



Contributo sullo stato dei servizi locali a Roma: aspetti tecnici e opinione dei cittadini

TPL

(agosto 2021)

Introduzione

Il trasporto pubblico locale (TPL) non è attualmente in grado di soddisfare le esigenze di mobilità della città. Negli ultimi 6 anni, l'offerta in termini di vetture/km è complessivamente diminuita sia per il TPL di superficie che per le ferrovie; è aumentata invece la produzione metropolitana grazie all'apertura delle nuove tratte B1 e C.

Il servizio erogato continua a essere inferiore a quello programmato e scarsamente affidabile: per il TPL di superficie in media 1 corsa su 2 non rispetta le frequenze di passaggio previste.

Inoltre, a causa del traffico e del limitato numero di posti km offerti, i tempi di spostamento con i mezzi del TPL sono troppo lunghi e l'affollamento delle vetture troppo elevato; la velocità commerciale dei mezzi su gomma e il numero di posti km per abitante offerti si sono infatti ridotti rispettivamente del 12% e 28% in 6 anni.

Anche la sicurezza sui mezzi di trasporto è uno degli aspetti da migliorare così come la lotta all'evasione tariffaria che permetterebbe di avere maggiori risorse da reinvestire per migliorare il servizio.

Gli utenti chiedono infatti più mezzi e alternative di mobilità, rispetto degli orari e tempi di percorrenza certi così che il TPL possa realmente costituire un'alternativa al mezzo privato per i propri spostamenti.

Il sistema soffre inoltre un'importante carenza di governance e visione d'insieme: i soggetti coinvolti nell'erogazione e nel controllo del servizio sono troppi e scarsamente coordinati fra loro, con compiti e responsabilità spesso non ben definiti.

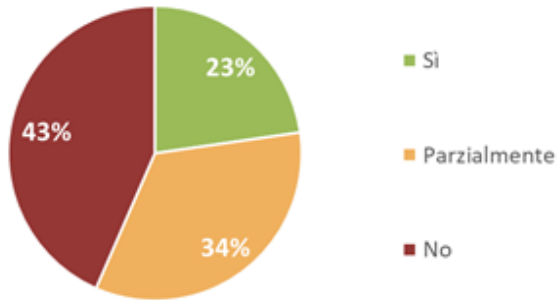
Sommario

Trasporto pubblico ed esigenze di mobilità	2
Offerta del servizio	3
Affidabilità del trasporto pubblico e intermodalità	4
Contrasto all'evasione e sicurezza a bordo dei mezzi	5
Tempi di percorrenza e posti km offerti	6
Trasporto pubblico e mobilità: criticità organizzative	7

Trasporto pubblico ed esigenze di mobilità

Il TPL a Roma non soddisfa le esigenze di mobilità e molti cittadini e pendolari preferiscono il mezzo privato per i propri spostamenti.

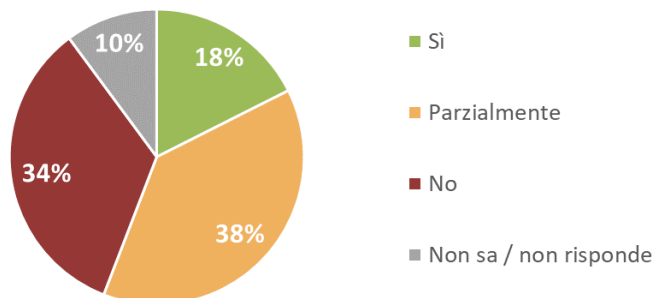
Figura 1 Il trasporto pubblico di Roma soddisfa le sue personali esigenze di mobilità?



Nell'indagine svolta dall'Agenzia a luglio 2021 solo il 23% degli intervistati ha dichiarato che il trasporto pubblico soddisfa le proprie esigenze di mobilità

FONTE: INDAGINE ACOS (BASE RISPONDENTI: 2.001).

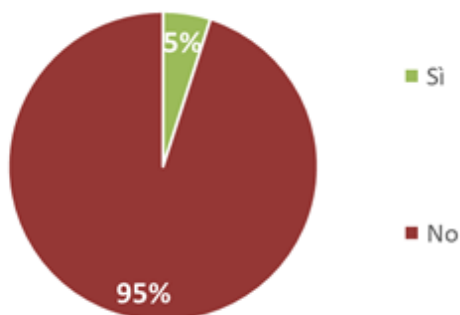
Figura 2 Ritiene che l'attuale organizzazione del trasporto pubblico a Roma sia adeguata a scoraggiare il ricorso al mezzo privato su larga scala?



Il TPL per il 34% degli utenti intervistati non scoraggia il ricorso al mezzo privato; una percentuale analoga (38%) lo considera solo parzialmente una possibile alternativa al trasporto privato.

FONTE: INDAGINE ACOS (BASE RISPONDENTI: 2.001).

Figura 3 Ritiene che il trasporto pubblico a Roma sia sufficiente a scoraggiare l'uso dell'automobile?



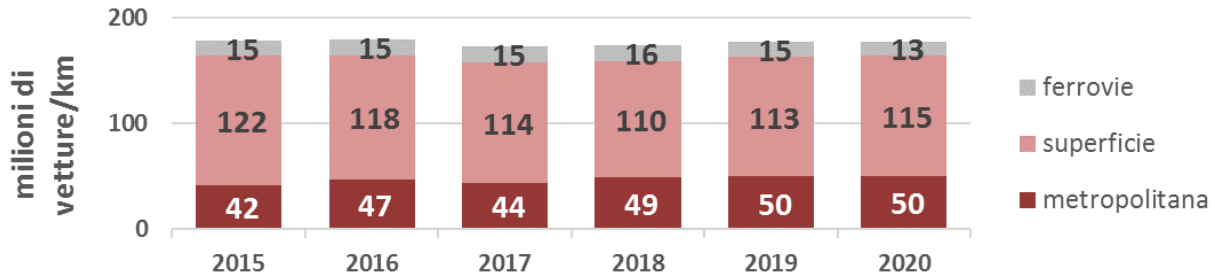
Nel sondaggio online pubblicato sul sito dell'Agenzia tra il 18 maggio e il 2 agosto 2021 oltre il 95% degli utenti ritiene che l'attuale offerta di TPL non sia sufficiente a scoraggiarli a ricorrere all'automobile per i propri spostamenti.

FONTE: SONDAGGIO ACOS (BASE RISPONDENTI: 262).

Offerta del servizio

Negli ultimi 6 anni, l'offerta di servizio è diminuita complessivamente di 7 milioni di vett/km per il TPL di superficie e di 2 milioni di vett/km per le ferrovie. La produzione della metropolitana è invece aumentata di 8 milioni di vett/km grazie alla messa in funzione delle nuove linee (B1 e C).

Figura 1 Produzione annuale di vetture/km

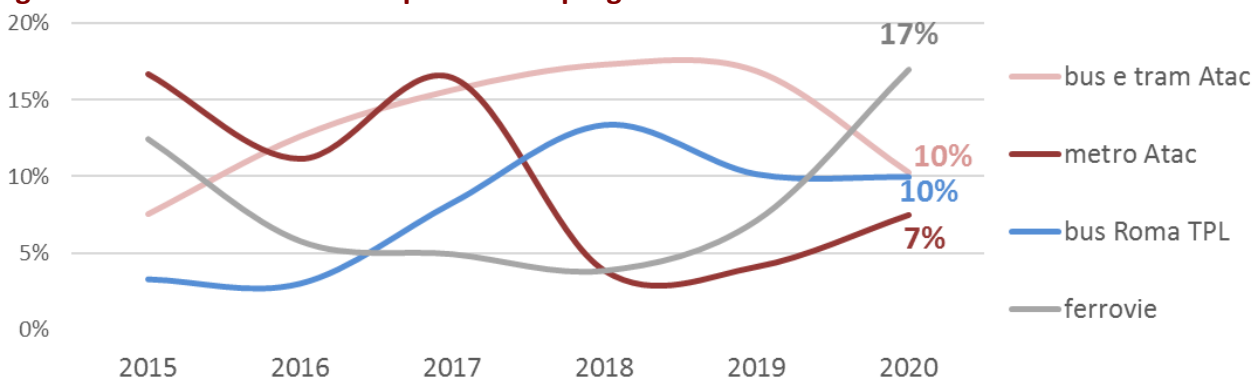


Nota: il dato sulla produzione ferroviaria è aggiornato in base a quanto pubblicato nell'ISTRUTTORIA DI BILANCIO AL 31/12/2020 "SOCIETA' ATAC S.P.A." (DGCa 168/2021)

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

Il servizio effettuato continua a essere inferiore a quello programmato. Nel 2020, per la superficie lo scostamento negativo si è ridotto al 10% anche per l'entrata in funzione dei nuovi mezzi. Aumenta, invece, lo scostamento sia per la metropolitana (7%) che per le ferrovie (17%).

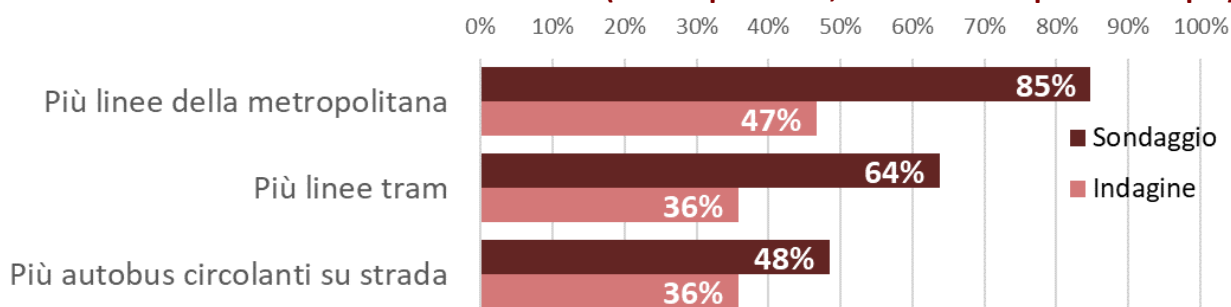
Figura 2 Differenza % tra produzione programmata e effettiva



Fonte: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC.

I cittadini chiedono 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 3 Potendo esprimere delle preferenze, quale di questi scenari desidererebbe vedere realizzato nella mobilità romana? (% di rispondenti, domanda a risposte multiple)

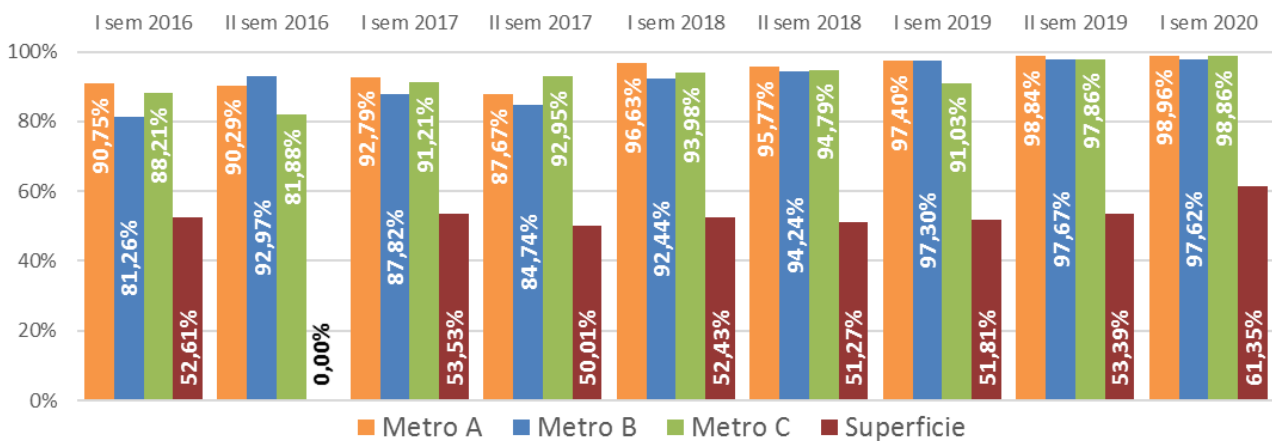


FONTE: SONDAGGIO ACOS (BASE RISPONDENTI: 262) E INDAGINE ACOS (BASE RISPONDENTI: 2.001).

Affidabilità del trasporto pubblico e intermodalità

La regolarità del servizio continua a essere scarsa per il TPL di superficie erogato da Atac e circa 1 corsa su 2 non rispetta i tempi di percorrenza previsti nei programmi di esercizio. È migliorata invece la regolarità del servizio di metropolitana.

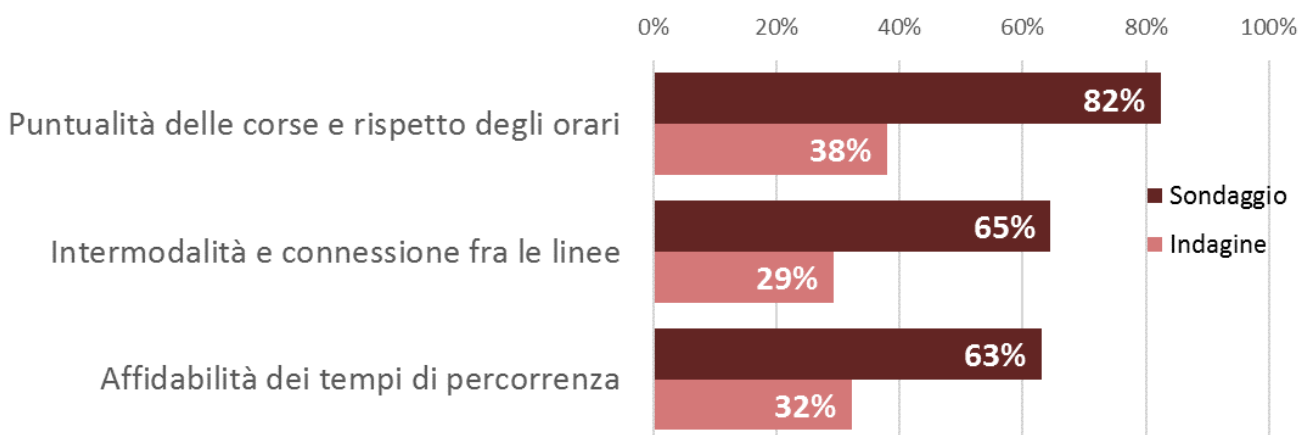
Figura 1 Regolarità del servizio di superficie e metropolitana



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

I cittadini chiedono maggiore scelta tra diverse alternative di mobilità connesse tra loro, rispetto degli orari e certezza dei tempi di percorrenza.

Figura 2 Quali caratteristiche dovrebbe avere il trasporto pubblico a Roma per soddisfare le sue esigenze di mobilità?

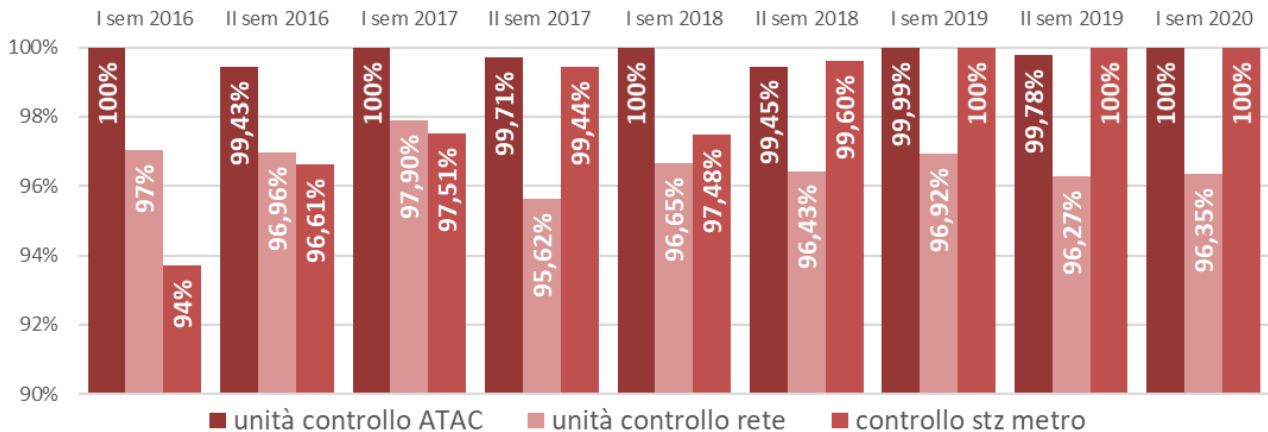


FONTE: SONDAGGIO ACOS (BASE RISPONDENTI: 262) E INDAGINE ACOS (BASE RISPONDENTI: 1.546).

Contrasto all'evasione e sicurezza a bordo dei mezzi

I valori degli indici di qualità erogata sul controllo dell'evasione tariffaria rilevati da Roma Servizi per la Mobilità (RSM) come da contratto di servizio e che si basano sul rispetto dei turni di controllo programmati, seppur positivi non trovano riscontro nell'opinione dei cittadini.

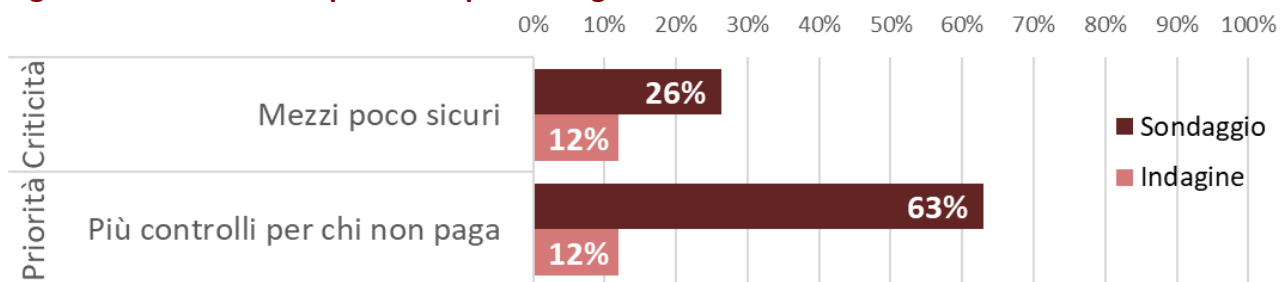
Figura 1 Indici di qualità erogata controllo evasione tariffaria



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Gli utenti considerano i mezzi pubblici non sempre sicuri e vorrebbero maggiori controlli per gli evasori. Il recupero dei mancati introiti dovuti all'evasione tariffaria e un aumento del numero di viaggiatori con regolare titolo di viaggio permetterebbe di avere maggiori risorse per migliorare servizi e infrastrutture.

Figura 2 Criticità e priorità espresse dagli utenti

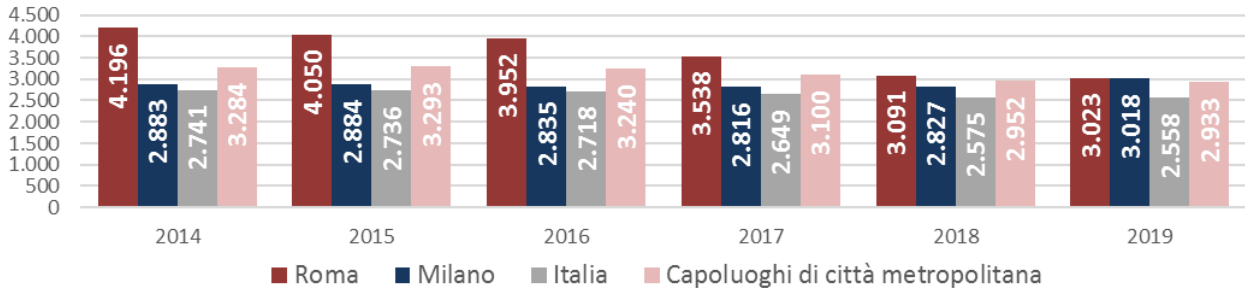


FONTE: SONDAGGIO ACOS (BASE RISPONDENTI: 262) E INDAGINE ACOS (BASE RISPONDENTI: 2.001).

Tempi di percorrenza e posti km offerti

A Roma il numero di posti-km offerti si è ridotto del 28% in 6 anni mentre a Milano l'offerta è invece cresciuta del 5% fino a raggiungere gli oltre 3mila posti-km come nella Capitale.

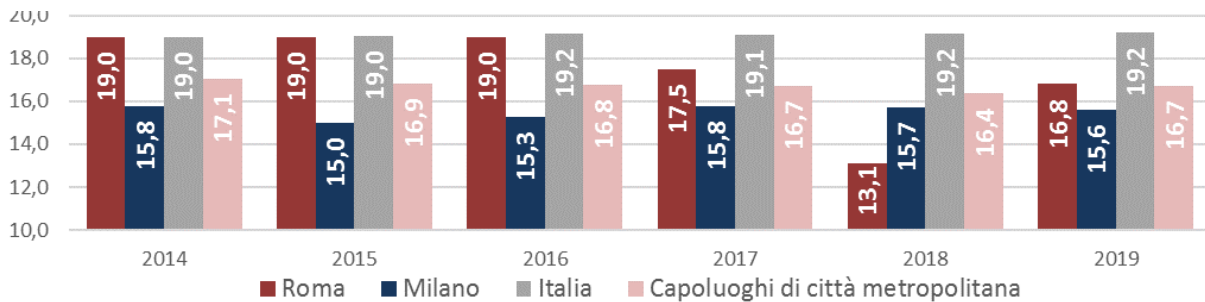
Figura 1 Posti-km offerti da autobus e filobus (valori per abitante)



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ISTAT.

A Roma la velocità commerciale dei mezzi su gomma è diminuita del 12% in 6 anni mentre a Milano è comunque rimasta costante.

Figura 2 Velocità commerciale dei servizi di trasporto pubblico

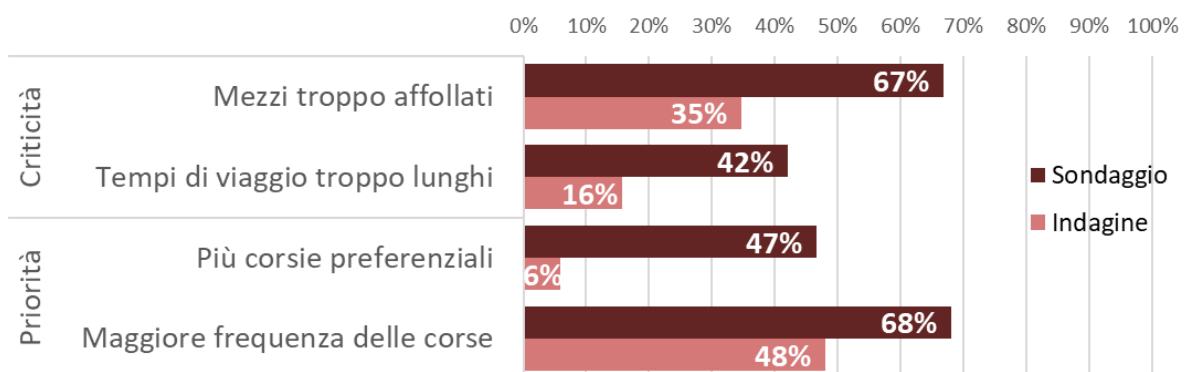


Nota: il dato sulla velocità commerciale di Roma è influenzato dalla particolare estensione della rete di TPL romano.

FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ISTAT.

La maggioranza degli intervistati nel sondaggio (67%) ritiene che l'affollamento dei mezzi sia una delle criticità del servizio e che i tempi di viaggio, anche a causa del traffico, siano troppo lunghi. Gli utenti vorrebbero infatti un servizio con maggiori frequenze di passaggio e minori tempi di attesa alle fermate nonché la realizzazione di nuove corsie preferenziali per avere certezza dei tempi di percorrenza nonostante il traffico cittadino.

Figura 3 Criticità e priorità espresse dagli utenti



FONTE: SONDAGGIO ACOS (BASE RISPONDENTI: 262) E INDAGINE ACOS (BASE RISPONDENTI: 2.001).

Trasporto pubblico e mobilità: criticità organizzative

Box 1 Principali criticità organizzative del TPL

- Assenza di una visione d'insieme del TPL e della mobilità come sistema multidimensionale di mezzi, strade/infrastrutture e passeggeri
- Carenza di governance nell'erogazione e nel controllo del servizio: troppi soggetti coinvolti con compiti e responsabilità non ben definite
- Inadeguato coordinamento di soggetti e strutture con competenze importanti per la mobilità
- Le ferrovie regionali concesse, che coprono oltre il 7% dell'offerta di servizio, costituiscono delle importanti linee di collegamento tra i quartieri di Roma, soprattutto la Roma-Lido, e la loro gestione dovrebbe rientrare nelle competenze uniche dell'Amministrazione Capitolina