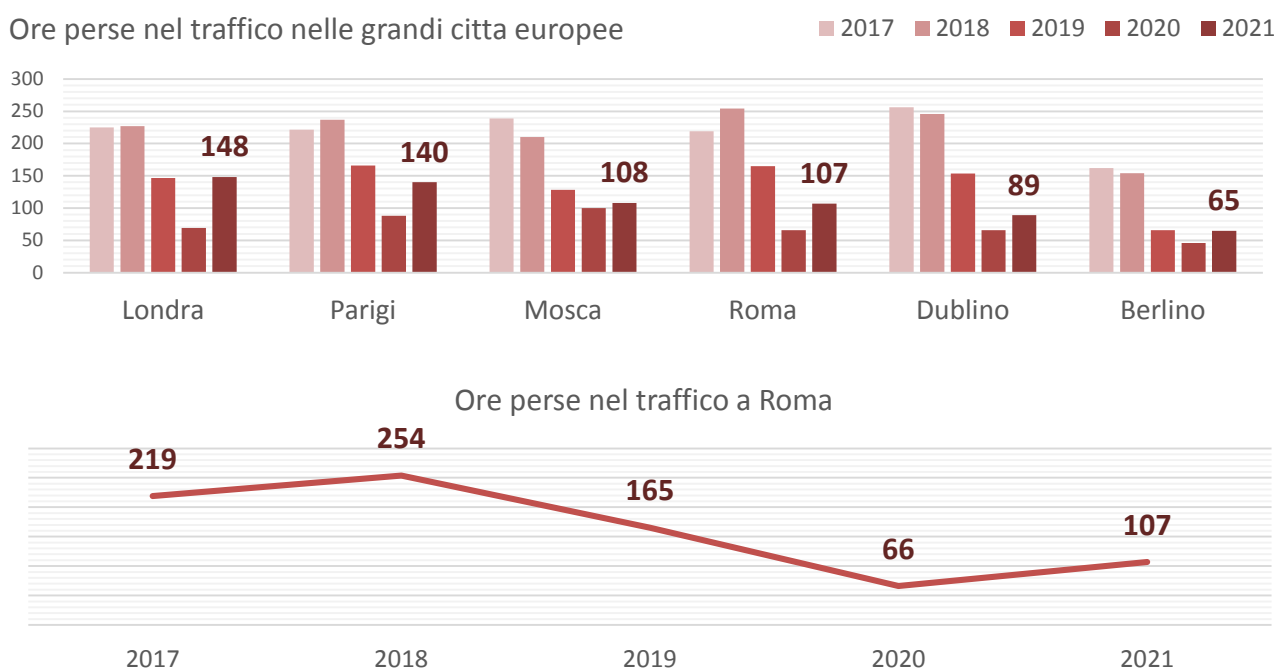


FONTE: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, VARI ANNI.

TRAFFICO E MOBILITÀ A ROMA

Prima di affrontare i servizi di trasporto, è utile soffermarsi sull'analisi della mobilità a Roma in generale, che a regime è caratterizzata come si è detto da un elevato livello di traffico, che pone la Capitale fra le grandi città europee più congestionate, secondo una stima delle ore perse nel traffico ogni anno¹. La stima delle ore perse in media dai romani alla guida ha toccato un massimo nel 2018 (con oltre 250 ore), ma già nel 2019 si era osservata una diminuzione importante (160 ore) fino a scendere alle 66 ore del 2020, esito delle restrizioni alla mobilità dovute all'emergenza sanitaria; la ripresa del traffico nel 2021 a Roma è importante, ma non si avvicina ai livelli pre-covid, come invece è accaduto a Londra, Berlino, Parigi e Mosca (Figura 66).

Figura 66 Stima delle ore perse nel traffico a Roma



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI TRATTI DA [INRIX GLOBAL TRAFFIC SCORECARD](#), VARI ANNI.

L'Indagine sulla Qualità della Vita si sofferma a indagare da anni la percezione dei cittadini circa l'evoluzione della viabilità e del traffico negli ultimi due anni precedenti le diverse edizioni. Dall'analisi delle risposte dei romani negli ultimi 13 anni, è possibile pertanto tracciarne l'andamento, che a partire dal 2011 distingue fra viabilità in auto, moto/scooter e bicicletta (Figura 67).

Proprio nel 2021, nonostante la ripresa dell'uso della città senza limitazioni, la quota degli automobilisti che giudica la viabilità in macchina peggiorata scende per la prima volta nettamente sotto la soglia del 50% (25,6%), con un contestuale lieve aumento di coloro che, viceversa, ritengono che la situazione sia migliorata (4,4%), anche se la maggior parte dei cittadini ritiene che la situazione non sia sostanzialmente cambiata, né in meglio né in peggio (63,7%).

In generale, questa inclinazione a non percepire cambiamenti rispetto agli ultimi due anni si riscontra per tutte e tre le modalità di trasporto, con un aumento importante di coloro secondo i quali la situazione è rimasta uguale.

¹ Elaborata [INRIX](#) (società specializzata nell'analisi dei dati e nella gestione di flussi di traffico).

Figura 67 Andamento della percezione dei romani su alcuni aspetti della mobilità cittadina negli ultimi due anni



Nota: i primi due anni, 2009 e 2010, la domanda era generale senza specificazione del mezzo.
 FONTE: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, VARI ANNI.

La percezione di miglioramento nel 2021 è inoltre massima per la viabilità in bicicletta (7,7%), il secondo miglior risultato di sempre dopo il 2013, se si escludono il 2009 e il 2010 quando la domanda era stata posta senza distinguere tra le diverse tipologie di mezzo.

Le ciclabili di Roma si snodano per circa 317 km lungo sei itinerari principali e numerosi frammenti, spesso non connessi tra loro né con la rete complessiva; l'attività di "ricucitura" e ampliamento delle piste ha visto un aumento del numero di interventi del 32% in sei anni, dal 2015 al 2021, con un'accelerazione nel periodo delle riaperture dopo la prima ondata pandemica (Figura 68).

Figura 68 Recente andamento dell'estensione della rete ciclabile a Roma (2015-2021)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DELL'UFFICIO STATISTICA DI ROMA CAPITALE.

I recenti ampliamenti sono stati ottenuti prevalentemente attraverso la traslazione dei parcheggi dal ciglio strada sulla sede carrabile, inserendo la ciclabile tra il marciapiede e le automobili in sosta. Alternativamente le nuove infrastrutture sono state inserite in forma “transitoria” attraverso una segnaletica orizzontale a bordo strada o sui marciapiedi che in alcuni tratti si è rapidamente degradata.

Per quanto riguarda le ciclabili, è interessante inoltre evidenziare che nel 2021 è stato attivato a Roma un sistema di monitoraggio del traffico ciclistico sulla ciclabile di Via Nomentana mentre un altro totem “contabici” è stato di recente installato a viale Angelico, e l’iniziativa è destinata ad essere estesa ad altre ciclabili della Capitale. Nei 10 mesi del 2021 compresi tra febbraio e novembre, sono stati registrati complessivamente, nelle due direzioni, 285mila passaggi ad un ritmo medio giornaliero di quasi 950 passaggi/giorno.

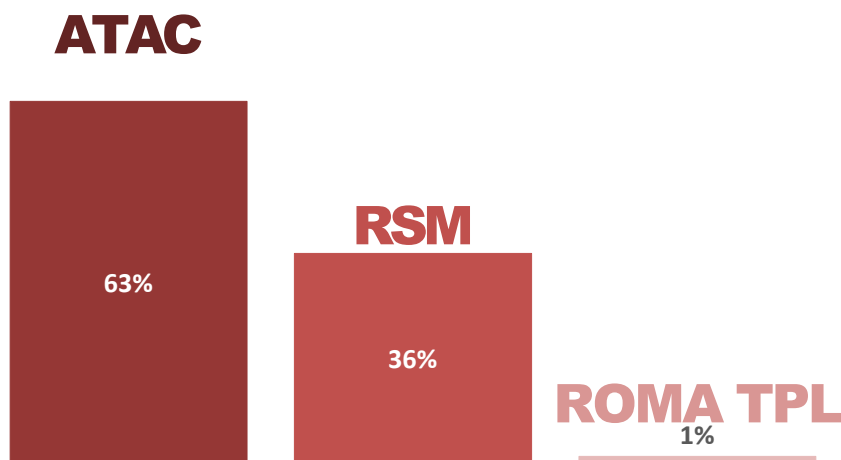
Le segnalazioni dei cittadini sulla mobilità a Roma

I romani hanno a disposizione diversi strumenti per segnalare le criticità, porgere reclami, suggerimenti o apprezzamenti sui servizi e la vivibilità cittadina. Oltre ai canali ufficiali delle società partecipate, gli utenti possono rivolgersi direttamente all’Amministrazione Capitolina attraverso call center, sportello, e-mail e Casa Digitale del Cittadino, accessibile dal portale istituzionale tramite SPID/CIE/CNS.

Le segnalazioni provenienti da tutti i canali attualmente gestiti da Roma Capitale vengono elaborate dal CRM (Citizen/Customer Relationship Management)², un sistema multicanale adottato ad aprile 2021 in sostituzione del SUS (Sistema Unico di Segnalazione) che consente di catalogare le istanze per area tematica, argomento e altri dettagli e indirizzarle alle strutture di competenza. Il CRM di Roma Capitale integra anche le segnalazioni pervenute attraverso la Linea Verde Ama, in virtù di un apposito accordo stipulato con l’azienda.

Tra le istanze inoltrate ai gestori del servizio di trasporto pubblico (Atac e Roma TPL) e a Roma Servizi per la Mobilità (RSM) quali strutture di prima assegnazione, è possibile vedere come, nel secondo semestre 2021, ad Atac sia rivolta la maggioranza delle segnalazioni, una buona parte a RSM e una quota marginale a Roma TPL (Figura 69).

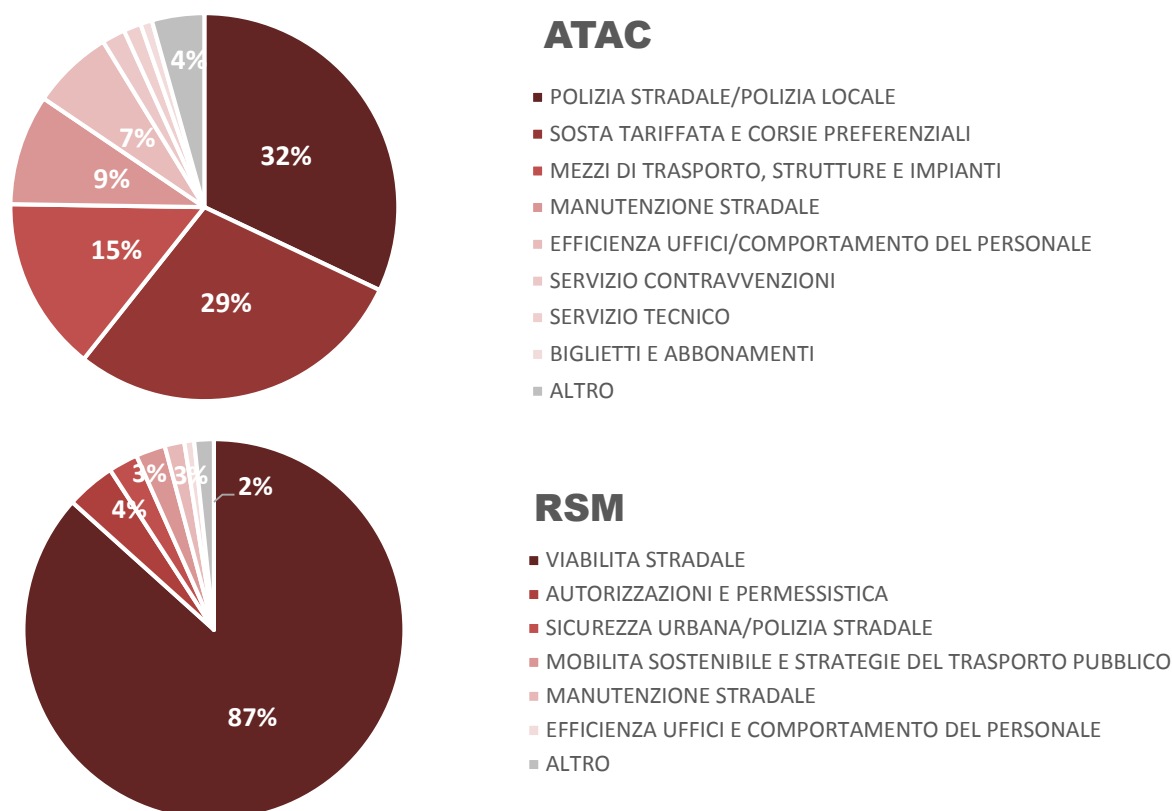
Figura 69 Segnalazioni CRM inoltrate alle aziende per la mobilità (II semestre 2021)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU OPEN DATA ROMA CAPITALE.

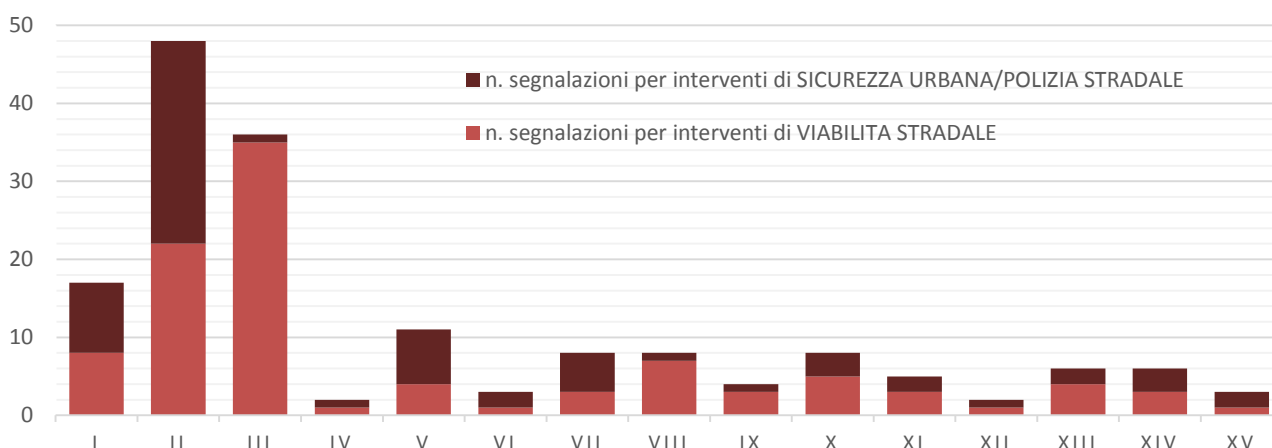
² Memoria della Giunta Capitolina n. 46 dell’11 giugno 2018.

Figura 70 Dettaglio delle segnalazioni CRM inoltrate ad Atac e RSM (II semestre 2021)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU OPEN DATA ROMA CAPITALE.

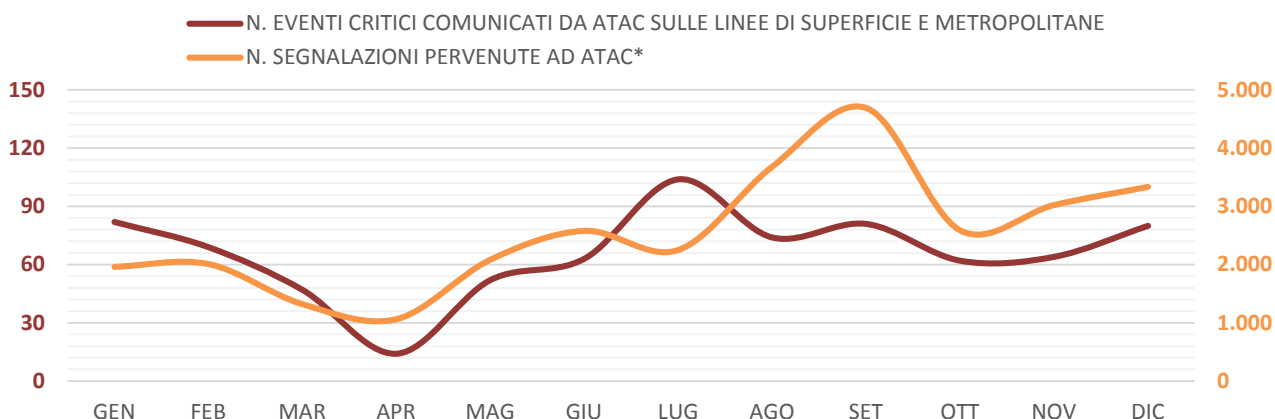
Figura 71 Distribuzione per municipi delle segnalazioni CRM su sicurezza urbana e viabilità (II semestre 2021)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU OPEN DATA ROMA CAPITALE.

Scendendo nel dettaglio, le istanze inoltrate ad Atac nella seconda metà del 2021 richiedono soprattutto interventi di polizia locale nell’ambito della sicurezza urbana, seguite dai casi di segnalazione per la sosta tariffata e le corsie preferenziali, mentre quelle che riguardano i mezzi e gli impianti incidono solo per il 15%. Tra le segnalazioni che sono indirizzate a RSM, la quasi totalità riguarda l’aspetto della viabilità e del traffico, problemi che sembrano concentrarsi soprattutto nei municipi centrali (Figure 70 e 71).

Figura 72 Segnalazioni CRM indirizzate ad Atac da parte dei cittadini e comunicazioni Atac via Twitter, andamenti a confronto (2020)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU OPEN DATA ROMA CAPITALE E INFOATAC VIA TWITTER.

Guardando alla Figura 72, nel corso della prima metà del 2020 il numero di eventi critici segnalati da InfoAtac segue, in maniera pressoché costante, il numero di segnalazioni pervenute all’azienda. Da marzo a maggio le curve si flettono per effetto del lockdown e delle restrizioni alla mobilità delle persone, con una ripresa decisa solo a giugno (momento nel quale l’orario di servizio è stato pienamente ripristinato). A luglio le segnalazioni degli utenti calano conseguentemente alla riduzione fisiologica della domanda di trasporto, mentre risalgono in maniera decisa ad agosto e settembre con la piena ripresa delle attività. Il picco di queste due mensilità può giustificarsi con l’incremento dell’utenza ed il conseguente mancato rispetto del distanziamento sociale a bordo. Nell’inverno 2020 le segnalazioni degli utenti si mantengono elevate in maniera più che proporzionale rispetto agli eventi critici twittati da Atac, a testimonianza di una maggiore “sofferenza” da parte dei cittadini. Il tema del distanziamento sociale sarà affrontato infatti solo a dicembre, con il subaffidamento delle prime 10 linee Atac ad operatori privati.

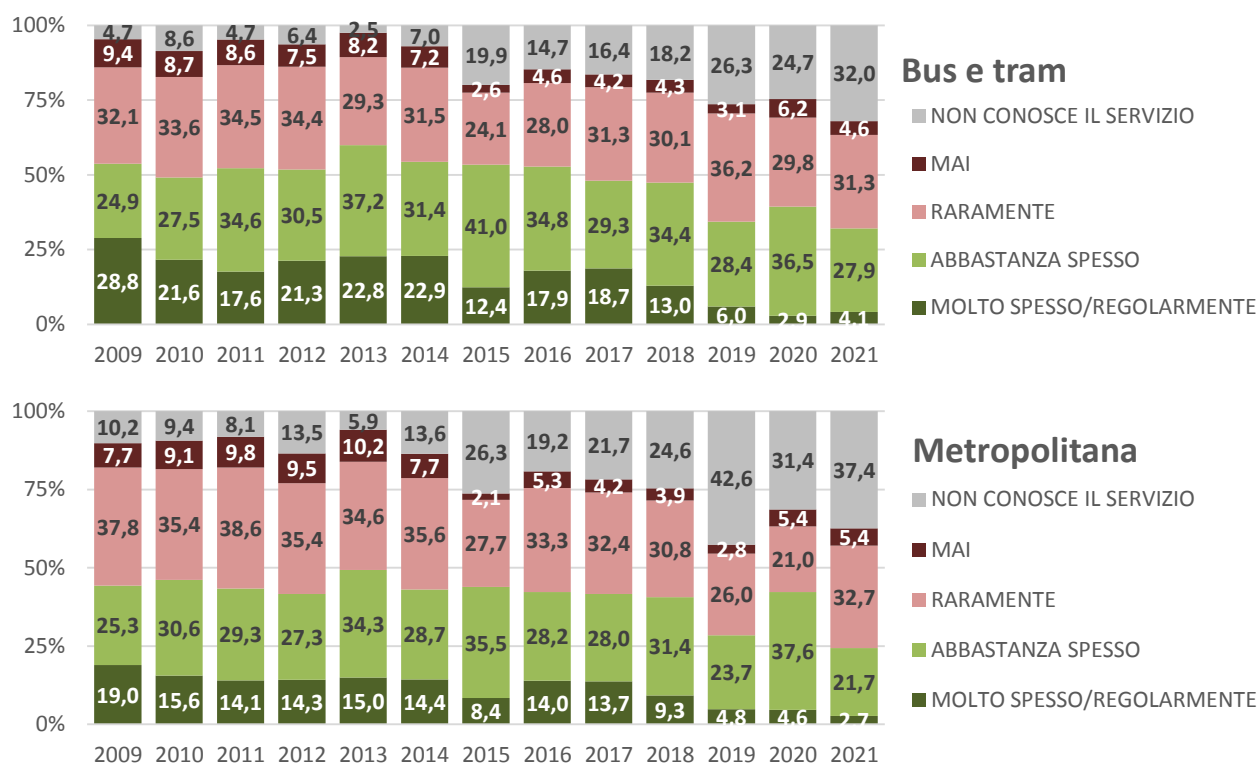
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A ROMA

Entrando nello specifico dei servizi di trasporto pubblico locale di superficie e metropolitana, di seguito si mette in relazione ciò che emerge dall’Indagine sulla Qualità della vita con alcuni andamenti riscontrati sul campo e con le principali informazioni circa l’offerta di servizio e la qualità erogata e percepita rilevate da Roma Servizi per la Mobilità (RSM).

Conoscenza e utilizzo dei servizi di mobilità

Innanzitutto, è interessante offrire una lettura della serie storica su conoscenza e utilizzo dei servizi, da cui si nota una recente diminuzione delle percentuali di romani che ricorrono al trasporto pubblico locale, soprattutto come modalità principale di spostamento (Figura 73). Tale contrazione si riscontra a partire dal 2015, con il risultato che nell’arco di un decennio gli utenti che usano il servizio regolarmente si riducono di quattro volte per la superficie e di cinque volte per la metropolitana. Questa tendenza è amplificata nel 2020 e 2021, come effetto di una serie di circostanze che ne disincentivano l’utilizzo, per buona parte legate all’emergenza sanitaria (le chiusure, il timore dei contagi, gli obblighi e i divieti).

Figura 73 Conoscenza e utilizzo di bus, tram e metropolitana (valori percentuali)



Nota: per il 2020, il riferimento è alla rilevazione di maggio.

Fonte: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, VARI ANNI.

Nel 2021, gli utenti abituali del servizio di superficie (coloro che lo usano molto o abbastanza spesso) sono circa un terzo dei romani; quelli della metropolitana, poco meno di un quarto. Nei confronti di bus e tram, la popolazione si ripartisce equamente, fra utenti abituali (32%), utenti occasionali (36%) e non utenti (32%); per la metropolitana, anche a causa della copertura parziale del territorio, le quote dei non utenti e degli occasionali sono più alte (rispettivamente 37% e 38%), mentre gli abituali sono il 24,5%.

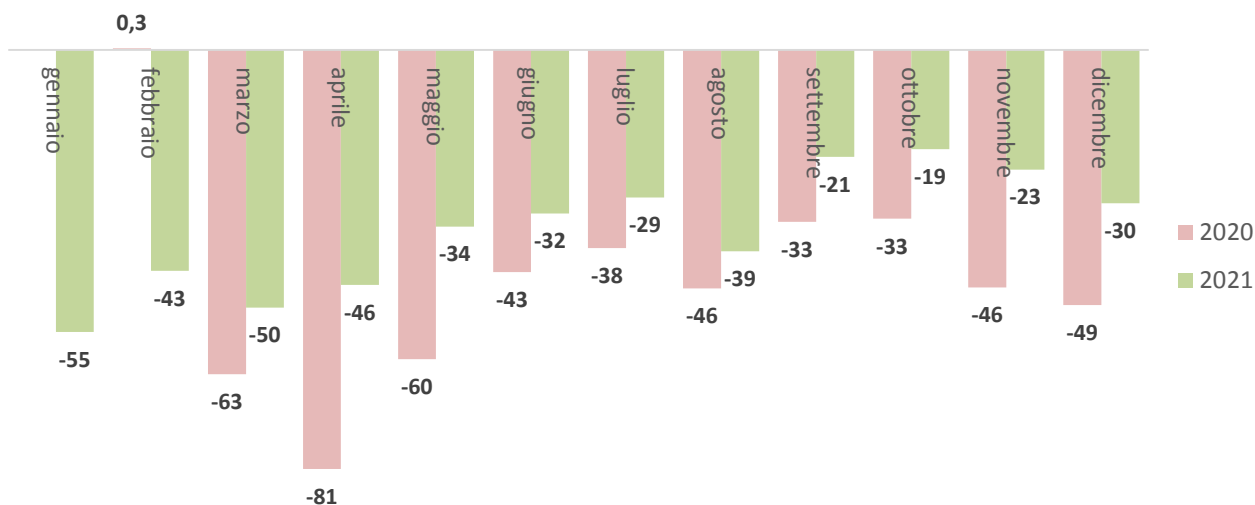
Uso e affollamento del trasporto pubblico locale in emergenza sanitaria

La diminuzione dell'uso del servizio nell'ultimo biennio, che emerge dalle interviste della Qualità della vita, trova riscontro anche nelle stime Google degli spostamenti verso gli hub del trasporto pubblico nella Città Metropolitana di Roma (Figura 74).

In seguito ai divieti e alle limitazioni imposte alla libertà personale, nel 2020 gli spostamenti verso le stazioni del trasporto pubblico (fermate bus/metro, stazioni ferroviarie e taxi) diminuiscono drasticamente rispetto al 2019 (in media del 45%). Nel 2021, nonostante l'allentamento delle restrizioni, la ripresa degli spostamenti è ancora lontana dai livelli pre-covid (-35%). La Figura 4.3.6 descrive una stima mensile basata sull'osservazione di una giornata-tipo alla settimana; dopo un febbraio 2020 allineato all'anno precedente, i flussi diminuiscono a partire da marzo 2020 fino a ridursi dell'81% nel periodo del primo lockdown (il minimo registrato), per tornare poi a salire nel 2021, ma ancora al di sotto dei valori medi 2019 e seguendo una variazione stagionale più accentuata.

Nell'insieme, le stime delle Figure 66 e 74 descrivono una città in cui gli spostamenti non sono ancora tornati ai normali livelli precedenti la pandemia, con una riduzione media di circa il 35% sia per quanto riguarda il tempo trascorso nel traffico, sia per i flussi verso le stazioni del trasporto pubblico.

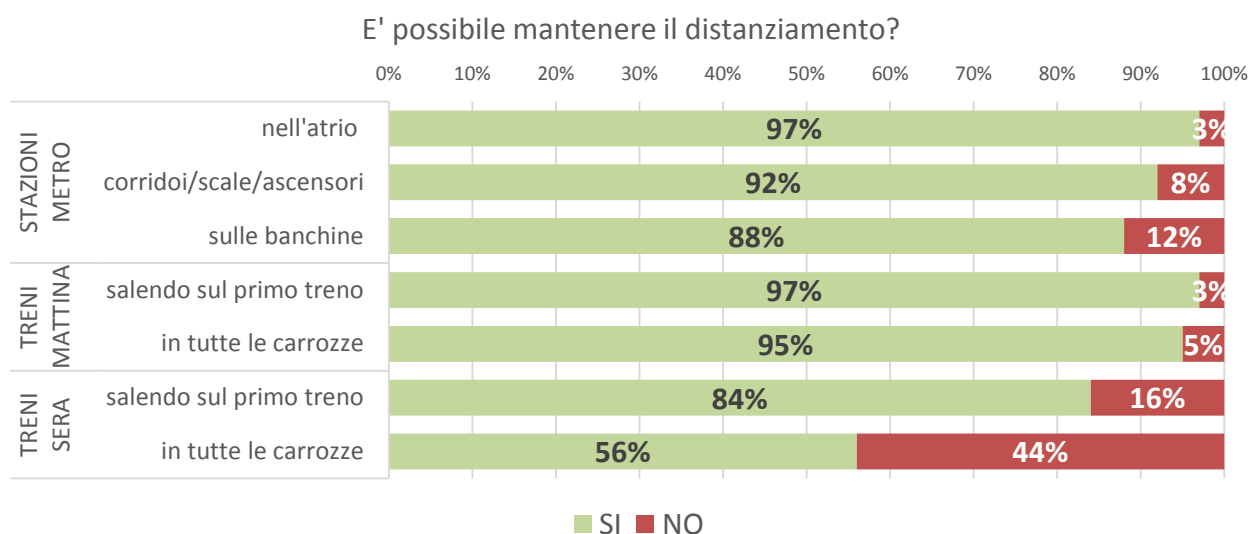
Figura 74 Stima della riduzione degli spostamenti verso gli hub del trasporto pubblico (Città Metropolitana di Roma Capitale, base 2019 = 0; valori percentuali)



Nota: la variazione percentuale è stimata rispetto a un giorno di riferimento che rappresenta un valore "normale" per quel giorno della settimana. Per maggiori informazioni si veda la [Guida ai Rapporti sugli spostamenti della comunità](#). Per il mese di febbraio 2020, il report parte dal giorno 15.

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI GOOGLE, 2020-2021.

Figura 75 Monitoraggio dell'affollamento delle stazioni della metropolitana nelle ore di punta (ACoS, giugno/luglio 2021)



FONTE: ACOS, [MONITORAGGIO STAZIONI DELLA METROPOLITANA: SISTEMI DI TRASLAZIONE E AFFOLLAMENTO](#), LUGLIO 2021.

In effetti, un monitoraggio svolto in autonomia da ACoS su 61 stazioni di tutte le linee metropolitane romane, fra giugno e luglio 2021, riscontra un affollamento tutto sommato contenuto, con una grande prevalenza di situazioni in cui il distanziamento poteva essere mantenuto agevolmente (Figura 75). Le rilevazioni, svolte nelle ore di punta della mattina e del pomeriggio, hanno registrato inoltre un maggiore affollamento nelle ore pomeridiane, mentre la mattina gli atri, i corridoi, le banchine e i treni presentavano minime situazioni di congestione. Il rispetto del distanziamento era peraltro in gran parte demandato all'osservanza individuale da parte degli utenti, in quanto il personale deputato è stato trovato presente solo in un terzo delle rilevazioni e quasi esclusivamente nell'atrio delle stazioni. Analogamente, anche i dispenser per gel igienizzante erano presenti e fruibili prevalentemente negli atri delle stazioni (55%), solo sporadicamente sulle banchine (10%).

Per quanto riguarda il trasporto di superficie, a maggio 2020 il Dipartimento Trasporti e Mobilità di Roma ha disposto alcune linee integrative (Linee S) gestite da Roma TPL, recuperando i chilometri precedentemente non erogati dalla consorziata a causa delle restrizioni dovute al lockdown. Questa misura di incremento della capienza totale dei mezzi circolanti, ha l'obiettivo di favorire il distanziamento all'interno delle singole vetture soprattutto nelle ore di punta. A partire da dicembre 2021 l'erogazione delle linee S è passata in capo ad Astral spa, per conto della Regione Lazio, in collaborazione con Atac e Roma Servizi per la Mobilità. A novembre 2020 Atac SpA ha inoltre predisposto l'esternalizzazione delle prime 10 linee a bassa frequentazione e 24 collegamenti scolastici al fine di garantire 1.500 corse/giorno in più sulle linee della rete portante. Il servizio delle linee S e degli affidamenti delle linee Atac a bassa frequentazione sono terminati intorno alla fine di giugno 2021, contestualmente con la riprogrammazione estiva dell'offerta, e sono ripresi a settembre 2021 con 24 linee e con l'inizio del nuovo anno scolastico. Questi servizi aggiuntivi sono tutt'ora attivi sul territorio comunale: la scadenza degli affidamenti è prevista orientativamente per giugno 2022.

Con tali disposizioni, l'indice di affollamento medio delle vetture automaticamente sarebbe dovuto diminuire, ma l'efficacia di questi interventi dipende dall'effettiva capacità di distribuire l'utenza su tutti i mezzi. Nel caso delle 24 linee esternalizzate e dei collegamenti scolastici il risultato è stato più che positivo, a meno di particolari situazioni episodiche di affollamento. Si segnala tuttavia l'assenza del monitoraggio AVM che consentirebbe agli utenti di conoscere i tempi di attesa in fermata e all'Atac di rendicontare le corse.

Per quanto riguarda le linee S, un primo monitoraggio dell'affluenza – tenuto da Roma Servizi per la Mobilità fra il 20 e il 28 maggio 2020 – ha dato esito negativo, con un conteggio totale di poco più di 13mila passeggeri che, suddivisi per i giorni di monitoraggio, per linea e per vettura, danno un risultato medio di 27 passeggeri al giorno per vettura sulle linee S01/S02 e 12 passeggeri al giorno per le vetture in servizio sulle linee dalla S03 alla S06. L'affluenza limitata sembra dipendere da una molteplicità di ragioni:

- sovrapposizione delle linee su itinerari già coperti da alternative più veloci ed appetibili per l'utenza (es.: le linee della metropolitana);
- mancato monitoraggio del servizio in tempo reale via AVM;
- scarsa riconoscibilità del servizio a causa di una livrea inadeguata e la disomogeneità dei mezzi impiegati (prevalentemente Gran Turismo, ma anche furgonati per navette aziendali).

Visto l'onere che questi servizi determinano per la collettività, si rende urgente rivedere la rete delle linee S, disponendo di un adeguato piano di monitoraggio automatico tramite dispositivo AVM che potrebbe essere implementato attraverso dei cellulari aziendali assegnati al personale. Tale sperimentazione è già stata testata con successo sui collegamenti integrativi che Cotral ha assegnato tramite gara a settembre 2021. Altresì la riconfigurazione della rete dovrebbe privilegiare il potenziamento di linee esistenti, già ampiamente conosciute dall'utenza, e la creazione di un servizio suppletivo su gomma alla ferrovia Roma-Lido, che attualmente dispone di soli 4 treni ed ha una frequenza media di 2 corse/ora.

BOX 7 Efficacia delle misure integrative per favorire il distanziamento sul TPL

L'investimento in servizi integrativi per favorire il distanziamento anche nelle ore di punta è un'iniziativa apprezzabile, ma andrebbe privilegiato il potenziamento delle linee preesistenti più usate e conosciute dall'utenza. L'efficacia degli interventi andrebbe inoltre monitorata tramite dispositivi AVM, per avere gli strumenti informativi necessari ad evitare lo spreco di risorse preziose.

Inoltre, l'efficacia dell'esercizio delle corse integrative andrebbe valorizzata investendo di più sulla comunicazione nonché sulla riconoscibilità delle vetture private, che dovrebbero rimandare in modo inequivocabile al servizio pubblico.

Indagine sulla Qualità della Vita: le criticità espresse dagli utenti abituali e i motivi del mancato utilizzo per gli utenti occasionali del TPL romano

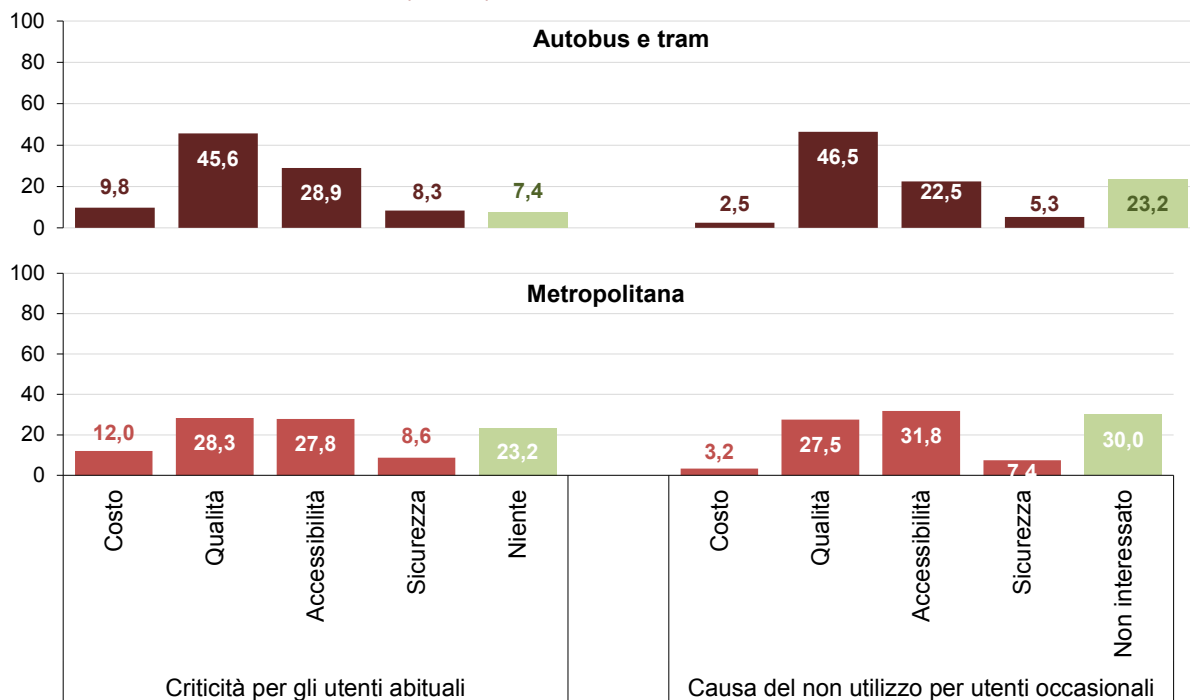
Tenendo conto della numerosità degli intervistati che si sono dichiarati utenti abituali o occasionali del TPL romano, nella Figura 76 sono riportate le risposte degli utenti abituali circa la principale criticità riscontrata e quelle degli utenti occasionali circa la principale ragione ostativa ad una maggiore frequenza d'uso.

La qualità in termini di regolarità, puntualità e comfort è il problema principale del servizio di superficie, denunciato da quasi metà degli utenti abituali (46%), ma indicato anche da parte di gran parte degli utenti occasionali (47%) come principale causa dell'uso solamente sporadico di bus e tram. Altra criticità percepita come rilevante è l'accessibilità (numero e frequenza delle linee, distanza delle fermate), prioritaria per il 29% degli utenti abituali e determinante per il 23% degli occasionali. Le altre voci di criticità sono marginali; ma mentre per gli abituali la percentuale più bassa è quella di coloro che non riscontrano criticità nel servizio, al contrario un buon 23% degli occasionali dichiara di non utilizzare più spesso il servizio solo perché non ne ha bisogno.

Il quadro della metropolitana è abbastanza diverso. Per gli utenti occasionali, al netto di un 30% che non ne ha bisogno, il deterrente principale è la scarsa accessibilità (32%, che evidentemente frequenta zone non sufficientemente servite dal servizio su ferro), problematica denunciata anche da un 28% degli utenti abituali. Un 28% di entrambi i gruppi di utenti si lamenta della qualità (regolarità, comfort), ma quasi un utente abituale su quattro non trova nel servizio alcuna criticità.

I cittadini chiedono quindi meno attese, più regolarità, più mezzi e maggiore connessione tra le linee. L'esigenza maggiore è ancora oggi quella di avere più linee di metropolitana per spostamenti veloci che evitino il traffico delle strade cittadine.

Figura 76 Criticità espresse dagli utenti abituali e cause di mancato utilizzo per gli utenti occasionali del trasporto pubblico locale a Roma (2021)



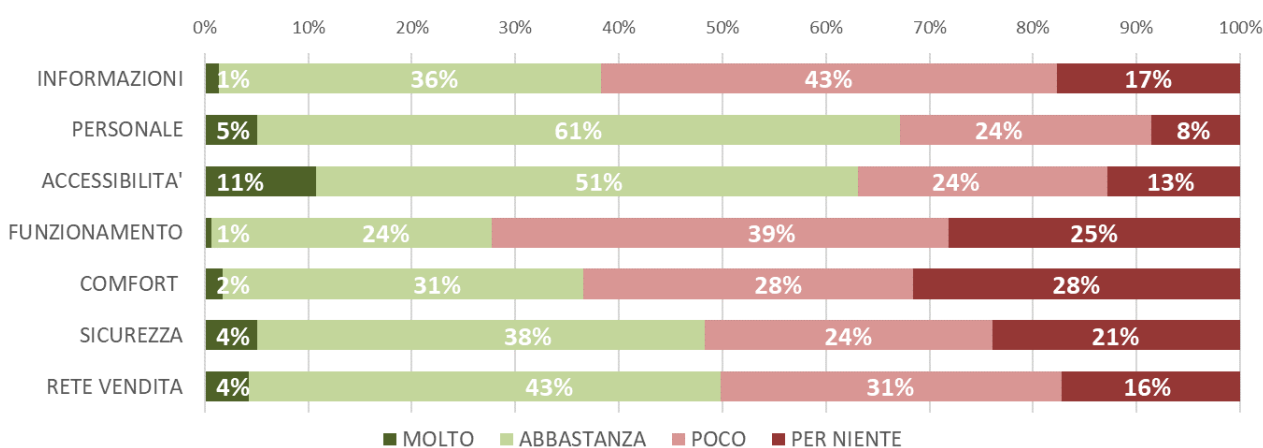
FONTE: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, VARI ANNI.

La qualità percepita rilevata da Roma Servizi per la Mobilità

In base a quanto stabilito nel vigente CdS con Roma Capitale ([DGCa 79/2018](#)), Roma Servizi per la Mobilità (RSM) è responsabile della rilevazione presso gli utenti del servizio della qualità attesa e percepita sulla base di indici concordati con Roma Capitale. Gli utenti complessivamente soddisfatti del servizio di superficie nel 2020 erano poco meno del 30% (su 2.243 interviste), mentre i soddisfatti della metropolitana raggiungevano il 62%.

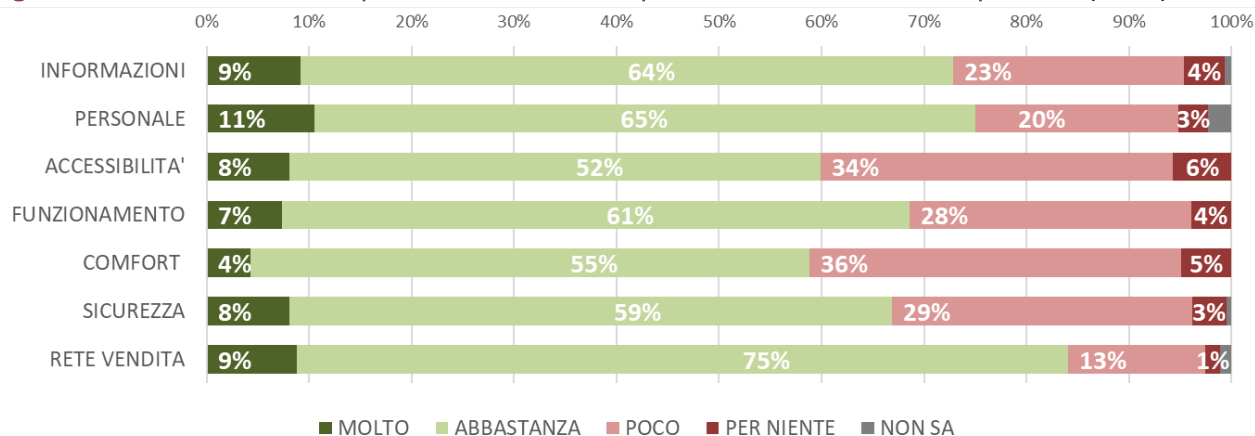
Nello specifico, l'insoddisfazione degli utenti del servizio di superficie conferma le criticità principali espresse dagli intervistati nell'ambito dell'Indagine sulla Qualità della Vita ACoS, anche se nel nostro caso ogni utente poteva indicare solo la principale criticità, mentre l'indagine di RSM – essendo monotematica – approfondisce ogni singolo aspetto sulla scala della soddisfazione. Nonostante la differenza di metodo, fra le criticità ricorrono il funzionamento e il comfort (che rientrano nella declinazione ACoS del macro-fattore “qualità del servizio”), cui si aggiunge l'aspetto delle informazioni, tutti fattori caratterizzati da più del 50% di giudizi negativi. Il personale e l'accessibilità del trasporto di superficie sono invece gli aspetti con il maggior gradimento da parte degli utenti. Si nota però che i “molto soddisfatti” sono quasi sempre una piccola parte del totale e che i “per niente soddisfatti” superano la quota del 10% in tutti i macro-fattori ad eccezione del personale (Figura 77).

Figura 77 Soddisfazione per i macro-fattori di qualità sul servizio di superficie (2020)



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Figura 78 Soddisfazione per i macro-fattori di qualità sul servizio di metropolitana (2020)



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

La Figura 78 descrive la soddisfazione degli utenti della metropolitana per gli stessi macro-fattori, da cui emerge innanzitutto una maggioranza di esiti positivi per tutti gli aspetti. I meno soddisfacenti sono, anche secondo l'indagine RSM, l'accessibilità e il comfort del viaggio. Nel caso della metro, gli utenti "molto soddisfatti" sono più numerosi, avvicinandosi al 10% per le informazioni e la rete di vendita (aspetto ritenuto nel complesso più soddisfacente tenendo conto anche degli "abbastanza soddisfatti") e soprattutto per il personale (11% di "molto soddisfatti").

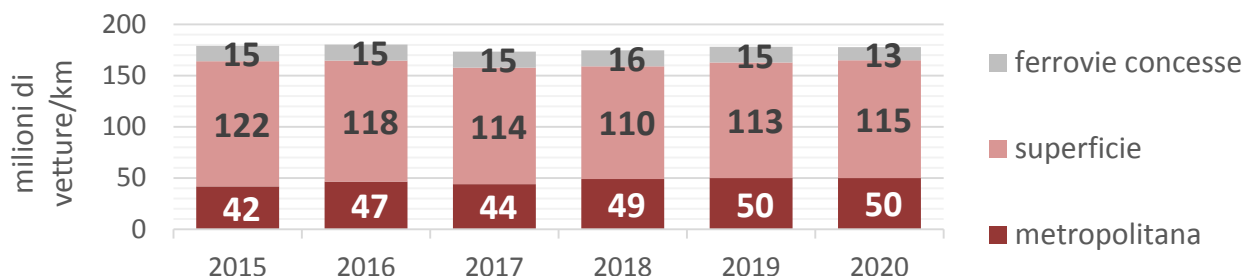
Andamento e composizione dell'offerta di trasporto pubblico locale

La diminuzione tendenziale della percentuale di popolazione che usa regolarmente il servizio di trasporto pubblico a partire dal 2015, trova riscontro fra il 2015 e il 2020 in una lieve diminuzione della produzione complessiva di vetture-km offerte (Figura 79), come esito da un lato della riduzione dell'offerta di superficie (-6%) e delle ferrovie in concessione (FC, -13,5%), dall'altro dell'incremento della metropolitana (+19,5%). Al 2020, il servizio di superficie rappresenta il 65% dell'offerta, la metropolitana il 28% e le ferrovie concesse il 7%.

Sebbene l'incremento dell'offerta del servizio di metropolitana, conseguente all'ampliamento delle linee con i tronchi B1 e C, vada nella direzione dei desiderata degli utenti, la copertura del territorio, anche considerando le ferrovie concesse (Roma-Lido, Roma-Civitacastellana-Viterbo e Roma-Giardinetti), non è ancora sufficiente.

Permane inoltre la criticità del mancato rispetto della programmazione dell'offerta, con un volume effettivamente erogato che in media nei primi sette mesi del 2021 tocca il 95% del programmato, sia per il servizio di superficie che per quello della metropolitana. Il valore del 2021 è l'esito di due andamenti opposti, che vedono un miglioramento della superficie e un peggioramento della metro (Figura 80).

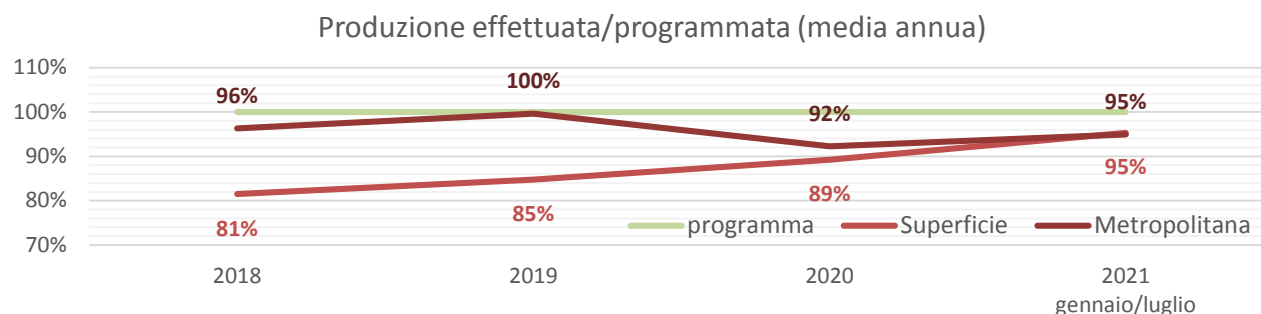
Figura 79 Produzione annuale di vetture/km per tipologia di servizio



Nota: il dato sulla produzione ferroviaria è aggiornato in base a quanto pubblicato nell'ISTRUTTORIA DI BILANCIO AL 31/12/2020 "SOCIETA' ATAC S.P.A." (DGCa 168/2021)

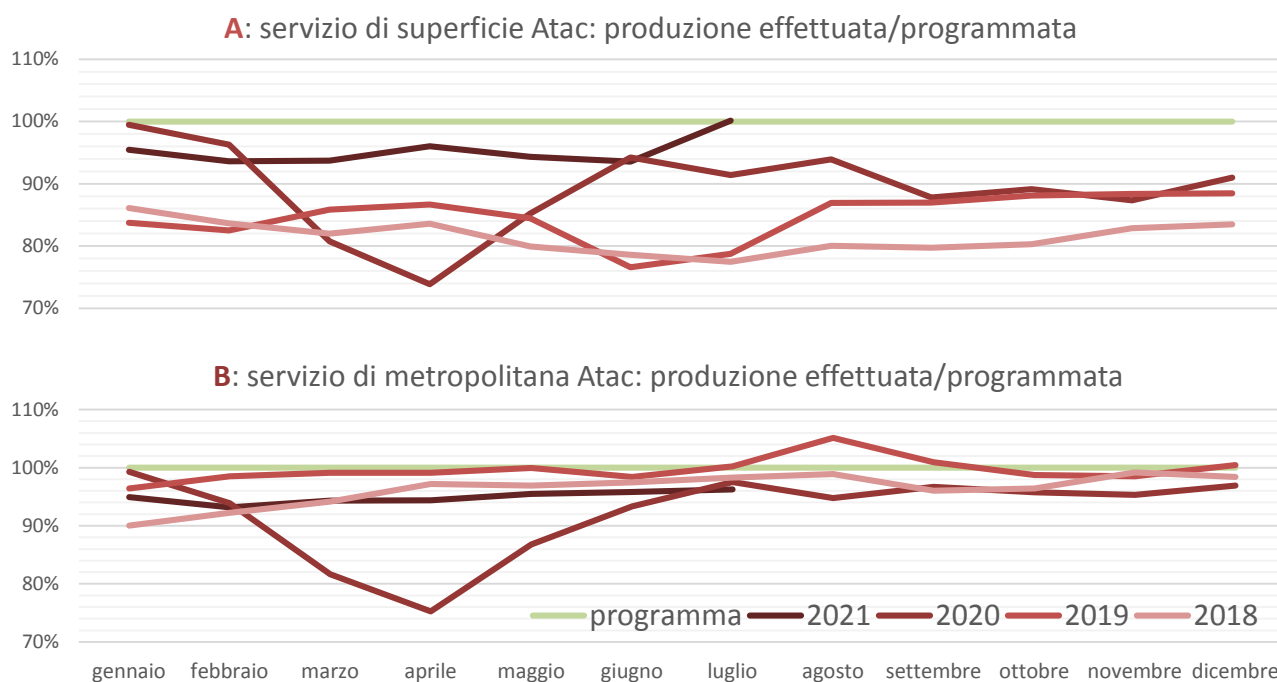
FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC E DGCa 168/2021.

Figura 80 Andamento annuale della produzione effettuata Atac rispetto a quella programmata



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC.

Figura 81 Andamento mensile della produzione effettuata Atac rispetto a quella programmata (2018/2021)

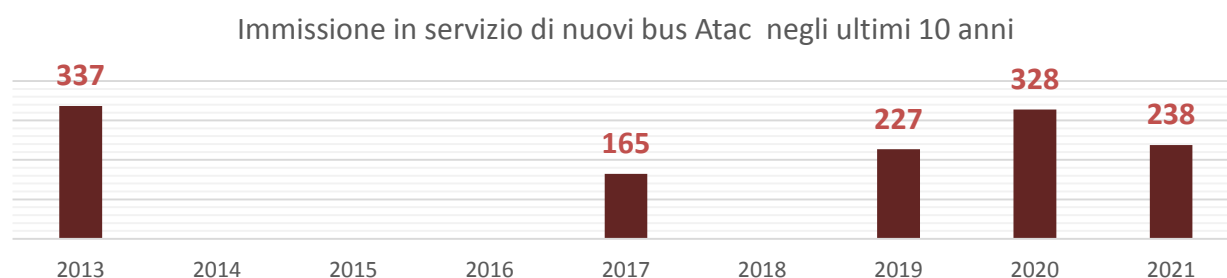


FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC.

Andando ad esaminare le tendenze mensili che danno luogo alle medie annuali (Figura 81, grafici A e B), si nota innanzitutto l'avvallamento di aprile 2020, corrispondente al primo lockdown per il quale si operarono importanti tagli delle corse soprattutto nelle ore notturne. Si osserva inoltre che per la metropolitana l'anno migliore è stato il 2019, seguito da un 2020 condizionato dall'emergenza sanitaria e da un recupero non completo nel 2021; al contrario, il servizio di superficie esprime un tendenziale miglioramento da giugno 2019, in corrispondenza dei primi interventi di rinnovamento della flotta e, in seguito, favorito anche da livelli di traffico al di sotto della media degli anni precedenti.

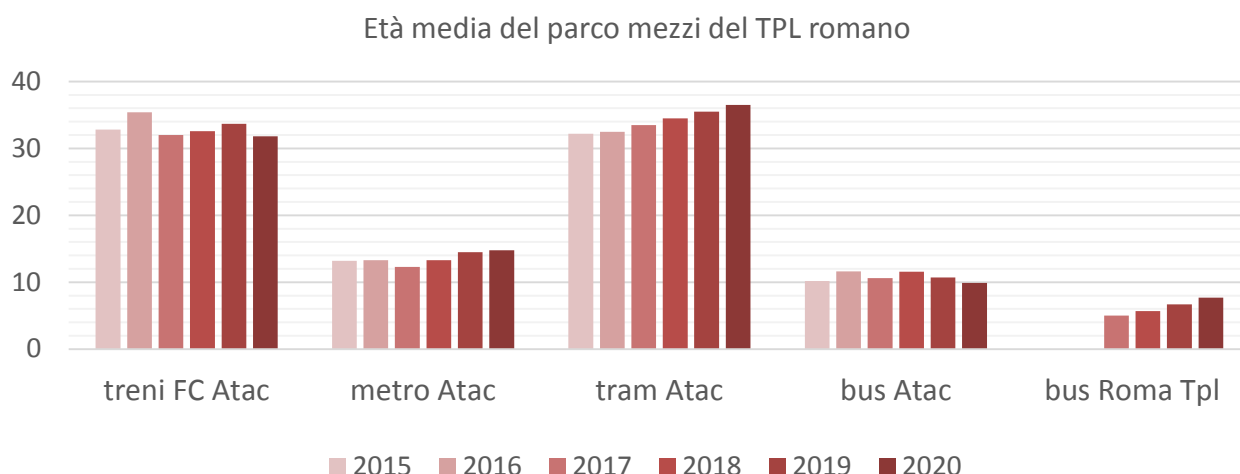
Il recente rinnovamento del parco mezzi dei bus, avviato massicciamente nel 2019, si è innestato dopo un periodo in cui la flotta Atac su gomma era rimasta sostanzialmente invariata dal 2013, salvo un'immissione di 165 nuovi mezzi entrati in servizio nel corso del 2017. Tra agosto 2019 e dicembre 2021 sono invece entrati in servizio quasi 800 mezzi, fra vetture di 12 e 18 metri, mini bus e veicoli ibridi (Figura 82). Tra il 2019 e il 2020, l'acquisto di nuovi mezzi ha ridotto l'età media della flotta di superficie di circa 2 anni; nell'ultimo biennio anche l'età media dei treni delle ferrovie in concessione è scesa solo grazie alla dismissione dei convogli più vecchi (Figura 83).

Figura 82 Immissione in servizio di nuovi bus gestiti da Atac negli ultimi 10 anni



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC E RSM.

Figura 83 Età media del parco mezzi del TPL romano (2015/2020)



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC E RSM.

BOX 8 Rinnovamento della flotta e corsie preferenziali per la regolarità del servizio

L'immissione di circa 800 autobus nel triennio 2019-2021, congiuntamente all'emergenza sanitaria e alla conseguente diminuzione del volume di traffico stradale, hanno consentito di migliorare la regolarità del servizio.

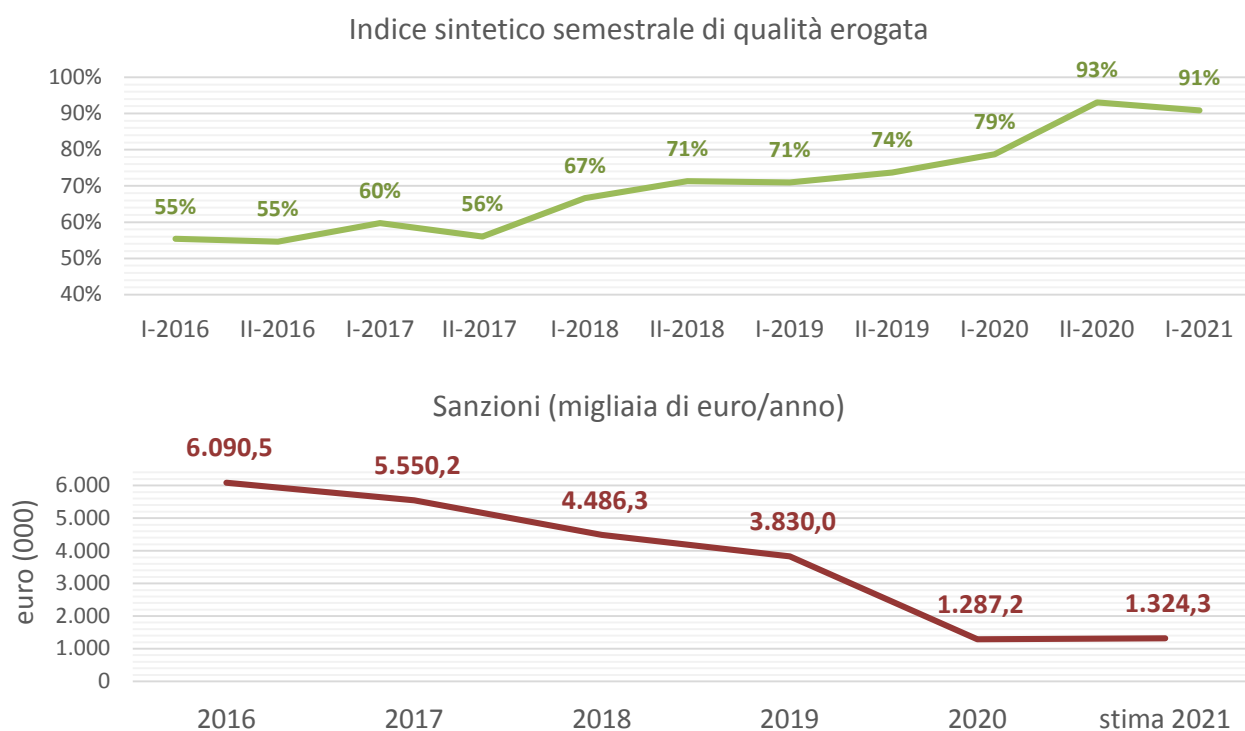
Vi è, accanto alla necessità di proseguire il percorso di ammodernamento della flotta di superficie, anche l'esigenza di neutralizzare l'effetto negativo del traffico, aumentando i percorsi dedicati agli autobus.

La qualità erogata rilevata da Roma Servizi per la Mobilità

I monitoraggi della qualità erogata per il trasporto pubblico locale romano sono eseguiti da Roma Servizi per la Mobilità, che rileva su base semestrale le percentuali di conformità degli indicatori contrattuali rispetto a obiettivi e fasce di tolleranza: si tratta di indicatori di produzione e manutenzione dei servizi di superficie e di metropolitana, di vigilanza, di controllo dell'evasione tariffaria, di vendita e di informazioni al pubblico.

In ragione di un sistema di pesi attribuiti a ciascun indicatore, viene calcolato un indice sintetico di qualità erogata che dà luogo a eventuali penali calcolate su base annua. La Figura 84 mostra l'andamento dell'indice sintetico di qualità erogata del servizio di trasporto pubblico locale erogato da Atac e delle corrispondenti sanzioni (provvisoriamente sospese nel 2020 a causa dell'emergenza sanitaria), in progressivo miglioramento nel corso dell'ultimo quinquennio: l'indice (che tuttora non comprende la regolarità del servizio, la cui rilevazione è sospesa dal marzo 2020) ha toccato un massimo nel II semestre 2020 (93%), cui è seguita una lieve flessione nel I semestre 2021 (91%).

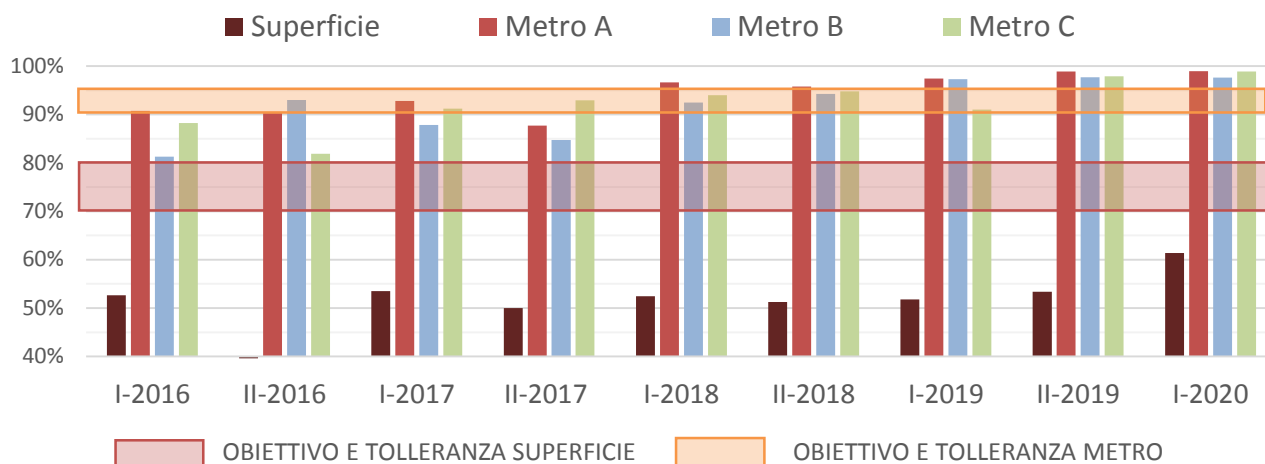
Figura 84 Andamento dell'indice sintetico di qualità erogata del TPL e sanzioni Atac



Nota: la stima della sanzione 2021 è ottenuta raddoppiando la penale provvisoria parziale relativa al monitoraggio del I semestre.
 FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

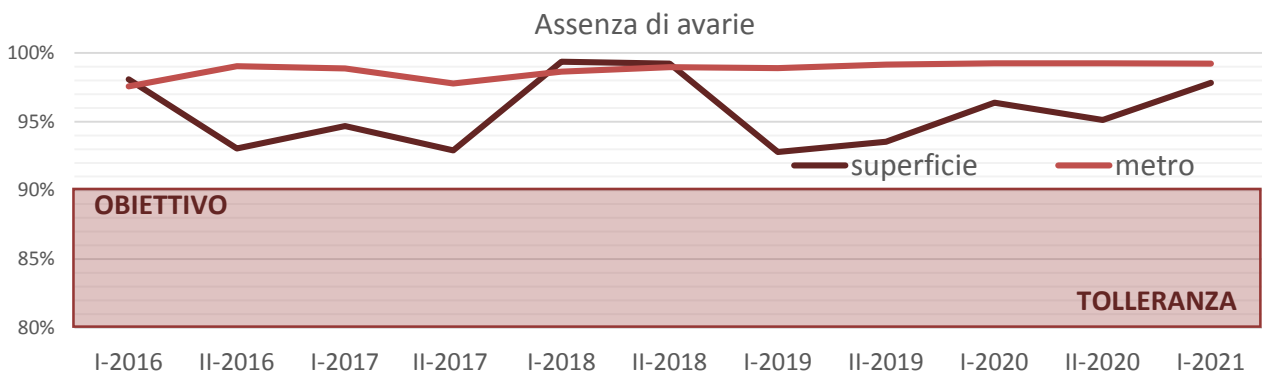
Scendendo nel dettaglio, si può verificare come l'indicatore di regolarità del servizio sia andato aumentando, sia per la superficie che per tutte e tre le linee della metropolitana, fino al primo semestre 2020, quando la rilevazione è stata sospesa per l'emergenza sanitaria e non ancora riattivata (Figura 85). Tuttavia, mentre la metropolitana nel 2020 supera l'obiettivo contrattuale (95%) e fin dal 2018 rispetta almeno la fascia di tolleranza, la regolarità della rete di superficie non si avvicina nemmeno al limite di tolleranza. L'affidabilità del servizio continua quindi a essere scarsa per il TPL di superficie erogato da Atac, con circa 1 corsa su 2 che non rispetta i distanziamenti ritenuti regolari rispetto a quelli programmati.

Figura 85 Monitoraggio della regolarità del servizio di trasporto pubblico Atac (2016-2020)



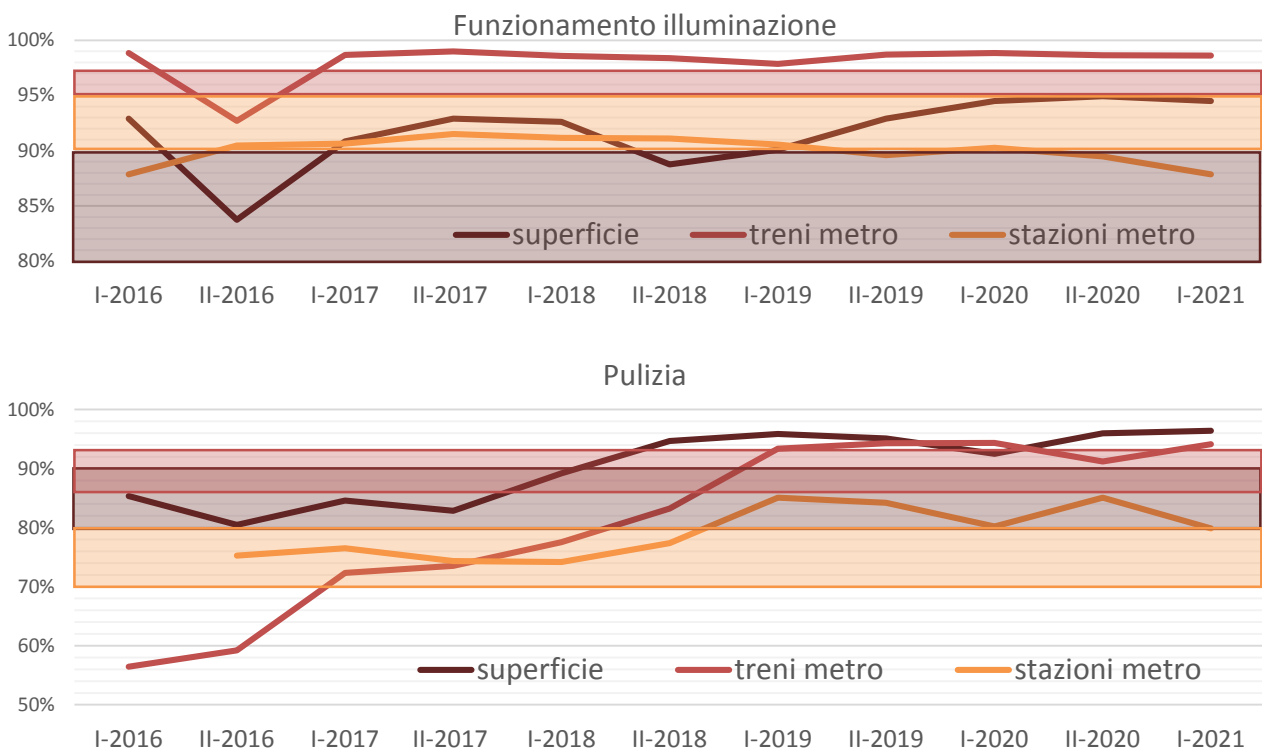
FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Figura 86 Monitoraggio dei servizi di manutenzione Atac per la prevenzione delle avarie



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Figura 87 Monitoraggio dei servizi di manutenzione Atac per l'illuminazione e la pulizia



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Le Figure 86 e 87 riportano rispettivamente gli andamenti di conformità degli indicatori relativi alle manutenzioni riferite alla funzionalità dei mezzi (assenza di avarie su bus e treni metro) e all'illuminazione e alla pulizia dei bus, dei treni e delle stazioni della metropolitana. Nelle figure, i rettangoli colorati corrispondono alle fasce di tolleranza e sono delimitati in alto dall'obiettivo e in basso dal limite di tolleranza.

Per le avarie (Figura 86) la fascia di tolleranza è comune per superficie e metro, con obiettivo del 90% di rilevazioni in assenza di avarie e una soglia minima dell'80%; in questo caso, entrambi i servizi rispettano ampiamente gli obiettivi contrattuali, con la metro che mantiene il livello e la superficie in miglioramento dal 2019.

Per l'illuminazione gli standard sono diversi (Figura 87, grafico in alto): dal minimo riferito alle vetture di superficie (tolleranza superiore all'80%, obiettivo 90%), alle stazioni metro (tolleranza 90%, obiettivo 95%), fino ai treni (tolleranza 95%, obiettivo 97%). L'illuminazione delle vetture di superficie non è mai scesa sotto la soglia di tolleranza e rispetta stabilmente l'obiettivo dal 2019; quella delle vetture della metropolitana supera l'obiettivo dal 2017. L'illuminazione delle stazioni della metro, invece, nel periodo osservato non raggiunge mai l'obiettivo; anzi nel I semestre 2021 scende al di sotto della tolleranza per la prima volta dal 2016.

Anche la pulizia segue obiettivi differenziati, minimi per le stazioni metro (tolleranza 70%, obiettivo 80%), medi per i bus (tolleranza 80%, obiettivo 90%) e massimi per i treni (tolleranza 85%, obiettivo 92%). La pulizia sulle vetture di superficie e delle stazioni della metro rispetta pienamente i rispettivi obiettivi a partire dal periodo a cavallo fra 2018 e 2019, superando la fascia di tolleranza; la pulizia dei treni, che ha un obiettivo più elevato, è stata sotto il limite di tolleranza fino a tutto il 2018, per poi però rispettare pienamente l'obiettivo, con una flessione solo nel II semestre 2020.

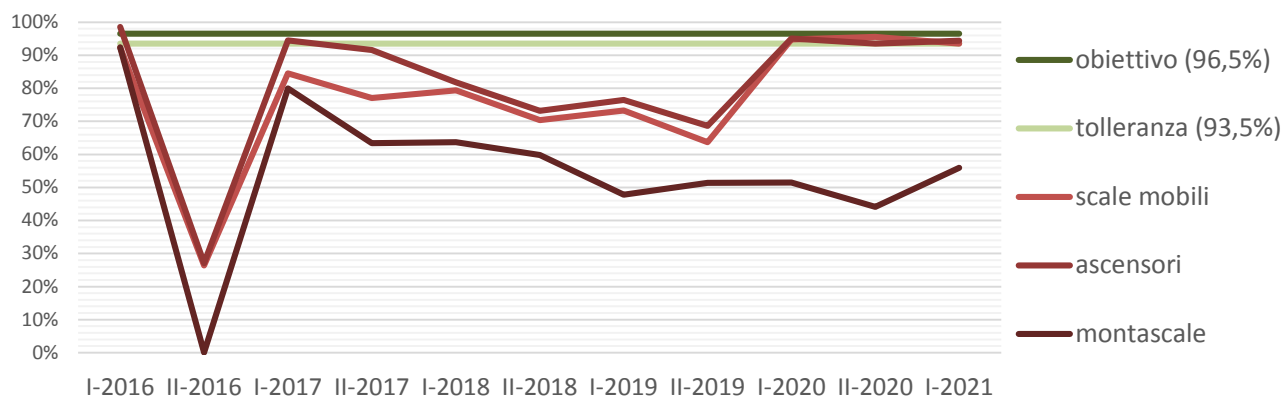
Qualità erogata: focus sull'accessibilità alle stazioni della metro e sul funzionamento dei sistemi di traslazione

Come già evidenziato nelle Relazioni Annuali degli anni passati dell'Agenzia, gli indicatori *montascale*, *ascensori* e *scale e tappeti mobili* hanno sempre rappresentato una particolare criticità nel quadro degli indicatori di qualità erogata del trasporto pubblico locale. La situazione, che è stata per lungo tempo molto preoccupante, è migliorata nel 2020 almeno per *ascensori* e *scale e tappeti mobili*, che raggiungono entrambi il limite di tolleranza (93,5%), mentre i montascale confermano l'andamento negativo, toccando alla fine del 2020 il valore più basso registrato dal 2016 (Figura 88); in entrambi i casi, tuttavia, nel calcolo non vengono considerati gli impianti fermi per cause di forza maggiore per un lasso di tempo che superi la metà delle ore di apertura attese.

Nell'estate del 2021 ACoS ha avviato in autonomia un monitoraggio della qualità erogata su 61 stazioni della metropolitana, con specifico riferimento ai sistemi di traslazione (scale mobili e ascensori), ritenendo opportuno fotografare lo stato della funzionalità effettiva con cui si interfacciava l'utente, indipendentemente dalle cause di eventuali interruzioni del servizio.

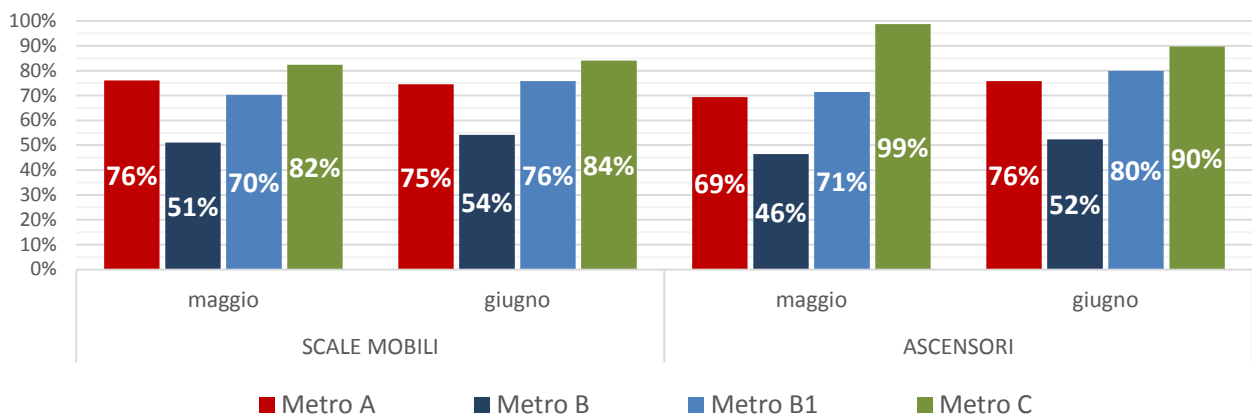
In media, le scale mobili sono risultate tutte funzionanti solo nel 37% delle rilevazioni; per oltre la metà delle rilevazioni era presente almeno un impianto guasto (54%), nel 9% dei casi sono risultate tutte non funzionanti. Gli ascensori invece, sono risultati tutti funzionanti nel 68% dei casi, mentre nel 17% delle rilevazioni erano tutti fuori servizio.

Figura 88 Qualità erogata RSM, andamento della funzionalità dei sistemi di traslazione (2016-2021)



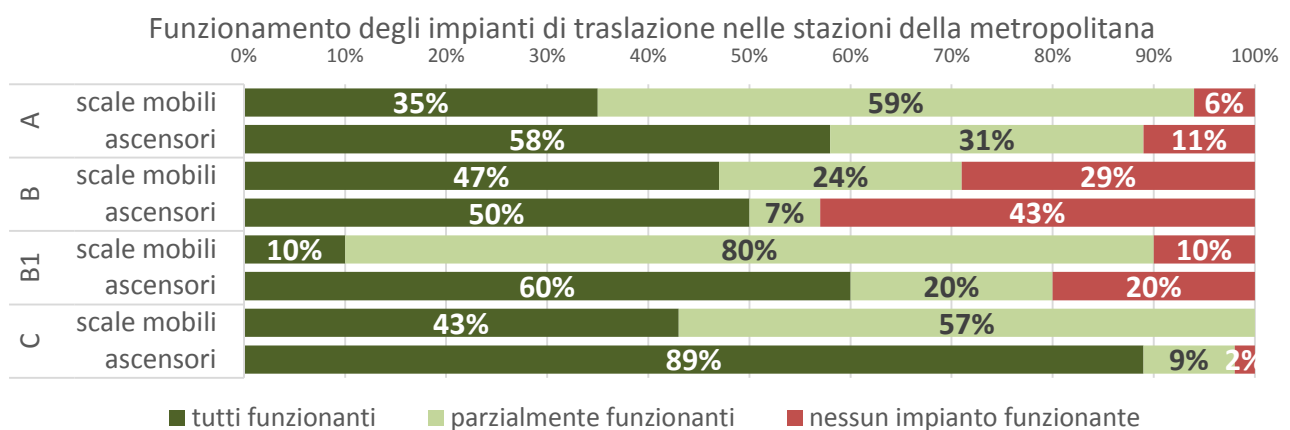
FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Figura 89 Monitoraggio ACoS, percentuali medie di impianti di traslazione funzionanti (2021)



FONTE: ACOS, [MONITORAGGIO STAZIONI DELLA METROPOLITANA: SISTEMI DI TRASLAZIONE E AFFOLLAMENTO](#), LUGLIO 2021.

Figura 90 Monitoraggio ACoS, livelli medi di funzionalità degli impianti (estate 2021)



FONTE: ACOS, [MONITORAGGIO STAZIONI DELLA METROPOLITANA: SISTEMI DI TRASLAZIONE E AFFOLLAMENTO](#), LUGLIO 2021.

Scendendo nel dettaglio delle diverse linee (Figura 89), emerge subito una criticità ricorrente sulla linea B, mentre la C è quella con le percentuali di funzionalità più alte, soprattutto per gli ascensori.

Nella Figura 90 sono riportati i livelli di funzionamento delle scale mobili e degli ascensori divisi per le differenti linee di metropolitana. Naturalmente, la casistica degli impianti tutti contemporaneamente non funzionanti, indipendentemente dalle cause, è una casistica molto grave per l'accessibilità delle stazioni; ma in alcuni casi anche il funzionamento parziale sottintende alcune rampe non servite, creando disagi potenziali analogamente gravi per alcune categorie di utenti.

Anche rispetto a questa lettura, la linea C registra i migliori risultati sia per le scale mobili, almeno in parte funzionanti in tutte le stazioni, sia per gli ascensori (tutti funzionanti quasi nel 90% dei casi).

Nelle stazioni della linea A gli impianti erano tutti fermi in una minoranza di casi: le scale mobili nel 6% dei casi e gli ascensori nell'11% dei casi.

Cominciano ad essere invece rilevanti i malfunzionamenti sulla linea B1, con un caso su 10 di scale tutte ferme e un caso su 5 di ascensori tutti contemporaneamente non funzionanti. Per la linea B, invece, il monitoraggio ha evidenziato percentuali di funzionamento molto più basse: in quasi il 30% delle rilevazioni erano ferme tutte le scale mobili delle stazioni, mentre ancor più grave risulta essere la situazione degli ascensori, con oltre il 40% dei casi in cui gli impianti sono risultati fuori servizio.

Figura 91 Monitoraggio ACoS, funzionalità degli impianti per singola stazione (estate 2021)

GIUGNO/LUGLIO 2021	ascensori tutti funzionanti	ascensori parzialmente funzionanti	ascensori non funzionanti	ascensori non presenti	Stazioni: riepilogo scale mobili
scale mobili tutte funzionanti	Battistini A		Ponte B	Vittorio A	19
	Cornelia		Mammolo	Emanuele	
	Spagna		Monte Compatri-Pantano C		
	Re di Roma				
	Ponte Lungo				
	Furio Camillo				
	Garbatella B				
	Basilica S. Paolo				
	Laurentina				
	Sant'Agnese/Annibaliano B1				
	Teano C				
	Alessandrino				
	Torre Spaccata				
	Torre Maura				
Giardinetti					
Grotte Celoni					
scale mobili parzialmente funzionanti	Valle Aurelia A	Termini A		Barberini A	18
	Piramide B	Manzoni		Repubblica	
	Conca d'Oro B1	Baldo degli Ubaldi		S. Giovanni	
	Jonio				
	San Giovanni C	Libia B1			
	Lodi				
	Pigneto				
	Malatesta				
	Gardenie				
Mirti					
Parco di Centocelle					
scale mobili non funzionanti		Cipro A	Bologna B1	Flaminio A	6
			Tiburtina B	Colosseo B	
			EUR Magliana		
scale mobili non presenti	EUR Palasport B	Marconi B	Rebibbia B		19
	EUR Fermi		S. Maria del Soccorso		
	Torrenova C		Pietralata		
	Torre Angela		Monti Tiburtini		
	Torre Gaia		Quintiliani		
	Due Leoni-Fontana Candida		Subaugusta A		
	Borghesiana		Cinecittà		
	Bolognetta				
	Finocchio				
Graniti					
Stazioni: riepilogo ascensori	37	6	12	6	61

FONTE: ACOS, [MONITORAGGIO STAZIONI DELLA METROPOLITANA: SISTEMI DI TRASLAZIONE E AFFOLLAMENTO](#), LUGLIO 2021.

La matrice della Figura 91 ordina le stazioni oggetto del monitoraggio in base alla presenza e alla funzionalità parziale o totale delle scale mobili e degli ascensori.

La matrice conferma la concentrazione delle criticità nelle stazioni della diramazione nord della metro B, in massima parte presenti nell'area in basso a destra, all'incrocio delle colonne di ascensori non funzionanti/non presenti, con le righe delle scale non funzionanti/non presenti; le stazioni della B più accessibili sono invece quelle del ramo sud-ovest/EUR. Da Rebibbia a Colosseo, fatta eccezione per le scale mobili di Ponte Mammolo, tutte le stazioni della Linea B hanno gli impianti fermi e nella rilevazione di giugno a Tiburtina funzionava solamente un ascensore su tre. Considerando che le stazioni Policlinico e Castro Pretorio sono rimaste chiuse per più di un anno per lavori di sostituzione integrale degli impianti di traslazione, da Rebibbia a Colosseo, in 7 stazioni su 8, le persone con disabilità, a mobilità ridotta o con passeggini non possono evitare di usare le scale. Del ramo B1 solo la stazione Bologna è risultata non accessibile.

Della metro A, solo le stazioni Subaugusta, Cinecittà e Flaminio sono risultate completamente non accessibili, mentre alcune rampe non sono servite a Cipro.

Sulla linea C è possibile utilizzare mezzi di traslazione in tutte le stazioni, con poche interruzioni complessivamente registrate.

A corollario di quanto osservato, si segnala che un bando Atac assegnato ad aprile 2021 prevedeva la realizzazione entro 11 settimane, da parte della ditta vincitrice, di due ascensori necessari per rendere pienamente accessibile il nodo di San Giovanni, ma ad oggi nessuna attività è stata svolta.

BOX 9 Recupero del regime manutentivo

Nonostante le rilevazioni di RSM restituiscano un recupero della funzionalità di ascensori e scale mobili nel 2020, sussiste la necessità di recuperare un regime manutentivo stabile degli impianti di montascale, che rappresentano l'unico mezzo di accesso alle stazioni centrali della linea B (Circo Massimo, Colosseo, Cavour) per i passeggeri a mobilità ridotta.

Altresì è necessario recuperare la progettualità per rendere accessibili le stazioni centrali della linea A, a partire da quella avviata per il nodo di San Giovanni.

Disservizi sulle linee di superficie comunicati da InfoAtac su Twitter

Atac sembra avere un rapporto "conflittuale" con i propri utenti in tema di comunicazione. Pur disponendo di un rilevante numero di canali informativi interattivi e aggiornati (la sezione Tempo reale sul sito web, i social media e WhatsApp), riceve tuttavia numerosi giudizi negativi proprio in questo ambito. Tra le principali criticità raccolte sul campo dai cittadini e segnalate all'Agenzia, ne rientrano diverse pertinenti la comunicazione.

In particolare, gli utenti segnalano, per le metropolitane:

- display all'interno dei vagoni spenti, guasti o con informazioni errate;
- display a messaggio variabile e a diffusione sonora in banchina non funzionanti/spenti;
- annunciatori vocali di fermata sfasati, non corrispondenti alla fermata reale;

per il trasporto pubblico di superficie:

- non sufficiente affidabilità e correttezza delle informazioni alle paline di fermata sulle modifiche, anche temporanee, al percorso della linea;

per le ferrovie ex-concesse:

- informazioni non aggiornate (avvisi, adesivi riportanti norme anti-contagio non più in vigore e non ancora rimossi);
- display nelle stazioni con informazioni non aggiornate rispetto ad altri canali (ad esempio il sito internet o Twitter) o non allineate a eventuali variazioni/rimodulazioni degli orari.

Al netto delle problematiche segnalate, tra i canali utilizzati da Atac per comunicare con gli utenti Twitter ha il pregio di essere molto agile e immediato e per questo riceve un giudizio implicitamente positivo. A fronte di un elevato numero di follower (oltre 320mila, quando lo stesso account istituzionale di Roma Capitale ne conta circa 450mila), la redazione web di InfoAtac riesce a fornire risposte complete e tempestive alle richieste di informazioni, le comunicazioni di variazioni del servizio sono ragionevolmente istantanee, dettagliate ed indicizzate nelle diverse cause che le hanno prodotte e inoltre, pur non essendo un canale ufficiale di segnalazioni e reclami, essi vengono accolti “per tentare di restituire un feedback positivo coinvolgendo i servizi” (così è esplicitato nella Social Media Policy dell’azienda)³.

Considerate tali caratteristiche e le potenzialità che esse offrono nell’ampliare il quadro conoscitivo del servizio, l’Agenzia dal 2019 monitora il flusso dei tweet con i quali InfoAtac informa quotidianamente gli utenti, anche in risposta alle loro richieste, sulle eventuali variazioni al programma di esercizio delle linee di superficie (bus e tram) e della metropolitana, specificandone il motivo.

Nel 2021, le linee di superficie coinvolte da disservizi dovuti a cause direttamente imputabili al gestore (guasti, inconvenienti tecnici, indisponibilità veicoli) sono state 444 in conseguenza di 342 eventi (il fermo di una vettura, ad esempio, può causare disagi su tutte le linee che transitano su quel tratto).

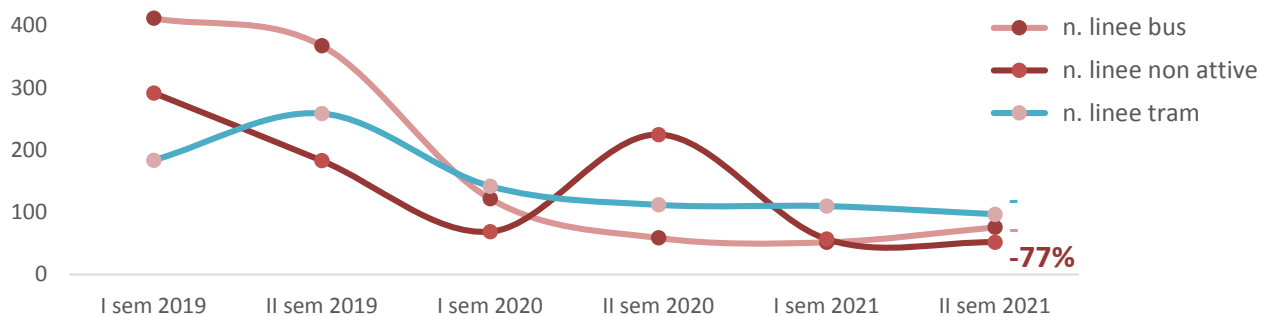
Guardando l’andamento degli ultimi tre anni, con il 2020 che segna simbolicamente *l’ante* e il *post quem*, si nota come, dopo un inizio 2019 particolarmente critico, la curva inizia a scendere già nella seconda parte dell’anno, per poi stabilizzarsi su valori più contenuti (Figura 92).

A questo può aver contribuito, da una parte, il progressivo incremento della flotta, con l’introduzione di circa 800 nuovi bus tra il 2019 e il 2021, e dall’altra, tra dicembre 2020 e febbraio 2021 (e poi di nuovo a settembre), l’affidamento del servizio di 25 linee “periferiche” e di 24 collegamenti scolastici ad altri operatori per conto di Atac, che ha permesso di reinvestire circa 120 vetture nel potenziamento delle tratte più frequentate.

In questo andamento positivo fanno eccezione le linee disattivate per guasti e, soprattutto, per indisponibilità veicoli, con una sospensione che può protrarsi fino ad alcune ore e verificarsi anche più volte nella stessa giornata e sulla stessa linea; il numero di questi casi, nonostante le chiusure e le riduzioni del servizio, nel 2020 raggiunge un livello molto alto, per poi tornare a scendere nel 2021 grazie all’immissione dei 30 nuovi autobus Indcar Mobi di dimensioni ridotte. La Figura 93 mostra infatti che le prime dieci linee per numero di disattivazioni nel 2021 sono proprio quelle che necessitano, a causa della particolare conformazione del percorso, di autobus di dimensioni ridotte.

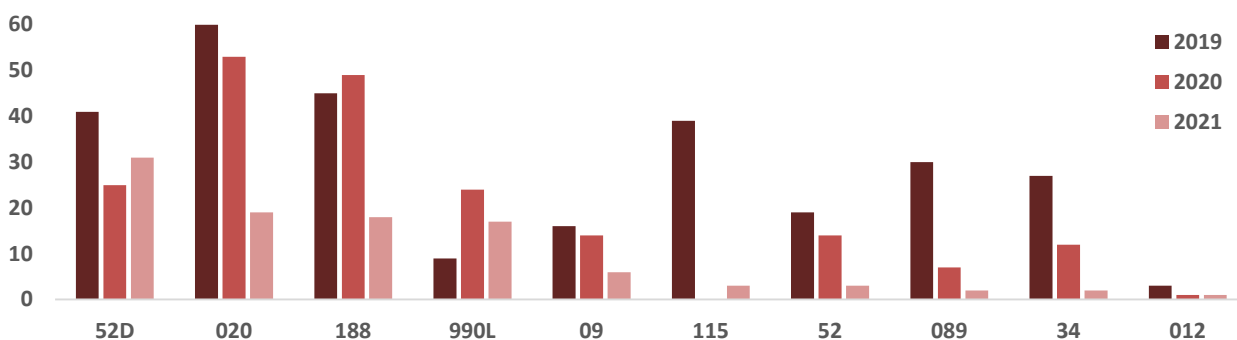
³ Nel rapporto con l’utenza attraverso i social, e in particolare Twitter, resta ancora irrisolto il nodo del blocco dei profili per i quali InfoAtac abbia rilevato una violazione del codice di comportamento. Nonostante l’aggiornamento della [Social Media Policy](#), contestuale alla messa on line del nuovo sito internet a maggio 2021, in essa non è stata resa esplicita questa possibilità la cui attuazione, pur rimanendo la scelta in capo al gestore, impedisce di fatto agli utenti bloccati di seguire il flusso delle notizie. Tale impasse comunicativa era stata già evidenziata in sede di Relazione Annuale nelle edizioni 2019 e 2020.

Figura 92 Andamento del n. di linee di superficie soggette a disservizi causa guasti (2019-2021)



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

Figura 93 Linee non attive causa guasti/indisponibilità vetture (2019-2021)

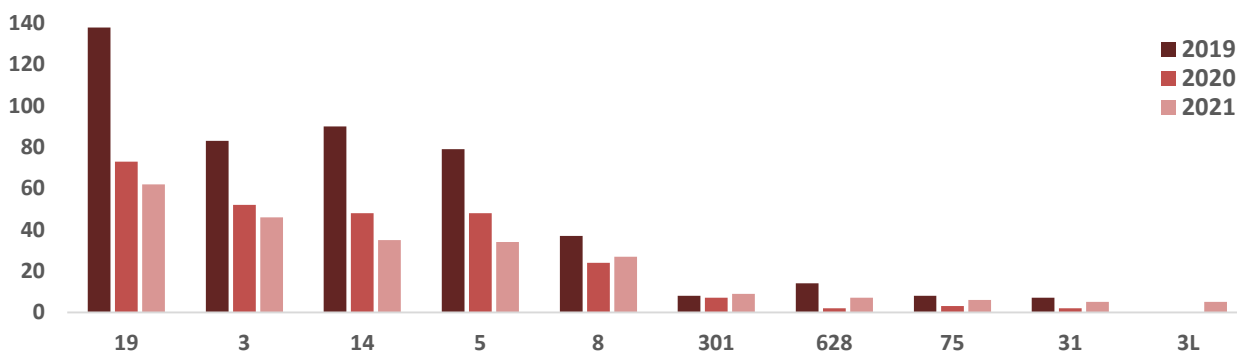


Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

La classifica delle linee di superficie soggette al maggior numero di disservizi nel 2021 (in Figura 94 il confronto con gli anni precedenti) vede alle prime posizioni tutte le linee tram esclusa la 2, che collega piazza Mancini a piazzale Flaminio, ferma da novembre 2020 e sostituita da navette per il rinnovo dell'infrastruttura che non ha mai transitato su rotaia per tutto il 2021.

Si segnala che, a partire dal secondo semestre del 2021, la linea 34 è stata permanentemente limitata a via Gregorio VII non raggiungendo più via Monte del Gallo. Sebbene le rilevazioni riportate nella Figura 93 mostrino una diminuzione delle sospensioni, il collegamento è stato *de facto* esautorato della propria utilità. La limitazione della linea sarà superata nel corso del 2022, visto che Atac ha acquisito a gennaio due vetture dedicate di dimensioni inferiori ai 6 metri.

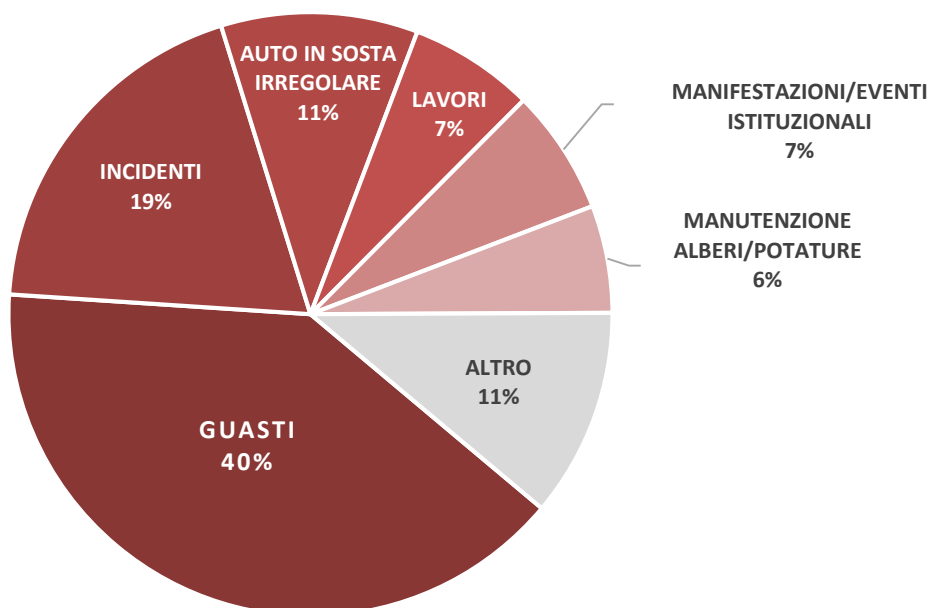
Figura 94 Linee di superficie (bus e tram) soggette a disservizi causa guasti (2019-2021)



Nota: escluse le linee non attive.

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

Figura 95 Cause di disservizi sulle linee tram (2021)



NOTA: è stato conteggiato il numero degli eventi e non il numero dei giorni in cui quegli stessi eventi si sono protratti. Ad esempio, i lavori di potatura che hanno interessato il tram 19 dal 29 marzo al 17 aprile sono stati conteggiati come unico evento.

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

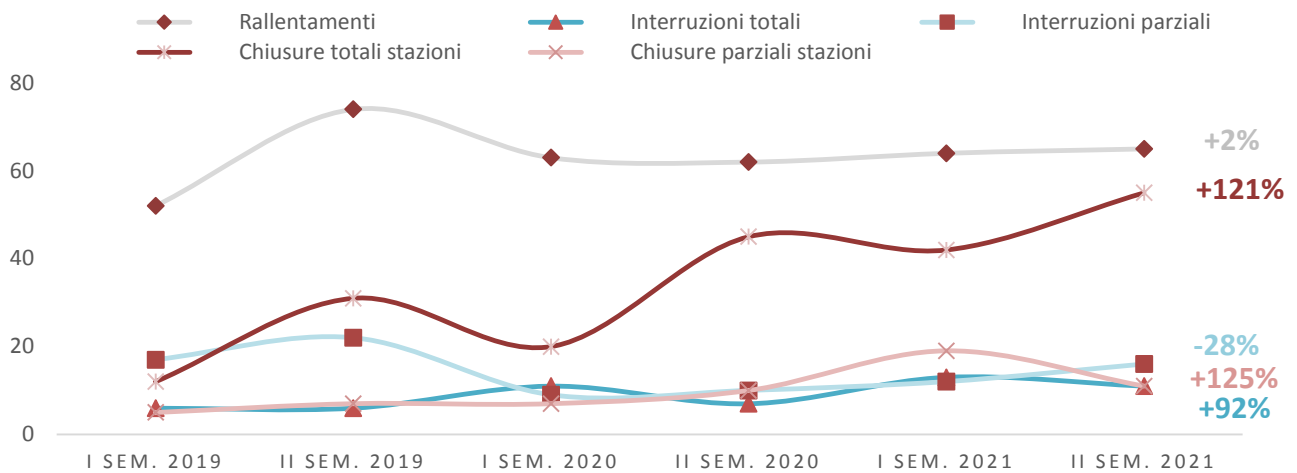
Tra le cause di rallentamenti, limitazioni, deviazioni e sostituzioni con bus/navette delle linee tram imputabili direttamente alla responsabilità del gestore rientrano i guasti e problemi/interventi tecnici ai mezzi e alle infrastrutture, ma anche la presenza di bus guasti sui binari può provocare il fermo di diverse linee con conseguenti disagi. I disservizi dovuti a queste cause sono la maggioranza, ma non gli unici: gli incidenti tra veicoli privati incidono per quasi il 20% sul totale degli eventi critici, la “sosta selvaggia” per l’11% e così via, come illustrato in Figura 95. Tra le altre cause rientrano gli interventi delle forze dell’ordine, disposizioni delle autorità, soccorso a pedone o passeggero, traffico intenso e scioperi.

Disservizi sulle linee della metropolitana comunicati da InfoAtac su Twitter

Contrariamente al trasporto di superficie, che vede scendere negli ultimi tre anni il numero delle linee coinvolte da disservizi causa guasti, per le metropolitane di Roma si registra un incremento generale degli eventi critici comunicati da InfoAtac via Twitter quali rallentamenti, interruzioni parziali o totali della tratta, chiusura delle stazioni parziali o solo in entrata/uscita per guasti/interventi tecnici ai treni, alle stazioni o agli impianti di circolazione pari a +30% dal 2019 (Figure 96 e 97).

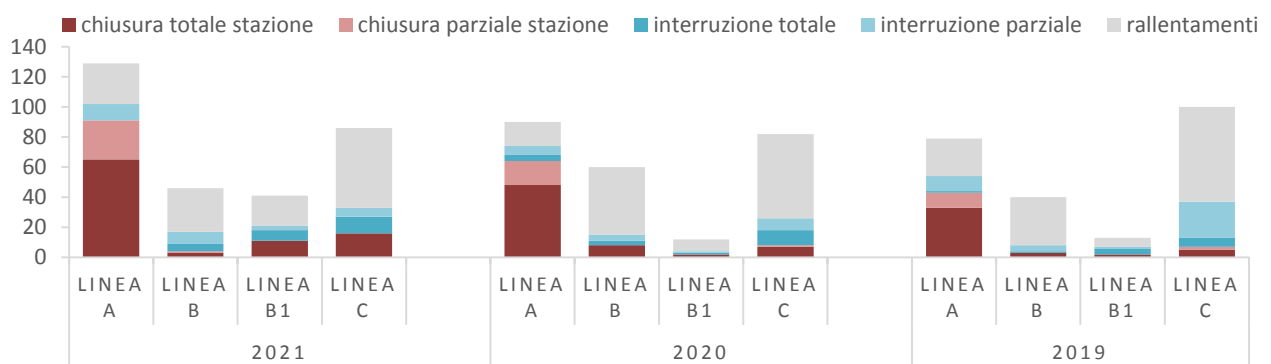
Aumenta, in particolare, il numero di volte in cui le stazioni sono state totalmente chiuse al servizio viaggiatori, circostanza che ricorre soprattutto sulla linea A: nel 2021, Vittorio Emanuele è stata chiusa ai passeggeri per motivi tecnici 16 volte, Furio Camillo 12, Re di Roma 10, San Giovanni e Manzoni 8 volte e così via; anche la linea B1 vede aumentare il numero di questa tipologia di disservizio, con la stazione Libia chiusa 8 volte nel corso dell’anno a causa di avarie (Figura 98). Le chiusure alle volte non sono direttamente riconducibili al guasto materiale degli impianti, ma possono dipendere anche dall’assenza dell’addetto di stazione.

Figura 96 Andamento del numero di disservizi sulle linee della metropolitana causa guasti, per tipologia (2019-2021)



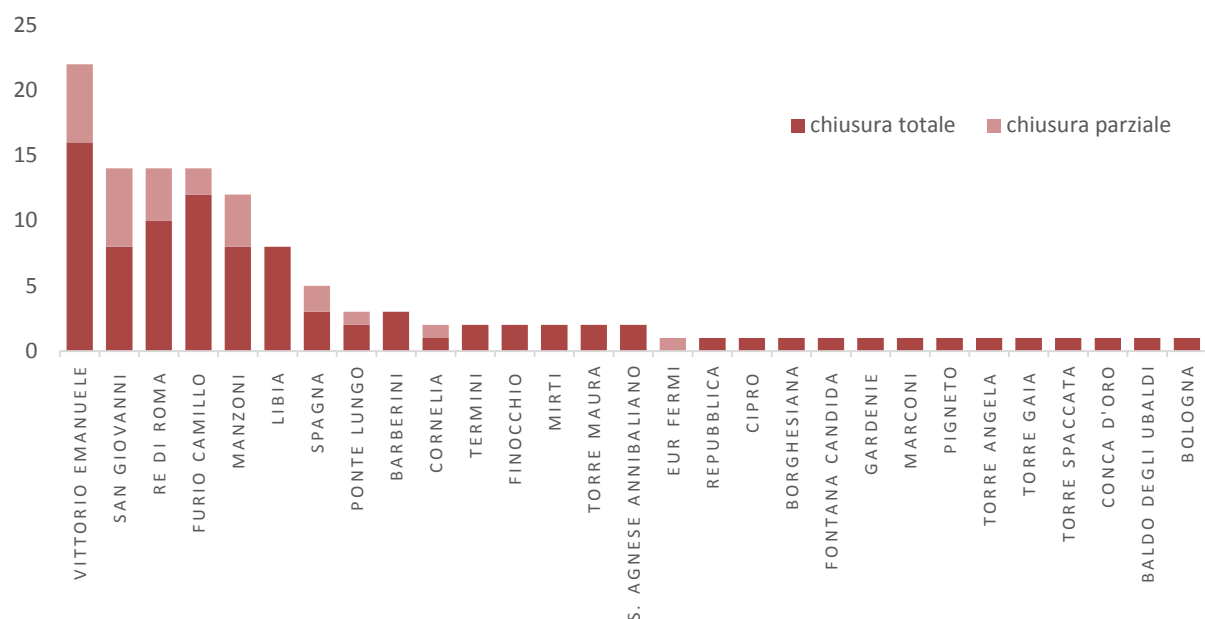
Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

Figura 97 Numero e tipologia di disservizi causa guasti, per linea della metropolitana (2019-2021)



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

Figura 98 Chiusure delle stazioni della metropolitana per guasti (2021)



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER.

Nel periodo considerato, tra le varie tipologie di disservizio, diminuisce solo il numero delle interruzioni parziali di tratta ed esclusivamente sulla linea C, tenendo tuttavia conto del fatto che, da gennaio 2021, la linea è stata interessata da chiusure anticipate per i lavori di prolungamento della tratta Colosseo-San Giovanni, mentre la circolazione è stata interrotta per sei fine settimana tra marzo e maggio 2021, con l'attivazione di navette sostitutive.

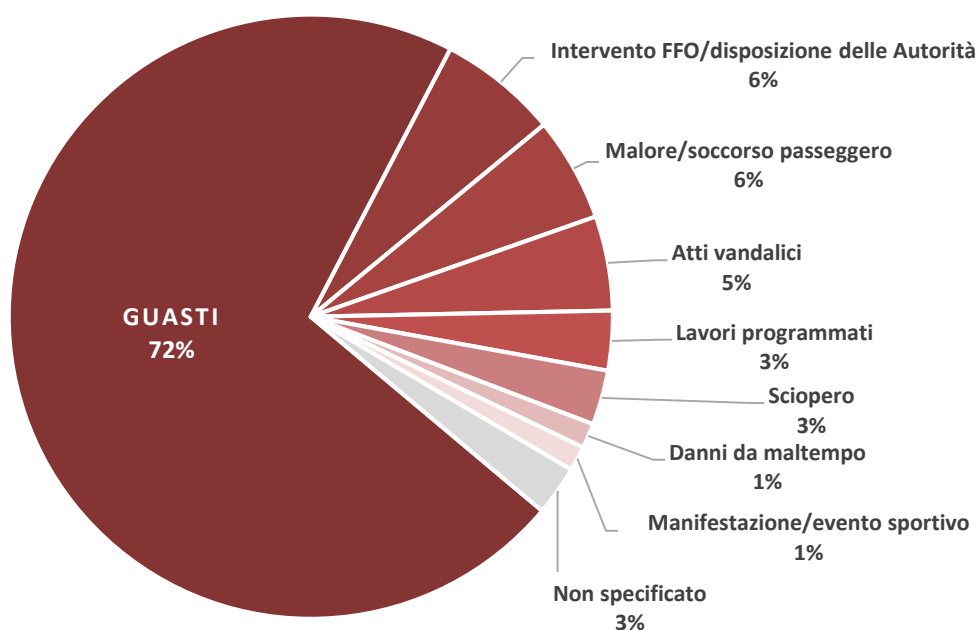
Tra i vari motivi di interruzione/rallentamento della circolazione o chiusura delle stazioni, i guasti costituiscono la casistica più numerosa (con oltre il 70% sul totale degli eventi critici occorsi nel 2021), ma non l'unica (Figura 99).

Merita attenzione, a questo proposito, il dato sui disservizi causati da malori o soccorso a passeggero, la quasi totalità registrata sulle linee B e B1 (11 eventi su 15), e quello sugli atti vandalici presso le stazioni o a bordo treno, che nel 2021 hanno inciso per il 5% sul numero complessivo di eventi critici in metro con un totale di 14 casi; questa tipologia di evento si è verificata per la maggior parte delle volte sulla linea C (di cui quattro presso la stazione Finocchio) e in particolare nella seconda metà dell'anno. Questa casistica è particolarmente critica poiché prevede uno stop prolungato sia per l'intervento delle Forze dell'ordine, sia per le conseguenti verifiche tecniche.

I lavori programmati nel 2021 hanno inciso per una percentuale inferiore sul totale degli eventi critici, considerando però che sono stati conteggiati i singoli eventi e non il numero di giorni interessati da ciascun evento.

Non rientrano in questo conteggio le chiusure delle stazioni Castro Pretorio e Policlinico sulla linea B-B1 per sostituzione integrale di scale mobili e ascensori in quanto le chiusure si sono verificate nel 2020, anche se si sono protratte per quasi tutto il 2021: Policlinico, chiusa dal 29 novembre 2020, è stata riaperta al servizio viaggiatori il 24 dicembre 2021 mentre Castro Pretorio, chiusa dal 5 ottobre 2020, è stata riaperta il 13 ottobre 2021.

Figura 99 Disservizi sulle linee della metropolitana, varie cause (2021)



NOTA: è stato conteggiato il numero degli eventi e non il numero di giorni che sono stati interessati da quegli stessi eventi. Ad esempio, rientra tra i lavori programmati, come unico evento, la chiusura della Metro C tratta Colosseo-San Giovanni che si è protratta per sei fine settimana.

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC VIA TWITTER

TAXI/NCC

Il servizio di trasporto pubblico non di linea è svolto dai taxi e dai servizi di noleggio con conducente (NCC), entrambi con funzione complementare e integrativa rispetto al TPL. Nella Capitale sono attive al 2020 circa 7.700 licenze taxi e 1.000 licenze NCC, numeri che pongono Roma al secondo posto in Italia dopo Milano per offerta di servizio in rapporto al numero di abitanti (Figura 100).

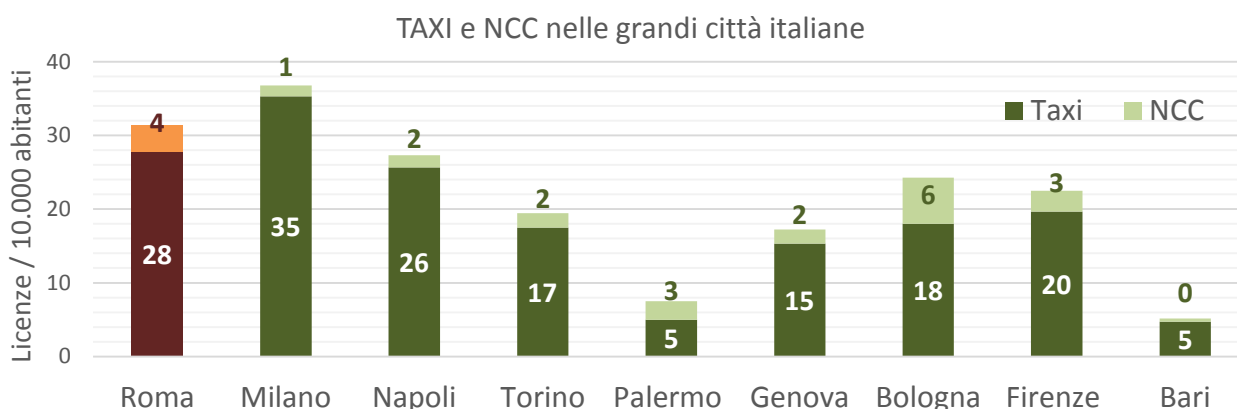
Questi servizi sono regolati dal nuovo regolamento capitolino per la disciplina degli autoservizi pubblici non di linea, approvato con [DAC 51/2021](#) che ha sostituito il precedente regolamento approvato con [DCC 214/1998](#) e ss. mm. ii. Le principali novità contenute nel nuovo regolamento hanno riguardato aspetti quali:

- l'implementazione e l'adesione obbligatoria degli operatori alla nuova piattaforma unica Taxi NCC Web, per la semplificazione dei processi amministrativi;
- il potenziamento e l'obbligatorietà del Chiama Taxi 060609, in un'ottica di efficientamento della comunicazione tra la domanda e l'offerta, nonché del monitoraggio del rispetto della turnazione del servizio;
- l'istituzione di un servizio di accoglienza, informazione ed assistenza ai taxi presso le stazioni ferroviarie e gli aeroporti (previo accordo con gli enti gestori);
- l'obbligatorietà del POS a bordo;
- la possibilità di turnazioni integrative per adeguare l'offerta del servizio pubblico nei momenti di maggiore richiesta;
- un nuovo impianto sanzionatorio per punire le violazioni da parte degli operatori di servizio;
- l'adeguamento della tariffa tassametrica unica progressiva a base multipla per il territorio comunale e per i tragitti da e per gli aeroporti di Fiumicino e Ciampino, il cui aggiornamento deve avvenire con cadenza biennale sulla base dell'indice di inflazione del settore. [Le tariffe sono consultabili sul portale dedicato di Roma Servizi per la Mobilità.](#)

A seguito dell'emergenza sanitaria, il servizio taxi/NCC nella città di Roma ha registrato una flessione della domanda pari al 75% rispetto agli standard pre-covid. Tale calo netto è stato sostanzialmente giustificato dalle misure di restrizione alla mobilità delle persone, più volte rimosse e reintrodotte a causa delle recrudescenze pandemiche, che hanno particolarmente colpito il comparto turistico che affollava le stazioni ferroviarie e gli aeroporti.

A causa del perdurare dello stato di emergenza, l'Amministrazione Comunale ha approvato con [DGCa 129/2021](#) l'aggiornamento del sistema tariffario, adeguandolo all'attualità dei costi di esercizio per i gestori, ed ha successivamente [prorogato al 29 giugno 2022 la validità delle licenze NCC.](#)

Figura 100 Licenze taxi e NCC per 10 mila abitanti (2018)



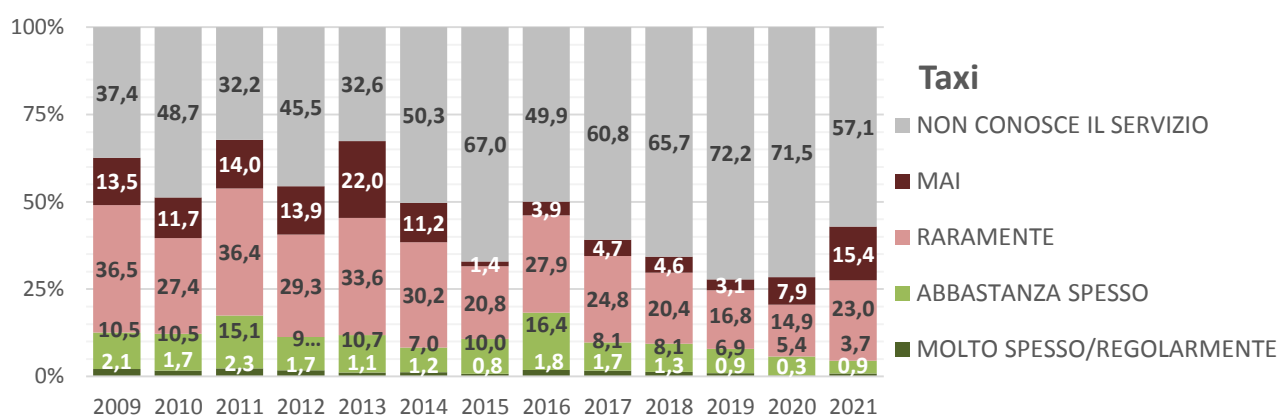
FORNITORE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI [TRUENUMB3RS](#).

L'indagine sulla Qualità della vita: il servizio taxi

Come si può vedere nella Figura 101, la conoscenza del servizio nel 2021 è in deciso aumento, dopo un minimo toccato nel biennio 2019/2020. Gli intervistati che valutano il servizio sono infatti il 43% (erano il 28% nel 2020); il 28% dichiara di usare il taxi (in aumento del 7%), ma soprattutto raramente. Sulla base della frequenza di uso, gli utenti sono stati ripartiti tra "abituali" (regolarmente/abbastanza spesso) e "non abituali" (raramente/mai): ai primi è stato chiesto di indicare la principale criticità su cui occorrerebbe intervenire prioritariamente, mentre ai secondi è stato chiesto il principale motivo del non utilizzo. I risultati delle interviste sono riportati nella Figura 102.

Si registra che per gli utilizzatori abituali le criticità maggiori risiedono nell'accessibilità al servizio (34%). Questo aspetto è inteso come la possibilità di prenotare agevolmente una corsa e salire materialmente sul taxi in tempi brevi: si tratta di un indicatore che dipende dal numero di taxi, dalla vicinanza dei posteggi e dalla velocità di risposta del servizio di chiamata. Il secondo aspetto critico è nella qualità del servizio (22%), che dipende sostanzialmente dai tempi di attesa e di percorrenza, oltre che da altri aspetti quali confort e pulizia dei veicoli.

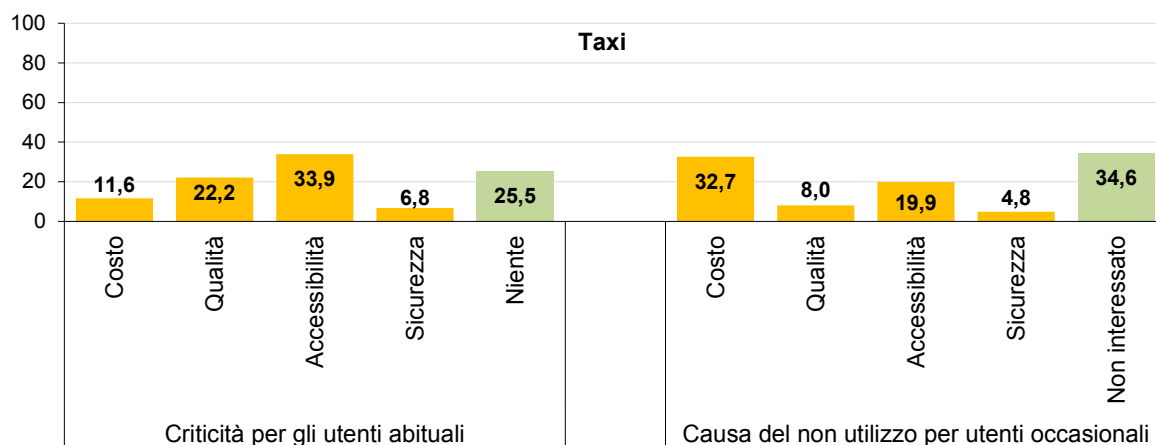
Figura 101 Conoscenza e utilizzo del servizio taxi (valori percentuali)



Nota: per il 2020, il riferimento è alla rilevazione di maggio.

Fonte: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, VARI ANNI.

Figura 102 Criticità espresse dagli utenti abituali e cause di mancato utilizzo per gli occasionali dei taxi (2021)



Fonte: ACOS, QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, 2021.

Sommando questi due aspetti è possibile concludere che più del 50% del campione di utenti abituali intervistati indica come maggiori criticità l'accessibilità e la qualità del servizio taxi. Questi fattori dipendono sostanzialmente da cause:

- endogene, legate a variabili proprie dell'offerta quali il numero di taxi in circolazione e la dislocazione di questi sul territorio comunale. Tra questi fattori figura anche il sistema di prenotazione e l'efficacia dello stesso nel connettere la domanda con l'offerta;
- esogene, che non sono insite al sistema dei taxi, ma che possono influenzarlo sensibilmente. Si cita ad esempio la congestione stradale, che gioca un ruolo fondamentale sui tempi di attesa e percorrenza.

Guardando invece agli utenti occasionali (i più numerosi), si registra che il costo è valutato come l'ostacolo preminente all'utilizzo del servizio (33%). A seguire viene lamentata la scarsa accessibilità, criticità condivisa anche con i cittadini che usano abitualmente il servizio (20%).

Il "buono viaggio"

Grazie al plafond messo a disposizione dal comma 1 dell'art. 200-bis del DL 34/2020, recante il "buono viaggio", l'Amministrazione ha attivato con [DGCa 134/2021](#) un sistema di *bonus* in favore delle persone in stato di bisogno. I buoni viaggio hanno lo scopo di:

- rilanciare e sostenere i servizi taxi e NCC, particolarmente colpiti dalla crisi determinata dall'emergenza covid-19;
- sostenere nei propri bisogni di mobilità specifiche categorie di soggetti, ritenute meritevoli di particolare attenzione;
- fronteggiare contestualmente sia l'emergenza sanitaria che le criticità derivanti dall'incremento del traffico in termini ambientali e di congestione, anche sostenendo e potenziando l'utilizzo di forme di trasporto alternative al mezzo privato.

Nella città di Roma possono accedere ai buoni viaggio per taxi e NCC:

- donne;
- persone con disabilità;
- uomini tra i 18 e i 26 anni;
- uomini over 60.

Il buono consiste in uno sconto del 50% sulla singola corsa per un massimo di 20 euro/viaggio sui taxi/NCC aderenti. Ogni utente ha diritto ad un plafond di 400 euro/mese e può utilizzare fino a 2 buoni al giorno. Il buono viene corrisposto solo se l'importo della corsa è versato esclusivamente con pagamento elettronico mediante POS in dotazione al taxi/NCC.

Gli utenti interessati all'iniziativa devono registrarsi sul [portale dedicato](#) tramite SPID, CIE o CNS.

Attualmente l'iniziativa sul territorio comunale è stata prorogata rispetto alla naturale scadenza (31 dicembre 2021) ed estesa fino a tutto il 2022, sfruttando i 5 milioni di euro residui messi a disposizione dal Governo. La disponibilità dei fondi non è tuttavia una misura in sé sufficiente, in quanto sussistono ancora delle criticità legate alla scarsa adesione dei tassisti, che lamentano la farraginosità dei pagamenti. Inoltre, al momento in cui è pubblicata questa relazione, le procedure per attivare il rinnovo della registrazione per il buono sono ancora in fase di perfezionamento e non sono quindi operative.

BOX 10 TAXI/NCC: non solo buoni viaggio

L'introduzione e la proroga dei buoni viaggio è certamente un'iniziativa positiva, che potrebbe favorire l'utilizzo dei taxi soprattutto tra gli utenti non abituali. L'aggiornamento del regolamento comunale, del Chiama Taxi e del sistema tariffario è sicuramente una misura che guarda oltre l'emergenza pandemica, ma potrebbero essere necessari ulteriori correttivi per incrementare l'offerta dal punto di vista quali-quantitativo.

È necessario in tal senso valutare se l'offerta sia realmente adeguata alla domanda ed eventualmente incentivare l'adesione dei titolari di licenza mediante accordi per la semplificazione e l'affidabilità del meccanismo dei rimborsi.

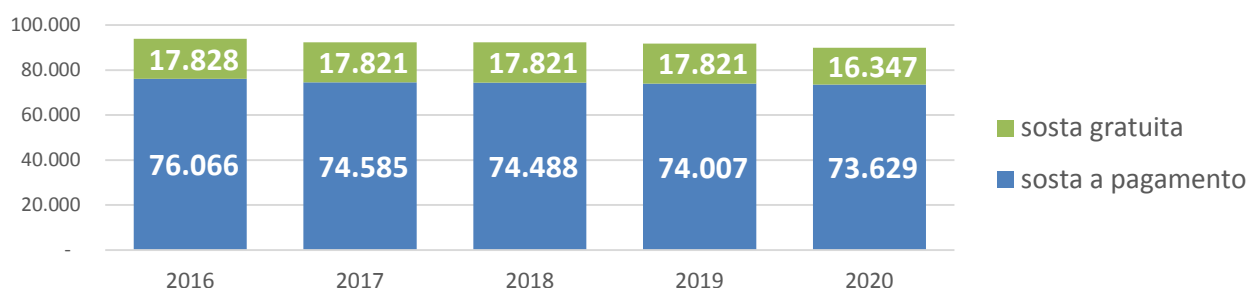
Inoltre, al fine di abbattere i tempi di percorrenza anche per i servizi non di linea, come taxi e NCC, potrebbe essere utile incrementare i percorsi dedicati nelle zone più congestionate.

SOSTA TARIFFATA

Il sistema della sosta tariffata è attualmente gestito da Atac sui parcheggi di competenza Roma Capitale in ragione del Contratto di Servizio per l'affidamento dei servizi complementari al trasporto pubblico locale, approvato con [DGCa 184/2017](#) e ancora vigente in virtù di reiterate proroghe, la cui scadenza al momento è fissata al 3 aprile 2022.

L'offerta della sosta al 2020 si compone di 73.629 posti a pagamento (strisce blu) – di cui quasi 15 mila ricadenti all'interno di [35 parcheggi di scambio](#) – e 16.347 posti non a pagamento (strisce bianche; Figura 103). [La tariffa è di tipo orario in ragione dell'ambito di sosta.](#)

Per quanto riguarda i parcheggi di scambio l'offerta risulta invariata, al netto di una lieve flessione registrata nel 2019 a causa della riorganizzazione degli impianti di Angelo Emo e Tiburtina. Il primo è stato chiuso a seguito della parziale riconversione in capolinea bus, nell'ambito dei processi di ottimizzazione della rete di superficie, mentre l'area rimanente è temporaneamente interdetta in attesa di completare l'iter amministrativo. Il secondo è stato temporaneamente chiuso ed utilizzato come area di cantiere a servizio dei lavori di demolizione della Tangenziale Est. In proiezione, entro il 2023 è prevista l'attivazione delle nuove infrastrutture di interscambio presso [Conca d'Oro](#), [Villa Bonelli](#) e [Anagnina](#) per le quali Roma Servizi per la Mobilità ha attivato le necessarie procedure. Non è chiaro se sarà possibile attrezzare nel medesimo orizzonte temporale anche il parcheggio di [Annibaliano](#), per il quale la gara è andata deserta.

Figura 103 – L'evoluzione dell'offerta di sosta a Roma

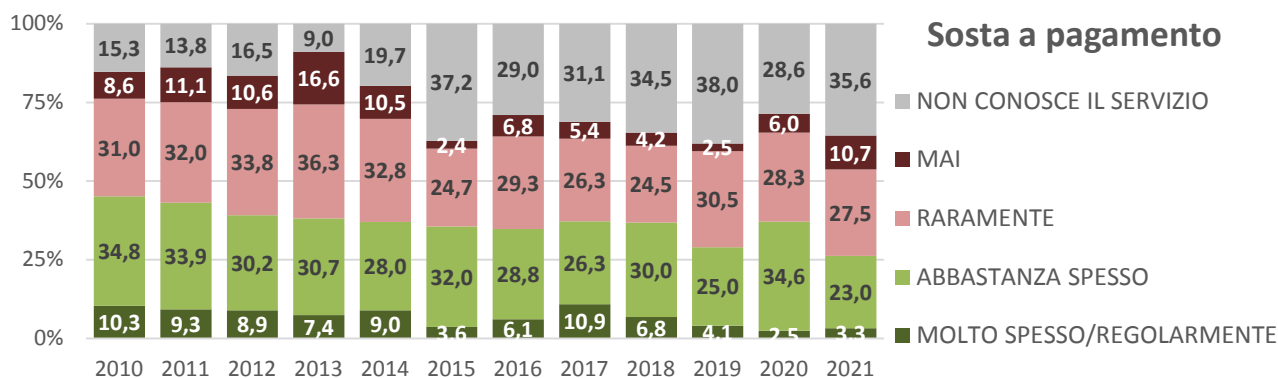
FONTE: ACOS, QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, 2021.

Per ciò che concerne la sosta su strada, il settore ha conosciuto una piccola “rivoluzione” legata all’aumento delle occupazioni di suolo pubblico (OSP) concesse agli operatori della ristorazione nel corso del 2020 per far fronte ai vincoli anticontagio e alla contrazione dell’economia locale. Tra le varie aree, sono stati occupati anche i parcheggi su strisce blu, secondo quanto previsto dal regolamento comunale OSP e COSAP approvato con [DAC 39/2014](#) e modificato in ultimo con [DAC 4/2021](#).

L’indagine sulla Qualità della vita: la sosta a pagamento

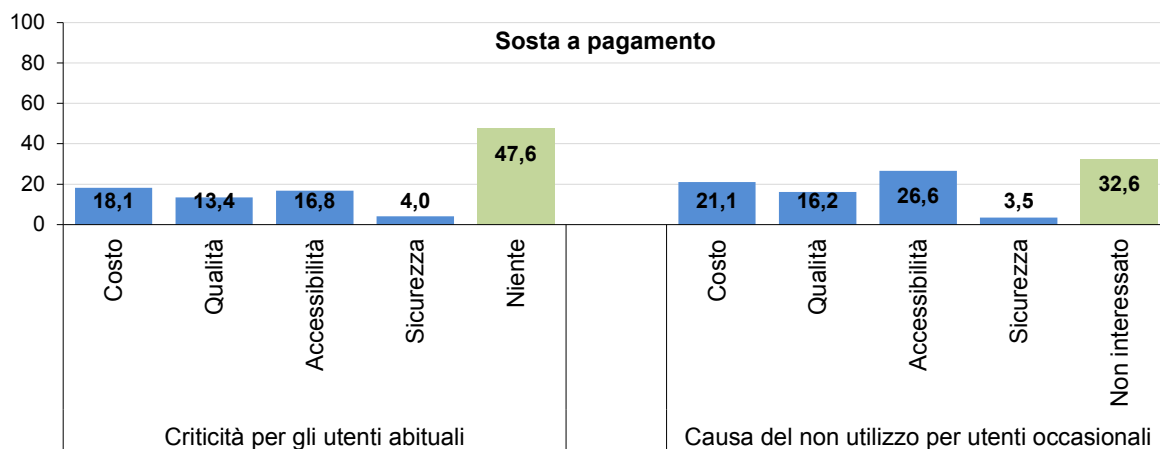
La sosta tariffata è uno dei servizi più conosciuti e utilizzati dai cittadini (Figura 104): nel 2021, solo il 36% dichiara di non conoscere il servizio; più della metà usa le strisce blu, abitualmente (26%) o sporadicamente (28%). La distinzione fra gli utenti abituali e occasionali, anche in questo caso, permette di chiedere agli intervistati di esprimersi sulle principali criticità riscontrate o sul motivo del non utilizzo, senza tuttavia distinguere fra sosta su strada e parcheggi di scambio. I risultati sono riportati nella Figura 105.

Figura 104 Conoscenza e utilizzo della sosta tariffata (valori percentuali)



FONTE: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, ANNO 2021.

Figura 105 Criticità espresse dagli utenti abituali e cause di mancato utilizzo per gli occasionali della sosta tariffata (2021)



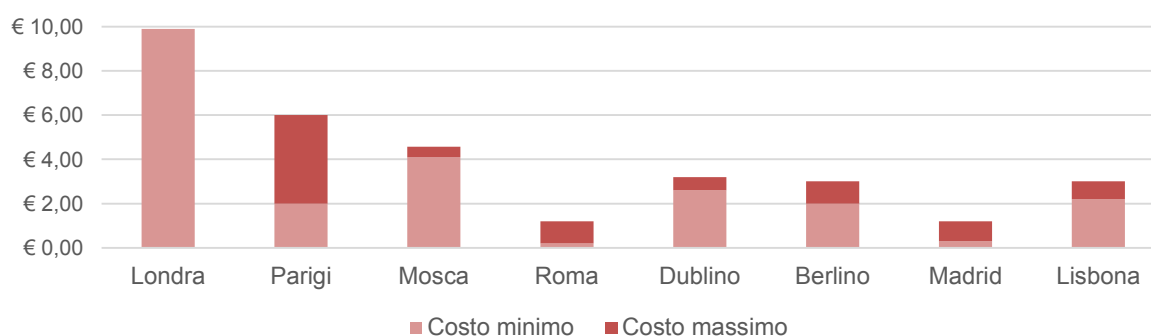
FONTE: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, ANNO 2021.

Come si evince dalla figura, quasi metà degli utenti abituali non rilevano criticità, mentre uno su tre degli utenti occasionali (che usano le strisce blu raramente o mai) non usa di più il servizio perché non ne ha bisogno. Al netto di questi cittadini soddisfatti dello status quo, le criticità denunciate dagli utenti abituali e le cause di mancato utilizzo per gli occasionali sono più o meno ugualmente ripartite tra il costo, la qualità e l'accessibilità, mentre la sicurezza non è percepita come un problema. Globalmente l'impatto dei tre fattori di criticità incide in misura maggiore sugli utenti occasionali (63,9% contro il 48,3% degli abituali), che risentono maggiormente della mancanza di accessibilità ai parcheggi. Tale percezione dipende sostanzialmente dalla saturazione del sistema, soprattutto presso i nodi di scambio con le metro A e B e nelle aree centrali della città.

È interessante notare come un 20% degli utenti, sia abituali che occasionali, denunciino il costo del parcheggio come principale elemento critico, quando invece una panoramica internazionale pone Roma fra le grandi città meno care. Tale è l'evidenza che emerge da una recentissima indagine di [Picodi](#) che ha comparato il costo del parcheggio dell'auto privata in 48 capitali e grandi città del mondo: fra le grandi capitali europee, Roma è la città più economica sia per la normale sosta su strada (Figura 106) che per il costo del permesso di parcheggio nella zona di residenza (Figura 107).

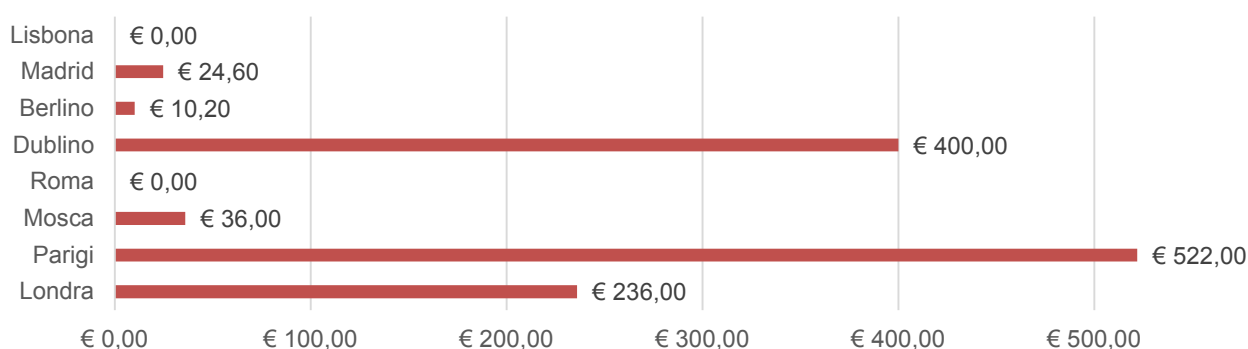
Questa osservazione solleva una riflessione complessa sulle politiche tariffarie dei parcheggi come parte di una più generale politica di disincentivazione del mezzo privato, che va naturalmente associata con un'offerta di servizio pubblico che rappresenti un'alternativa efficace, realmente capace di soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione.

Figura 106 Costo minimo e massimo della sosta per un'ora di parcheggio



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI TRATTI DA [PICODI](#), ANNO 2021.

Figura 107 Costo annuale del permesso di sosta per i residenti nelle zone con parcheggi a pagamento



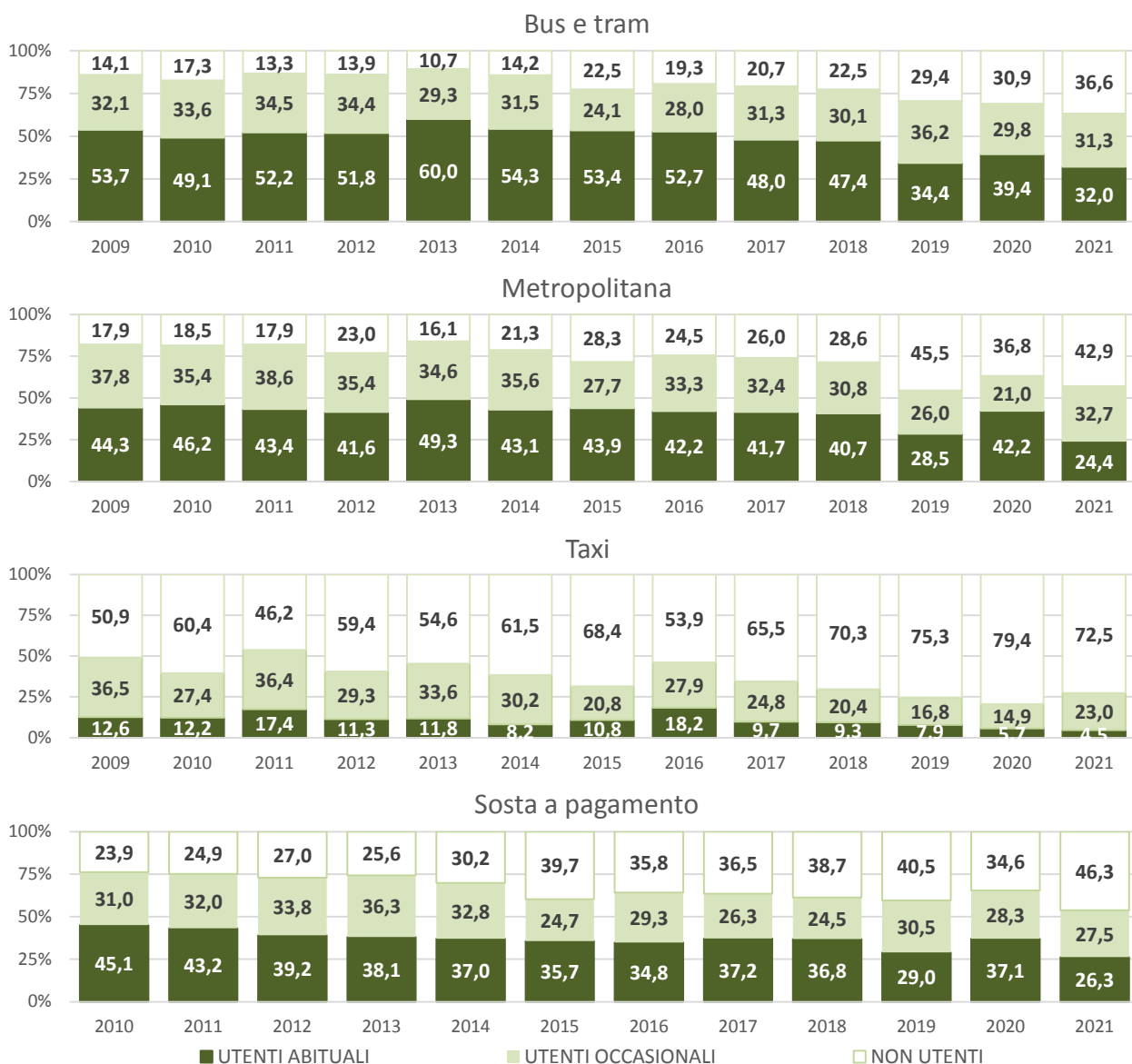
FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI TRATTI DA [PICODI](#), ANNO 2021.

Molti romani ritengono che il costo del parcheggio sia eccessivo perché in buona parte non reputano che il trasporto pubblico sia un'alternativa valida e quindi il mezzo privato non sembra più una scelta ma una necessità. Questa caratteristica degli spostamenti quotidiani a Roma è nello stesso tempo conseguenza e fonte di traffico. Si basa sulla percezione che i tempi di percorrenza siano troppo lunghi, che le linee non siano sufficientemente interconnesse, che la copertura del territorio con le linee su ferro e con la metropolitana sia carente; quindi si ricorre alle alternative private che in gran parte alimentano il traffico e il circolo vizioso che ne consegue.

La soddisfazione delle esigenze di mobilità a Roma, fra ferro e intermodalità

Si vuole chiudere questa analisi del traffico e della mobilità a Roma vedendo in un unico insieme i grafici sulla conoscenza e l'utilizzo del trasporto pubblico di linea e non di linea e della sosta a pagamento (Figura 108), dividendo gli intervistati fra utenti abituali (che usano il servizio molto o abbastanza spesso), utenti occasionali (raramente) e non utenti (mai, non conosce il servizio).

Figura 108 Conoscenza e frequenza d'uso del trasporto pubblico e della mobilità a Roma (2009/2021)



FONTE: ACOS, INDAGINE SULLA QUALITÀ DELLA VITA E DEI SERVIZI PUBBLICI LOCALI A ROMA, ANNO 2021.

Prendendo a riferimento il 2013, anno in cui i livelli di utenza sono stati fra i più alti per tutti e quattro gli aspetti della mobilità romana indagati, si nota che:

- gli utenti (abituali e occasionali) del trasporto di superficie sono passati dal 90% al 63% (-27%);
- quelli della metropolitana dall'84% al 57% (-27%);
- quelli del taxi dal 45% al 28% (-17%);
- quelli delle strisce blu dal 74% al 54% (-20%).

Le diminuzioni, inoltre, hanno riguardato soprattutto l'utenza abituale. Sulla carta, potrebbe sembrare di cogliere gli indizi di una progressiva e consistente diminuzione degli spostamenti in città, che potrebbe essere stimata intorno al 20%. In realtà vi è stata una modifica consistente alla ripartizione modale degli spostamenti, sempre più orientati verso il trasporto privato, ma anche verso modalità innovative condivise (sharing mobility) introdotte in città: motorini/moto, bici tradizionali o assistite, monopattini, che consentono di aggirare diversi problemi, fra cui il traffico, il parcheggio e il relativo costo, ma anche il rischio di contagio nei momenti più duri della recente crisi pandemica. Questa fluidità nella diffusione e nell'utilizzo intermodale di mezzi di spostamento individuali in gran parte leggeri e a emissioni zero impone un ripensamento delle esigenze della cittadinanza e delle soluzioni offerte nell'ottica di minimizzare il traffico e le emissioni totali, ma anche di cogliere un approccio individuale all'organizzazione dei tragitti che a Roma è tradizionalmente radicato.

BOX 11 La soddisfazione delle esigenze di mobilità dei cittadini a Roma

Nell'ambito di una Roma in cui il traffico condiziona pesantemente la vita dei cittadini, il servizio di TPL, prevalentemente organizzato su gomma, non soddisfa a sufficienza le esigenze di mobilità dei romani, che in gran parte vedono il mezzo privato non come una scelta ma come una necessità.

L'obiettivo primario degli utenti è ridurre i tempi ed i costi totali di spostamento, che dipendono dalla copertura del territorio, dalla interconnessione delle linee, dall'attesa dei mezzi, dai tempi di percorrenza.

Le soluzioni più o meno spontanee, ma anche incentivate, che sempre più stanno prendendo piede fra la parte più attiva della popolazione, come alternativa o integrazione sia del TPL che dell'auto privata, vedono un crescente ricorso intermodale a mezzi di trasporto individuali su due ruote, possibilmente a basso impatto ambientale, privati o condivisi.

La diffusione di queste opzioni diminuisce inoltre la pressione sul traffico, favorendo indirettamente anche chi non è interessato o non può utilizzare le due ruote, preferendo mezzi più tradizionali, pubblici o privati.

Alla luce di queste nuove tendenze, per soddisfare le attuali esigenze di mobilità dei romani, l'Amministrazione dovrebbe quindi puntare a realizzare e ampliare gli obiettivi strategici definiti nella L.396/1990 "Interventi per Roma, capitale della Repubblica":

- *estendere più possibile il sistema di trasporto su ferro, sotterraneo e di superficie;*
- *ampliare la rete delle corsie preferenziali in alcuni corridoi strategici;*
- *sfruttare parte del Tevere come tratta di trasporto pubblico fluviale;*
- *favorire l'interscambio fra TPL e vetture private (spostamenti pendolari e su lungo raggio);*
- *favorire l'intermodalità fra TPL e mezzi leggeri o di sharing;*
- *aumentare la rete e le connessioni delle piste ciclabili, ma anche rastrelliere e velostazioni.*