

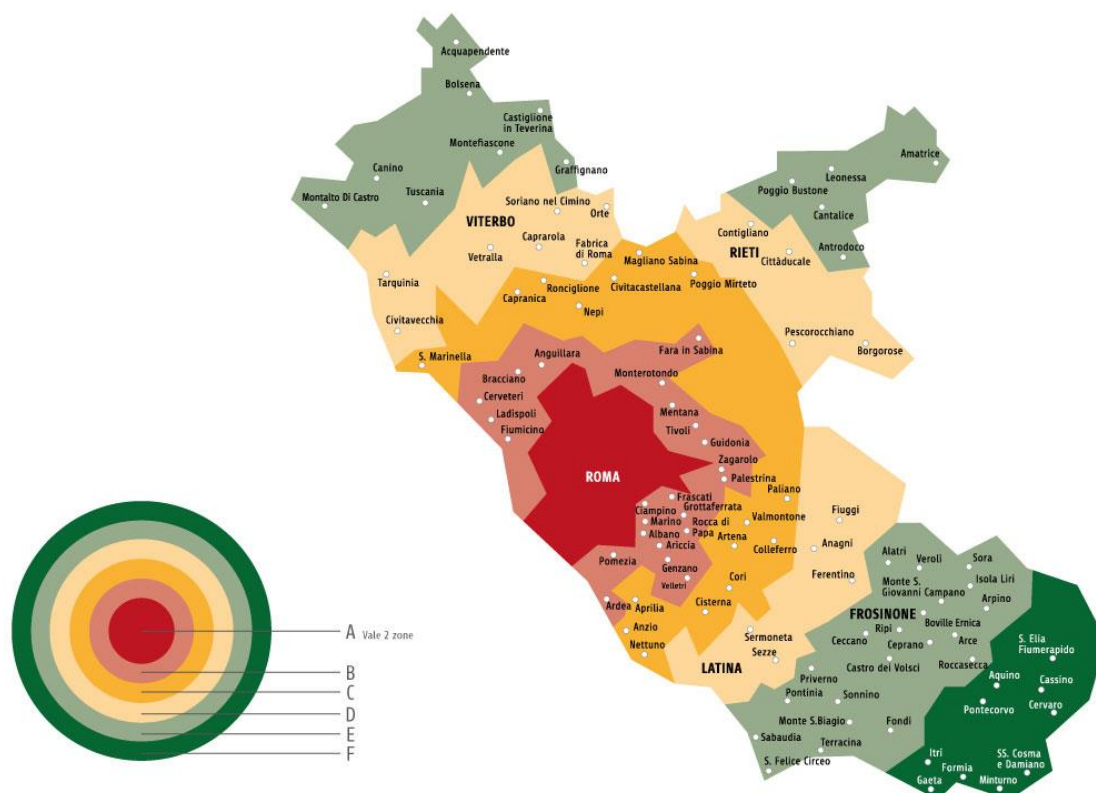
4. Mobilità e trasporti

- 4.1 [Il sistema Metrebus](#)
- 4.2 [Il TPL di Atac](#)
- 4.3 [La sosta di Atac](#)
- 4.4 [Il TPL periferico](#)
- 4.5 [Roma Servizi per la Mobilità](#)
- 4.6 [Autoservizi pubblici non di linea \(Taxi, NCC\)](#)
- 4.7 [Roma Metropolitane](#)
- 4.8 [Altri gestori di trasporto pubblico](#)
- 4.9 [Qualità della vita](#)

4.1 Il sistema Metrebus

Nella città di Roma e nella Regione Lazio la gestione del trasporto pubblico locale è regolata dal 1° dicembre 1995 dalla Convenzione Metrebus (già Consorzio, attivato con DGR 8171/1994) che ha istituito il sistema unico integrato del tariffario in 6 aree concentriche, con la prima che coincide con il territorio di Roma Capitale (zona A, Metrebus Roma) e le altre, dalla B alla F, che costituiscono il Metrebus Lazio (Tavola 4.1).

Tavola 4.1 Le zone del Metrebus



FONTE: [ATAC ROMA](#).

Tavola 4.2 Ripartizione incassi del sistema Metrebus (dal 1° luglio 2022)

Quote di ripartizione	Atac	Cotral	Trenitalia
BIT Roma	82,47%	12,03%	5,50%
Metrebus Lazio	35,00%	34,00%	31,00%
Metrebus Roma	83,10%	11,40%	5,50%

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCIO ATAC 2023.

La gestione del trasporto pubblico locale romano è affidata prevalentemente alle società convenzionate Metrebus: Atac spa, Cotral spa e Trenitalia spa che ripartiscono gli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti secondo le quote riportate in Tavola 4.2: queste quote sono derivanti dall'applicazione combinata dalla [DGR 875/2014](#) e dell'accordo preliminare per la cessione del ramo ferroviario di Atac a Cotral/Astral sottoscritto il 21 dicembre 2022.

Oltre ai vettori convenzionati Metrebus, dal 2010 la rete bus periferica di Roma Capitale è gestita dal consorzio Roma TPL scrl, che nel corso del 2024 ha ceduto il servizio ai nuovi gestori secondo i due lotti messi a gara:

- lotto 1 - est all'ATI Autoservizi Troiani/Società Autolinee Pubbliche (SAP) e
- lotto 2 - ovest all'ATI Bus International Service (BIS)/Autoservizi Tuscia.

I gestori privati sono remunerati al 100% da Roma Capitale; pertanto, i titoli di viaggio Metrebus sono validi anche sulle linee di questi gestori, che pur non aderiscono direttamente alla Convenzione.

Al sistema tariffario Metrebus sono affiancati i biglietti proprietari di Cotral (su gomma e Roma-Civita Castellana-Viterbo) e Trenitalia, validi per corse singole. Atac, invece, non dispone di un titolo di viaggio proprietario, fatto salvo le carte [Roma Pass 48 e 72 ore](#) rivolte prevalentemente ai turisti della Capitale.

4.2 Il TPL di Atac

Inquadramento contrattuale e societario

Atac spa è una società controllata al 100% da Roma Capitale, nata nel 2010 dalla fusione per incorporazione delle società Atac spa, Trambus spa e Met.Ro. spa a seguito del secondo riordino organizzativo e operativo del sistema del TPL voluto dal Comune di Roma con [DCC 36/2009](#).

Atac oggi gestisce la maggior parte dei servizi di TPL all'interno del territorio comunale in virtù di un affidamento in 'house providing' ([DAC 47/2012](#)) valido fino al 3 dicembre 2019 e formalizzato con un Contratto di Servizio (di seguito: CdS) approvato con [DGCa 273/2015](#), scaduto il 3 dicembre 2019, ma successivamente prorogato più volte, in ultimo con [MGCa 93/2023](#) fino al 31 dicembre 2024.

Con [DAC 159/2023](#) l'Assemblea Capitolina ha approvato la relazione con cui sono state evidenziate le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione Europea per il riaffidamento in 'house providing' del servizio di TPL per il quadriennio 2024-2027. Sulla base di tale mandato sono state redatte le Linee Guida al nuovo CdS e i relativi allegati richiesti dal [D.Lgs. 201/2022](#), con l'espressione di parere di competenza dell'ACoS, approvate in Assemblea Capitolina con [DAC 136/2024](#). Al momento della chiusura redazionale della presente Relazione è attesa l'approvazione del nuovo CdS, a decorrere dal 1° gennaio 2025.

Nel corso del 2023 l'azienda ha proseguito il subaffidamento di alcune linee della rete di propria competenza, anche dopo il termine delle misure disposte per l'emergenza covid-19, per consentire maggiori margini di flessibilità al servizio di TPL e per far fronte ai picchi di produzione su gomma dovuti ai lavori in corso sulla metro A e sulle tramvie. Con [bando di gara 147/2022](#) dal 1° gennaio al 31 dicembre 2023 le linee 021, 246, 246P, 351 e 718 (lotto nord ovest) sono state affidate a Trotta Bus Services srl e le linee 043, 113, 319, 500, 551 e 77 (lotto est) sono state date in gestione ad Autoservizi Troiani srl. Nel successivo [bando di gara 109/2023](#) Atac ha proceduto al riaffidamento delle medesime linee ad Autoservizi Riccitelli srl per il lotto nord ovest e ad Autoservizi Troiani srl per il lotto est fino al 28 febbraio 2025.

L'azienda ha già avviato le necessarie procedure [per il riaffidamento a terzi fino al 2029 di 9 sulle 11 linee attualmente subaffidate a privati](#) e [per il subaffidamento di ulteriori 8 linee limitatamente all'Anno Santo](#).

Oltre ai servizi erogati per conto di Roma Capitale, Atac ha gestito i servizi ferroviari delle linee Roma-Lido e Roma-Civita Castellana-Viterbo, passate a Cotral (gestore di servizio) e Astral (gestore d'infrastruttura) dal 1° luglio 2022. Attualmente Atac continua a fornire a Cotral, in forma transitoria, alcuni service residui relativi alla gestione dei tornelli e di altri sottosistemi delle due ferrovie.

Relativamente alla Termini-Centocelle (già Roma-Giardinetti), Atac continua a gestire il servizio sulla base del CdS stipulato con la Regione Lazio ([DGR 221/2017](#), prorogato con [DGR 161/2021](#) e con [LR 14/2021](#)) in attesa della trasformazione in tramvia "Metro G" ([DM 235/2020](#)).

Entrambi i contratti di servizio, sia con il Comune che con la Regione, sono di tipologia "net cost" ai sensi della legislazione vigente: Atac percepisce un corrispettivo chilometrico a copertura del 65% dei costi di produzione, detenendo per sé gli introiti da bigliettazione che dovrebbero coprire – almeno idealmente – il 35% residuo dei costi.

La Tavola 4.3 sintetizza il quadro contrattuale dei servizi di trasporto pubblico affidati ad Atac.

Tavola 4.3 Inquadramento contrattuale dei servizi di TPL gestiti da Atac

Ente Affidante	Servizi affidati	Atto di indirizzo		Contratto		Ultima proroga	
		Atto	Scadenza	Atto	Scadenza	Atto	Scadenza
Roma Capitale	TPL metropolitane e superficie (tramvie, filovie, bus elettrici e rete autobus)	DAC 47/2012	03/12/2019	DGca 273/2015	03/12/2019	MGCa 93/2023	31/12/2024
	TPL subaffidamento 11 linee in 2 lotti	DAC 47/2012	03/12/2019	Bando 109/2023	28/02/2025	-	-
Regione Lazio	TPL ferrovia Termini-Centocelle	-	-	DGR 221/2017	14/06/2019	LR 14/2021	Fino a trasformazione in tramvia

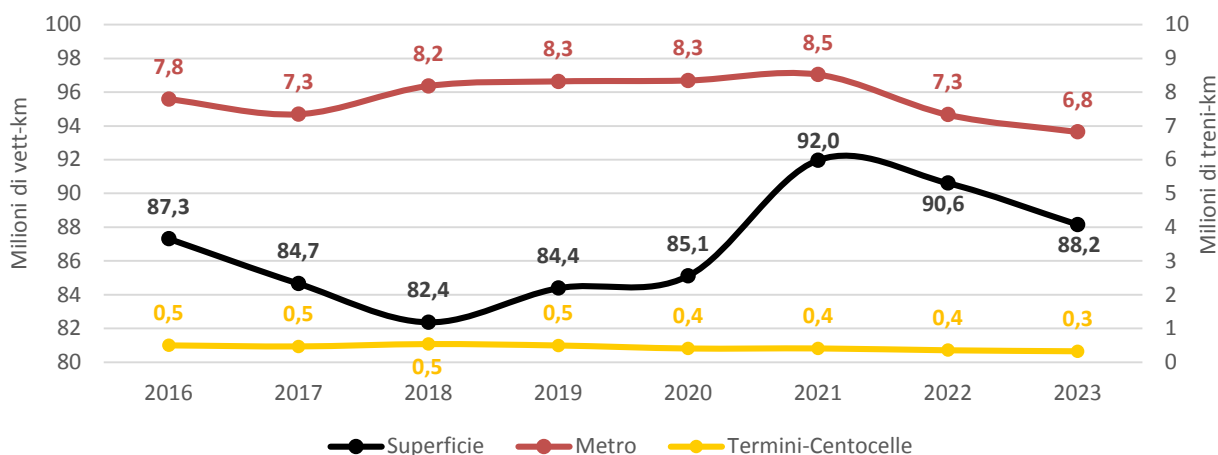
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI, ATTI E REGOLAMENTI DI ROMA CAPITALE.

Produzione chilometrica del 2023

Nel corso del 2023 Atac ha prodotto:

- 88,2 mln di vetture-chilometro (di seguito vett-km) sui servizi di superficie, di cui 84,6 con autobus (compresi 2,6 in regime di subaffidamento), 2,3 con tram, 0,90 con filobus e 0,36 con minibus elettrici;
- 6,8 mln di treni-chilometro (di seguito treni-km) sulle metropolitane, di cui 3,1 sulla linea A, 2,3 sulla linea B e 1,4 sulla linea C;
- 0,3 mln di treni-km sulla ferrovia Termini-Centocelle.

Tavola 4.4 Andamento generale della produzione dei servizi di TPL Atac



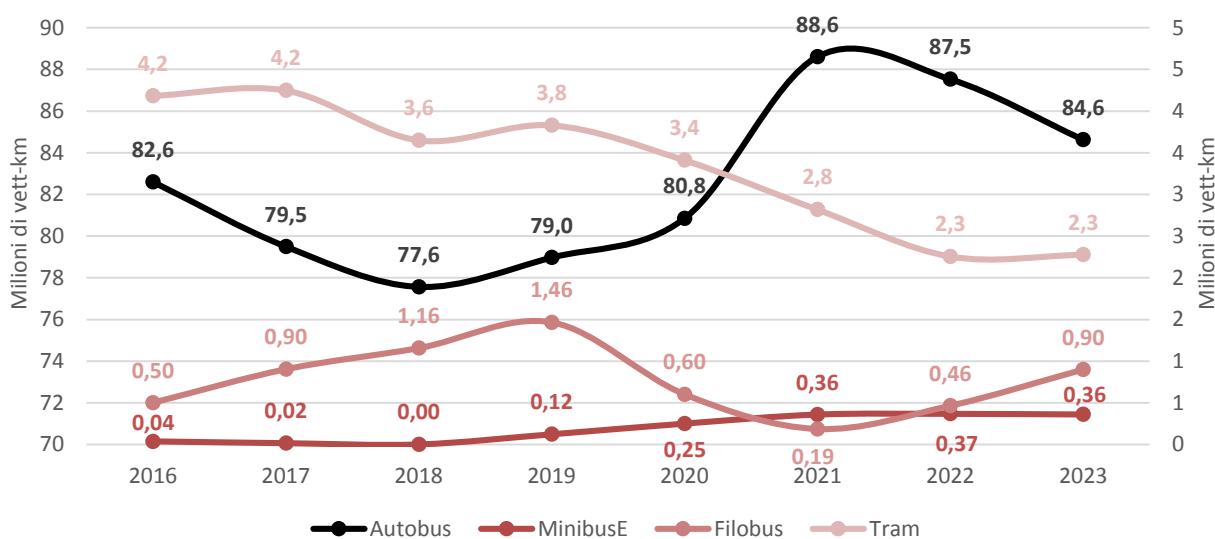
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC ([ROMA CAPITALE](#) E [REGIONE LAZIO](#)), BILANCI ATAC.

Tali valori di produzione, riportati in Tavola 4.4, sono da considerarsi quelli effettivamente erogati ai cittadini, in quanto non tengono conto della mancata produzione per cause esogene ed endogene.

Il risultato della superficie fa registrare un calo del 2,6% rispetto all'anno precedente, andando a consolidare il trend di contrazione del servizio che aveva raggiunto il picco nel 2021, quando l'azienda aveva beneficiato dell'allentamento dei vincoli del covid-19 e dei bonus economici per effettuare più chilometri.

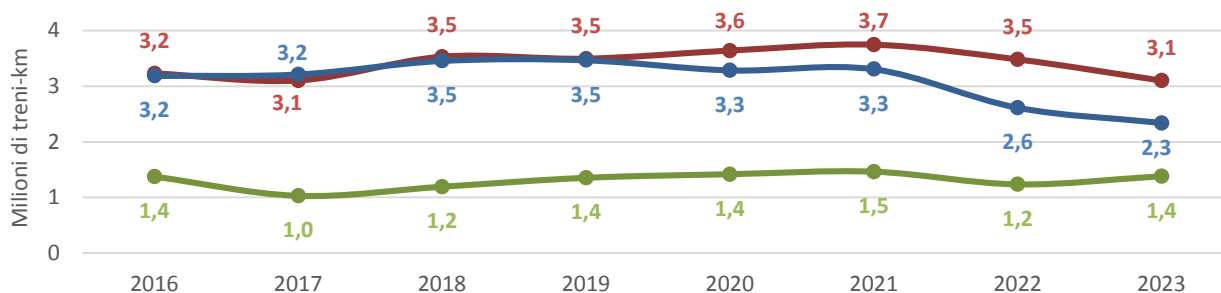
Analizzando le diverse componenti della superficie in Tavola 4.5, risulta in forte diminuzione la produzione autobus (-3,3% rispetto al 2022 e -4,5% rispetto al 2021), restano stabili i minibus elettrici e i tram (sebbene siano quasi dimezzati rispetto al 2019), mentre aumenta la produzione filoviaria per effetto del ritorno dei filobus Breda dopo l'aggiudicazione della gara per la manutenzione straordinaria (+95% rispetto al 2022).

Tavola 4.5 Andamento della produzione di superficie Atac



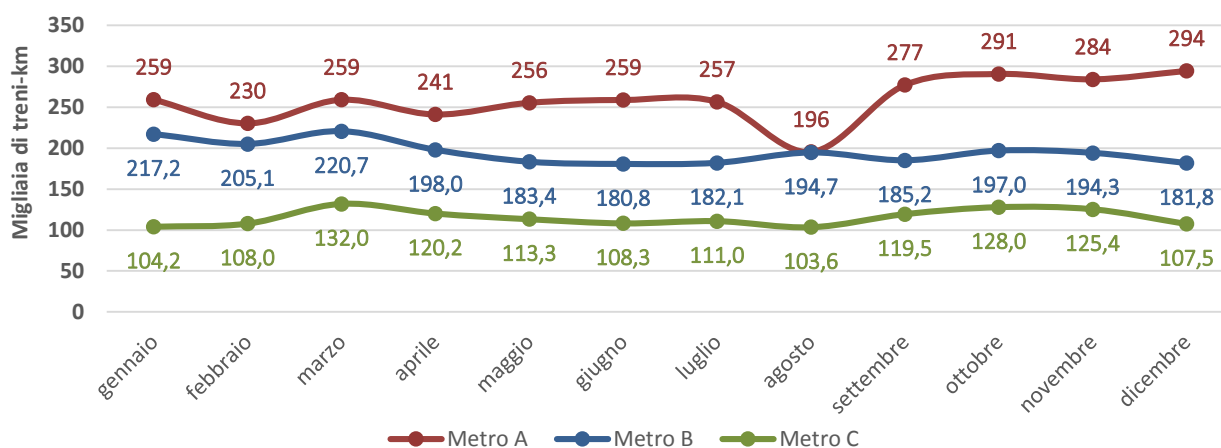
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC ROMA CAPITALE, BILANCI ATAC.

Tavola 4.6 Andamento della produzione metro Atac



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC ROMA CAPITALE, BILANCI ATAC.

Tavola 4.7 Andamento della produzione metro Atac nel 2023

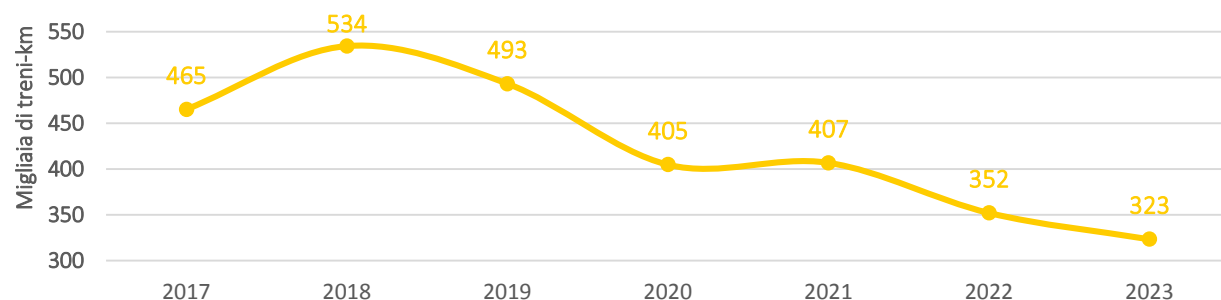


Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC ROMA CAPITALE, BILANCI ATAC.

Per quanto riguarda le metropolitane, in Tavola 4.6 e 4.7, la produzione diminuisce come per la superficie: nel 2023 sono stati prodotti 0,5 mln di treni-km in meno rispetto al 2022 (-6,8%) e 1,7 in meno rispetto al 2021 (-20%). Ad essere particolarmente critica è la linea B con soli 2,3 mln di treni-km (-11% rispetto al già infausto 2022), mentre sulla linea A la minore produzione è spiegata sostanzialmente dalla chiusura anticipata alle 21:00 protrattasi fino all'8 dicembre. Migliora la linea C, grazie al rientro in servizio dei convogli dopo la revisione intermedia, che torna a livelli di produzione paragonabili al 2016.

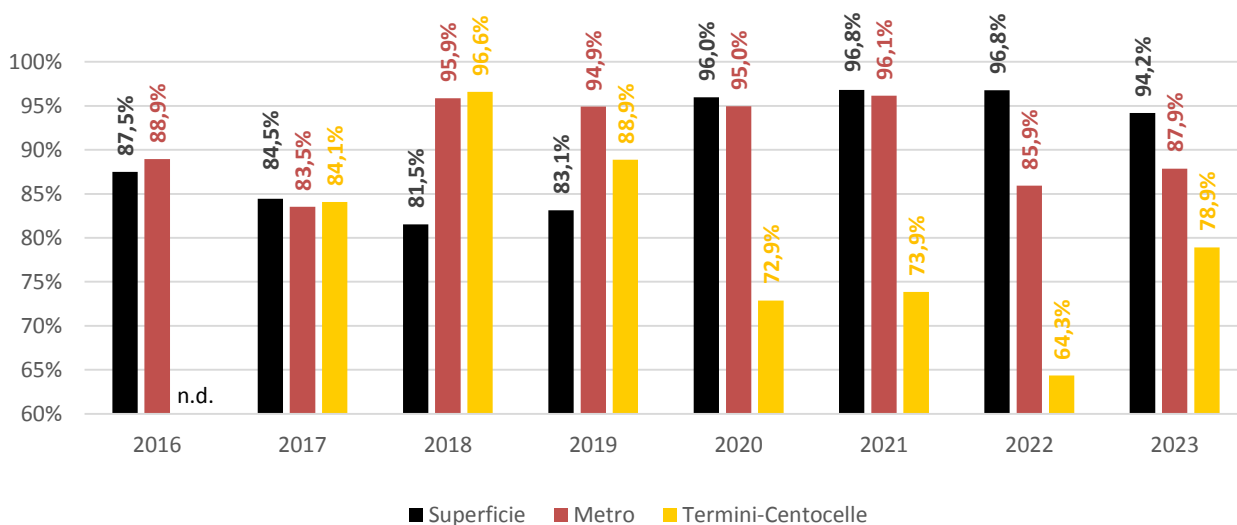
A conclusione, la Termini-Centocelle chiude il 2023 con una produzione di 323mila treni-km (Tavola 4.8), in costante diminuzione dal 2018 (-39%) a causa del progressivo calo di investimenti sulla linea, che oramai dovrà chiudere per essere trasformata in tramvia.

Tavola 4.8 Andamento della produzione Termini-Centocelle



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC REGIONE LAZIO, BILANCI ATAC.

Tavola 4.9 Rapporto servizio effettuato/programmato rete Atac



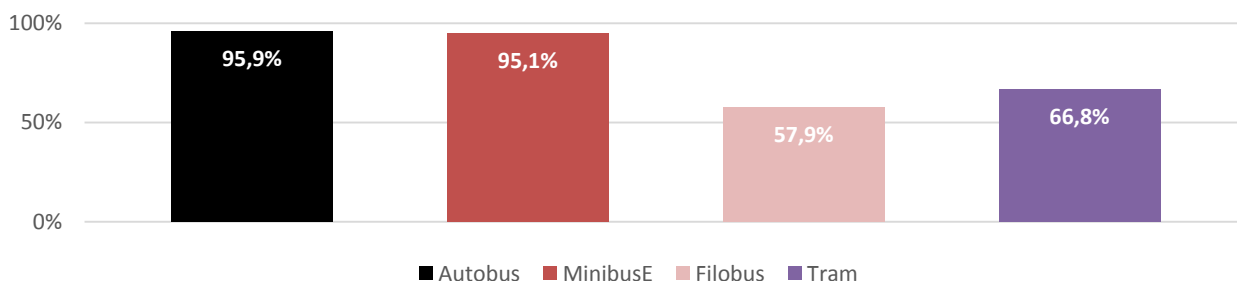
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC (ROMA CAPITALE E REGIONE LAZIO).

Rapportando la produzione con i Programmi di Esercizio (PE) comunicati per il 2023 dagli enti istituzionali¹ risulta un servizio complessivamente inferiore del 5,8% sulla superficie, del 12,1% sulle metropolitane e del 21,1% sulla ferrovia Termini-Centocelle (Tavola 4.9).

L'andamento generale fa registrare una situazione di quasi stasi sulla rete di superficie, tornata sopra il 90% dal 2020, di diminuzione delle metropolitane, scese dal 2022 sotto il 90%, e piuttosto critica sulla Termini-Centocelle da quattro anni stabilmente sotto l'80% di servizio. Analizzando nel dettaglio il servizio di superficie (Tavola 4.10), la media nel 2023 risulta analoga a quella del 2022, per autobus, filobus e tram, mentre i minibus elettrici tornano stabilmente sopra la soglia del 90%.

Relativizzando il rapporto tra servizio erogato sul programmato con i chilometri effettivamente percorsi (servizio in termini assoluti) si evidenzia come sia Roma Capitale, sia la Regione Lazio abbiano progressivamente ridotto il servizio richiesto ad Atac, parametrando di fatto l'offerta di trasporto cittadino sulle basi delle effettive capacità produttive dell'azienda.

Tavola 4.10 Rapporto servizio effettuato/programmato 2023 rete di superficie Atac



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC (ROMA CAPITALE E REGIONE LAZIO).

¹ Cfr: PE Roma Capitale approvato con DD 989/2023 e rettificato con DD 1189/2023; PE Regione Lazio trasmesso con nota Atac n. 48704 del 23 marzo 2023.

Il nuovo affidamento in house 2024-2027

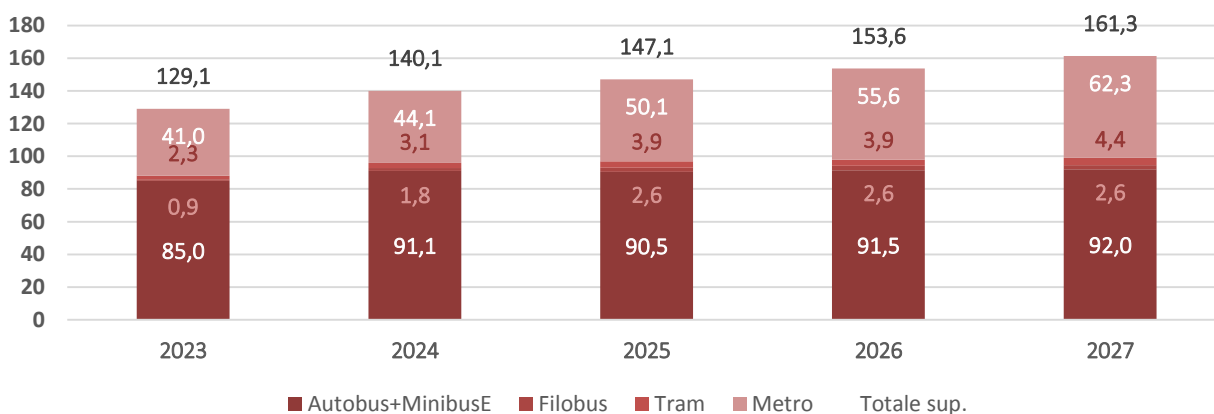
Con [DAC 159/2023](#) l'Assemblea Capitolina ha approvato la relazione sulla scelta della modalità di gestione del servizio di trasporto pubblico non periferico, individuando l'affidamento 'in house' con Atac quale migliore scelta sotto il profilo dell'efficacia e dell'efficienza dell'investimento. Successivamente con [DAC 136/2024](#) sono state approvate le Linee Guida per la stesura del nuovo CdS.

Sotto il profilo quantitativo, la relazione prefigge l'obiettivo di raggiungere per il 2024 un Livello Adeguato di Servizio (LAS) sostanzialmente pari al programmato del 2022, aumentando progressivamente la produzione sulla rete di superficie di 1 mln di vett-km all'anno e della rete di metropolitane di oltre il 40% (Tavola 4.11).

Tale obiettivo è perseguito mediante l'aumento generalizzato della produzione sulle reti filobus e tram, con quest'ultima che beneficerà dell'inaugurazione di alcune nuove linee e dell'incremento sostanziale del servizio della metro C.

Confrontando i dati del servizio erogato nel 2023 con quelli di previsione del quadriennio 2024-2027 si evince che già dall'anno corrente Atac sarà chiamata a esprimere un servizio decisamente maggiore sia sulle metropolitane (+7,5%), sia sui bus (+7,2%): un obiettivo decisamente sfidante per l'azienda.

Tavola 4.11 Produzione Atac 2023-2027 (milioni di vett-km)



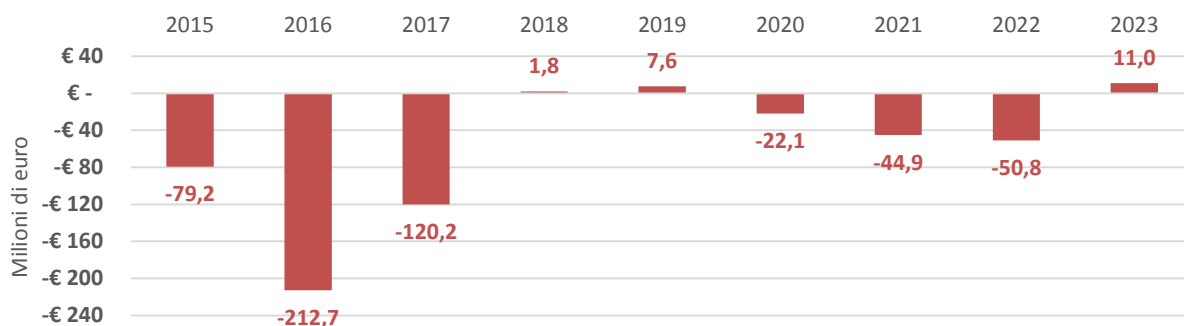
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU RAPPORTI DI PRODUZIONE ATAC (DATI 2023) E DAC 159/2023, DAC 136/2024 (DATI 2024-2027).

Bilancio 2023

Il bilancio di Atac per l'anno 2023 si è chiuso con un utile di 10,95 milioni di euro, in netto miglioramento rispetto al 2022 quando la perdita era stata di 50,8 milioni di euro (Tavola 4.12). Nel corso del 2023 l'azienda ha migliorato l'efficientamento dei propri costi e incrementato i ricavi delle vendite dei biglietti, che sono rimasti comunque a livelli inferiori al 2019.

Per quanto riguarda gli adempimenti derivanti dal concordato preventivo, Atac il 23 dicembre 2022 ha depositato il piano finale di riparto per il pagamento a saldo dei creditori chirografari: successivamente, il 18 luglio 2023, l'azienda ha presentato il rendiconto finale di esecuzione dei pagamenti, ottenendo l'archiviazione della fase concordataria il 30 novembre 2023.

Tavola 4.12 Andamento della chiusura di bilancio Atac



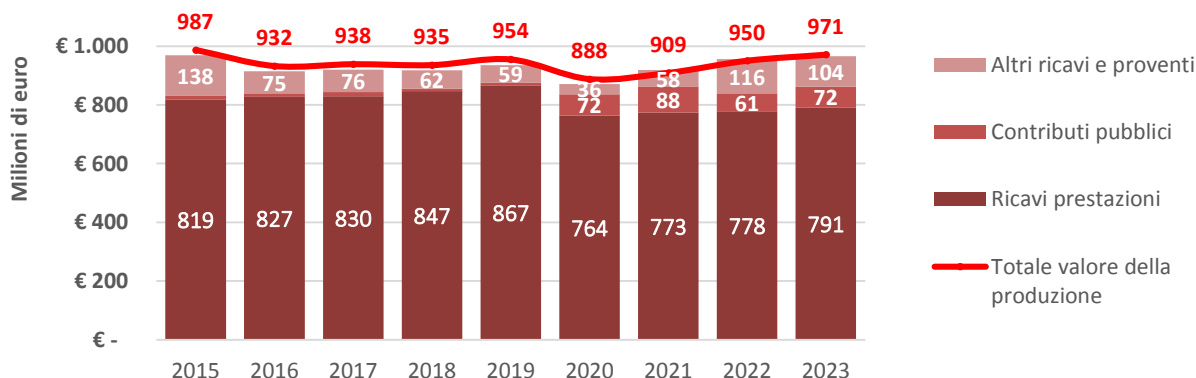
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI ATAC.

Valore di produzione

I ricavi complessivamente maturati da Atac nel 2023 (Tavola 4.13) ammontano a 970,5 milioni di euro, in crescita del 2,1% rispetto all'anno precedente. A guidare l'incremento è stato per massima parte l'aumento dei ricavi delle vendite e prestazioni, che hanno beneficiato del surplus sulle vendite dei titoli di viaggio pari a 215 milioni di euro, in aumento del 13,3% rispetto ai 189,8 milioni del 2022 ma comunque inferiori ai 272,8 milioni del 2019.

Aumentano anche i contributi pubblici, riferiti sostanzialmente alla chiusura di partite di giro dei contributi statali dell'epoca covid-19 e alle somme messe a disposizione dal Governo in contrasto all'aumento dei costi dell'energia. Un'altra voce modificata sostanzialmente è quella relativa al CdS con la Regione Lazio, che passa da 32,5 milioni di euro a 7,5, a causa della definitiva cessione del ramo ferroviario delle linee Roma-Lido e Roma-Civita Castellana-Viterbo.

Tavola 4.13 Andamento del valore di produzione Atac

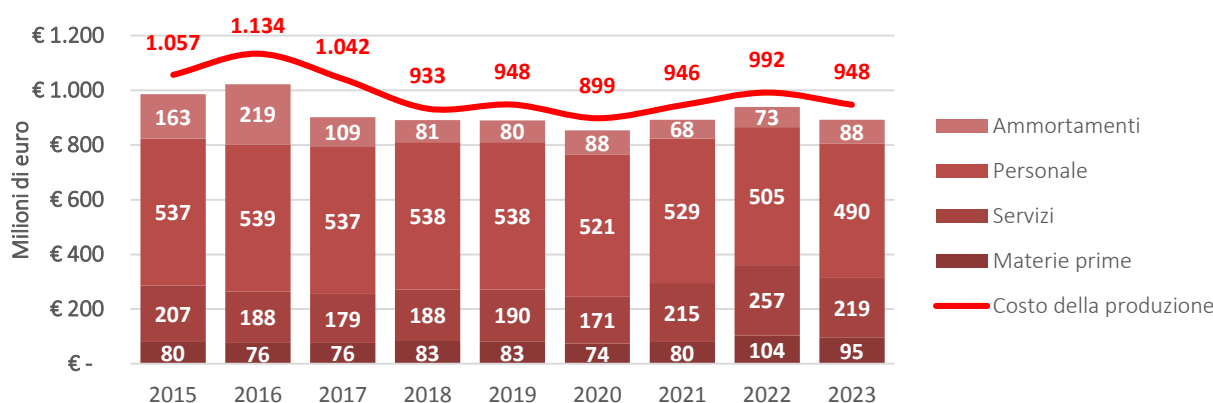


FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI ATAC.

Costi di produzione

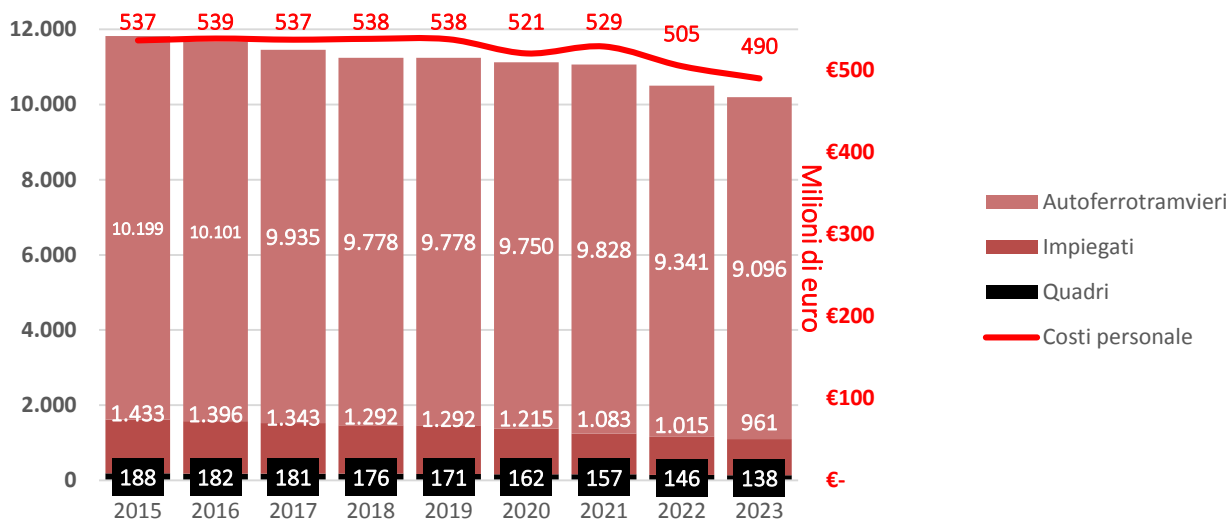
Le spese complessive per la produzione di Atac (Tavola 4.14) sono diminuite dai 992,2 €mln del 2022 a 947,7 del 2023 (-4,4%) grazie all'efficiamento dei costi del personale e alla riduzione delle spese legate alla fornitura dell'energia elettrica (assimilata all'interno della voce 'Servizi').

Tavola 4.14 Andamento del costo di produzione Atac



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI ATAC.

Tavola 4.15 Andamento della forza lavoro media annua di Atac



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI ATAC.

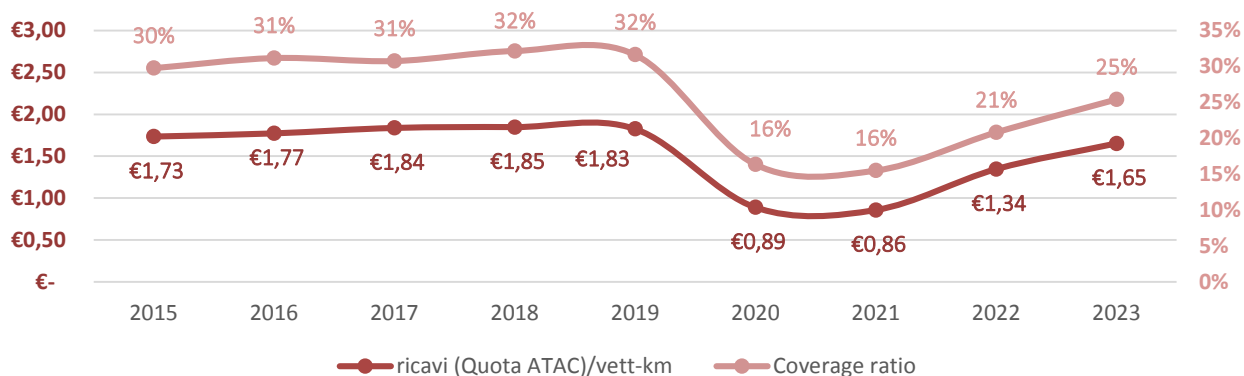
Complessivamente la forza lavorativa di Atac (Tavola 4.15) diminuisce dalle 10.531 unità del 2022 alle 10.225 del 2023 a causa delle cessazioni avvenute durante l'anno e compensate solo in parte dall'arrivo dei nuovi autisti, che aumentano dai 5.392 del 2022 i 5.423 del 2023.

Il perdurare del depauperamento delle forze aziendali pone l'azienda sotto evidenti difficoltà funzionali sia per quanto riguarda il servizio attuale, sia in prospettiva del prossimo rafforzamento della rete per il venturo Giubileo della Chiesa cattolica, motivo per il quale nel corso del 2024 sono state avviate diverse selezioni volte a potenziare le unità del personale viaggiante, ma anche di figure tecniche per recuperare il know-how aziendale.

Parametri e indici

Il complesso sistema normativo nazionale, incardinato sul [D.Lgs. 422/1997](#), impone ai 'contratti di servizio pubblico' la necessità di dimostrare l'equilibrio finanziario per i servizi svolti. In particolare, per i contratti di tipologia 'net cost', come quelli stipulati da Atac, i ricavi da traffico (tariffa) dovrebbero coprire almeno il 35% dei costi operativi (coverage ratio).

Tavola 4.16 Ricavi unitari da traffico e percentuale di copertura sui costi operativi Atac



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU ELABORAZIONE SU DATI BILANCI ATAC.

Successivamente anche le Leggi di Stabilità [2012](#) e [2013](#) hanno posto tale rapporto ricavi/costi come parametro fondamentale per la ripartizione del [Fondo Nazionale Trasporti](#), riformato con [DL 50/2017](#). Infine la [DART 49/2015](#) ha richiesto che la determinazione del corrispettivo – a copertura del restante 65% dei costi – sia ottenuta mediante un Piano Economico Finanziario simulato, approvato con [DAC 136/2024](#) come allegato alle Linee Guida del nuovo CdS.

L’obiettivo del 35% non è stato raggiunto nel corso dell’attuale affidamento (Tavola 4.16), sebbene si sia giunti a valori molto prossimi (30/32%): durante la pandemia tale rapporto è crollato e attualmente non è stato ancora recuperato, sia per i lavori di manutenzione avviati nell’ultimo biennio sugli asset fondamentali della rete, sia per la messa a sistema dello smart working quale modalità consolidata di lavoro che riduce inevitabilmente gli spostamenti anche su mezzo pubblico.

L’evidente impossibilità di raggiungere l’obiettivo minimo del 35% nel breve/medio periodo rende necessaria una riflessione sulla sostenibilità economica dell’attuale struttura contrattuale di tipo ‘net cost’, che di fatto sposta le perdite tariffarie del servizio sui bilanci dell’azienda. A tal proposito si osserva che ATM Milano gode di un contratto in ‘gross cost’, mediante il quale il Comune assume su di sé i rischi commerciali, proteggendo così la propria società e l’integrità del servizio.

Qualità erogata (TPL Roma Capitale)

L’art. 26 comma 5 del CdS ha individuato l’Agenzia Roma Servizi per la Mobilità (RSM) quale ente esecutore dei controlli di qualità erogata. Sempre secondo il CdS, il monitoraggio della qualità erogata di Atac è articolato su 12 indicatori, a loro volta sviluppati in 51 variabili che contribuiscono con diversi pesi alla formazione del punteggio complessivo di qualità espresso in centesimi. Il valore attuale viene quindi confrontato con il valore di tolleranza, sotto il quale viene comminata la sanzione, e con il valore obiettivo, che rappresenta lo standard al quale tendere per il semestre in corso. La sanzione massima semestrale non può superare il 3% del corrispettivo nel periodo di competenza. La Tavola 4.17 riporta l’andamento degli indicatori di qualità erogata da Atac per i servizi di TPL di Roma Capitale nei vari anni.

Come è possibile apprezzare, l’entrata in vigore della [L. 27/2020](#) ha comportato la sospensione dell’applicazione delle penali per indicatori “Produzione di superficie”, “Produzione metro” e “Controllo evasione tariffaria” che pesano complessivamente per il 40% sul monitoraggio dal 23 febbraio 2020 al 31 marzo 2022: tale misura ha pertanto aumentato temporaneamente la qualità del servizio, congelando l’applicazione di buona parte delle penali. Solo a partire dal secondo semestre 2022 è stato possibile ripristinare la normale consuntivazione delle penalità.

Tavola 4.17 Indicatori di qualità erogata Atac (TPL Roma Capitale)

Indicatori qualità erogata	Articolo CdS	Peso	Tolleranza-Obiettivo	2019	2020	2021	2022	I sem 2023
PRODUZIONE DI SUPERFICIE								
regolarità superficie	27	15%	70% - 80%	53%	*61%	*63%	67%	66%
puntualità superficie			70% - 80%	n.r.	n.r.	n.r.	n.r.	n.r.
PRODUZIONE METRO								
regolarità MA	28	15%	90% - 95%	98%	*99%	*99,1%	96%	93%
regolarità MB			90% - 95%	97%	*98%	*94,3%	86%	81%
regolarità MC			90% - 95%	94%	*99%	*97,8%	83%	86%
RETE DI VENDITA								
MEB	13	5%	90% - 95%	98%	99%	99%	98%	98%
POS			75% - 85%	n.d.	n.d.	95%	100%	100%
obliteratrici di bordo			80% - 90%	93%	92%	100%	98%	98%
CONTROLLO EVASIONE TARIFFARIA								
unità controllo ATAC	14-15	10%	80% - 90%	100%	100%	sospeso	100%	100%
unità controllo rete altri gestori			80% - 90%	97%	96%	sospeso	96%	95%
controllo stz metro			80% - 90%	100%	100%	sospeso	99%	100%
PRESTAZIONI ACCESSORIE								
ausiliari del traffico	17	2%	80% - 90%	96%	96%	88%	95%	96%
MANUTENZIONE STAZIONI								
lampade	18	10%	90% - 95%	90%	90%	87%	86%	88%
display variabili			90% - 95%	99%	98%	97%	95%	95%
diffusione sonora			95% - 98%	99%	99%	100%	99%	98%
bagni			70% - 80%	85%	86%	85%	83%	73%
ascensori			93,5% - 96,5%	73%	94%	92%	91%	93%
montascale			93,5% - 96,5%	50%	48%	57%	75%	73%
scale e tappeti mobili			93,5% - 96,5%	69%	95%	93%	91%	88%
pulizia stazioni			70% - 80%	85%	83%	80%	77%	84%
tornelli d'ingresso			85% - 95%	97%	97%	98%	97%	97%
MANUTENZIONE NODO TERMINI								
lampade	18	3%	90% - 95%	88%	90%	93%	92%	90%
display variabili			90% - 95%	100%	99%	100%	100%	99%
diffusione sonora			95% - 98%	100%	100%	100%	100%	100%
bagni			70% - 80%	97%	92%	97%	97%	89%
ascensori			93,5% - 96,5%	98%	97%	97%	96%	96%
scale e tappeti mobili			93,5% - 96,5%	99%	98%	91%	91%	93%
pulizia stazione			70% - 80%	89%	82%	93%	97%	96%
tornelli d'ingresso			85% - 95%	98%	100%	99%	98%	98%
MANUTENZIONE VEICOLI METRO								
avarie in linea metro	18	11%	80% - 90%	1%	1%	1%	1%	1%
lampade			95% - 97%	98%	98%	98%	99%	98%
annunciatore di fermata			70% - 80%	99%	100%	98%	100%	100%
portine			95% - 98%	100%	99%	100%	100%	100%
tabelle e avvisi			90% - 95%	100%	100%	100%	100%	100%
aeratori e condizionatori			90% - 95%	98%	100%	99%	98%	99%
pulizia treni			85% - 92%	94%	93%	92%	87%	88%
MANUTENZIONE IMPIANTI DI SUPERFICIE								
capolinea	17	7,5%	60% - 70%	74%	74%	86%	88%	83%
aree di fermata			60% - 70%	59%	88%	91%	91%	92%
infrastrutture			60% - 70%	89%	88%	88%	93%	94%
MANUTENZIONE VEICOLI DI SUPERFICIE								
avarie in linea superficie	18	11%	80% - 90%	7%	*4%	*3%	3%	4%
indicatori alfanumerici			82% - 92%	92%	94%	94%	94%	95%
pulizia interna ed esterna			80% - 90%	95%	94%	93%	97%	99%
sedili			80% - 90%	97%	98%	96%	99%	100%
illuminazione interna			80% - 90%	91%	95%	93%	96%	95%
INFORMAZIONI AL PUBBLICO								
paline ordinarie e pensiline	33	7,5%	80% - 90%	99%	100%	100%	100%	100%
paline elettroniche e in rete			80% - 90%	100%	100%	99%	100%	100%
paline elettroniche leggibili			80% - 90%	96%	100%	97%	94%	93%

n.r. = indicatore non rilevato/non pubblicato.

(*) penali parzialmente o totalmente non applicate per effetto della L 27/2020 (inapplicabilità penali per minore servizio erogato dal 23/02/2020 al 31/03/2022).

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

Qualità erogata (TPL Regione Lazio)

Atac ha gestito il servizio ferroviario delle ferrovie Roma-Lido e Roma-Civita Castellana-Viterbo fino al 30 giugno 2022, passandone l'esercizio a Cotral e Astral, mentre ha mantenuto la gestione della Termini-Centocelle.

Dal momento del passaggio, ovvero dalla pubblicazione della Carta Qualità dei Servizi resi (CQS) 2021 con dati 2020, Atac non ha più pubblicato i dati di qualità erogata della ferrovia Termini-Centocelle e, pertanto, risulta impossibile avere contezza della qualità del servizio erogato.

Qualità percepita e segnalazioni (TPL Roma Capitale)

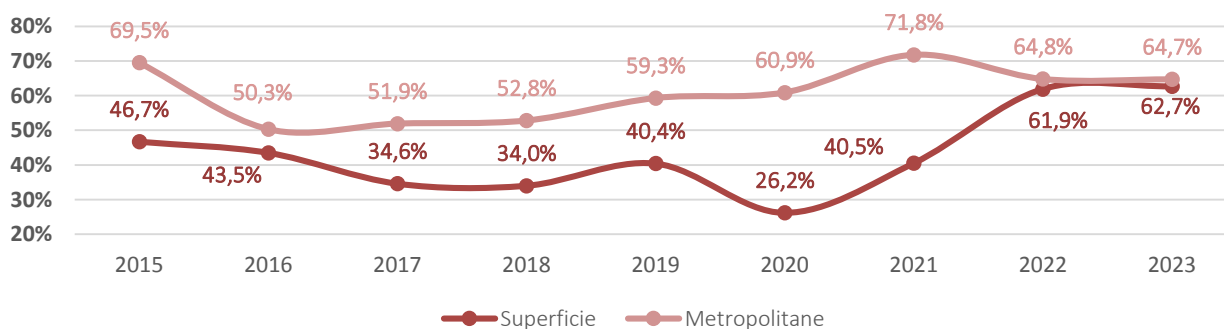
In accordo con il CdS, l'Agenzia RSM è l'organo incaricato alla rilevazione della qualità attesa e percepita del servizio di TPL erogato per conto di Roma Capitale da Atac e Roma TPL. In particolare, RSM cura la progettazione della metodologia e degli indici sulla base delle richieste del Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti (DMST) di Roma Capitale, mentre le interviste sono materialmente svolte da società esterne individuate mediante gara di appalto.

Agli utenti è richiesto di esprimere un giudizio preliminare sui servizi prima dell'intervista e, successivamente, un giudizio finale più "consapevole" a seguito dell'indagine effettuata.

Complessivamente nel 2023, i voti assegnati agli utenti per i servizi TPL di Atac sono comparabili a quelli dell'anno precedente (Tavola 4.18).

Nel 2023 sono pervenute mediante il canale Atac@Risponde e la casella di posta certificata protocollo@cert2.atac.roma.it un totale di 34.431 segnalazioni sui servizi di TPL (Tavola 4.19), in forte diminuzione rispetto all'anno precedente, a causa della cessazione del bonus trasporti del 2022.

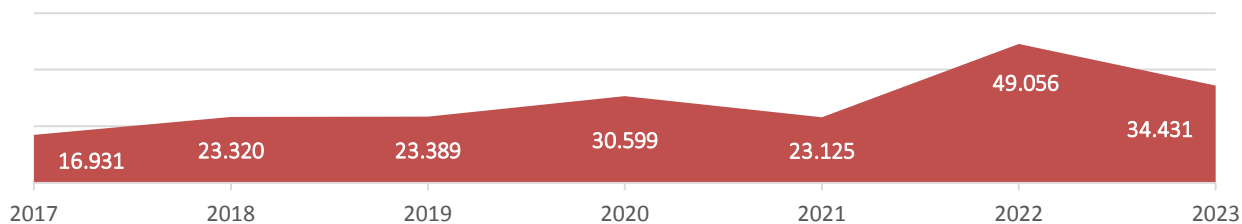
Tavola 4.18 Percentuale di utenti abbastanza/molto soddisfatti TPL ATAC



Nota: giudizio finale degli utenti, espresso a fine intervista.

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

Tavola 4.19 Numero di segnalazioni ricevute da Atac (TPL Roma Capitale)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

4.3 La sosta di Atac

Inquadramento contrattuale

Atac gestisce per conto di Roma Capitale il sistema dei cosiddetti “servizi complementari al trasporto pubblico locale” consistente nelle seguenti prestazioni:

- gestione dei parcheggi di scambio;
- gestione della sosta tariffata su strada;
- gestione dei parcheggi in struttura o in superficie fuori sede stradale;
- commercializzazione dei titoli, esazione delle tariffe e relativa attività di controllo;
- servizi di supporto tecnico-amministrativo.

L’attuale CdS è stato stipulato con [DGCa 70/2020](#) e aveva validità dal 1° maggio 2020 al 3 dicembre 2021. Il CdS è stato successivamente esteso al 3 aprile 2022 con [DGCa 272/2021](#), al 31 dicembre 2022 con [DGCa 96/2022](#), al 31 marzo 2023 con [DGCa 453/2022](#), al 31 dicembre 2023 con [DGCa 107/2023](#), infine fino al 31 dicembre 2024 con [MGCa 93/2023](#). La Tavola 4.20 riporta la sintesi dell’affidamento.

Tavola 4.20 Inquadramento contrattuale dei servizi complementari al TPL gestiti da Atac

Ente Affidante	Servizi affidati	Atto di indirizzo		Contratto/Affidamento		Ultima proroga	
		Atto	Scadenza	Atto	Scadenza	Atto	Scadenza
Roma Capitale	Servizi complementari al TPL	DAC 47/2012	03/12/2019	DGC 70/2020	03/12/2021	MGCa 93/2023	31/12/2024

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI DI ROMA CAPITALE.

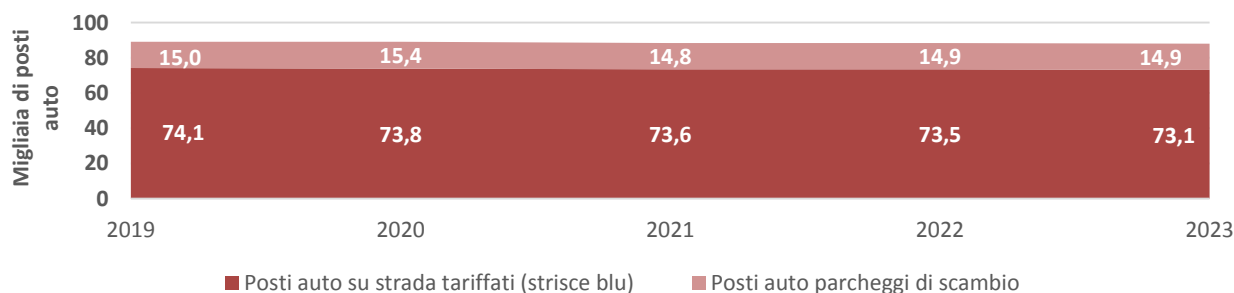
L’offerta di sosta del 2023

Nel 2023 Atac ha gestito mediamente 88.397 posti auto tariffati, in sostanziale stabilità rispetto agli anni precedenti (Tavola 4.21).

All’interno di questa offerta sono ricompresi anche i parcheggi di pertinenza delle ferrovie Roma-Lido e Roma-Civita Castellana-Viterbo e i parcheggi fuori sede stradale, elencati nell’allegato 3 del CdS: Partigiani, Trieste, Metronio e El Alamein. Di questi è attiva solo la area in superficie di Partigiani (80 posti auto) ed attualmente sono in corso i lavori di adeguamento dei piani interrati, mentre gli altri impianti sono chiusi.

Nel corso del 2024 l’offerta è aumentata grazie all’apertura del parcheggio di Annibaliano (268 posti), Conca d’Oro (198 posti) e alla riattivazione del settore B di Laurentina (225 posti). Nel breve periodo è attesa anche la riattivazione dell’area sotterranea di Partigiani (350 posti): altri interventi in città sono a cura di soggetti privati e non saranno integrati all’interno del sistema tariffario Metrebus.

Tavola 4.21 Offerta media di stalli gestita da Atac



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

Per ciò che concerne la sosta tariffata su strada l'offerta risulta sostanzialmente congelata da diversi anni. Si rammenta che l'attuale sistema della sosta tariffata su strada ha avuto origine dalla [DCC 46/1996](#), che ha introdotto per la prima volta i criteri per la determinazione e modulazione delle tariffe: tale metodologia ha trovato concreta applicazione con l'approvazione del primo PGTU ([DCC 84/1999](#)), che ha individuato i primi ambiti territoriale della sosta tariffata. Successivamente, con ulteriori provvedimenti, l'offerta è cresciuta fino a raggiungere il massimo di 95.000 stalli nel 2007. Nel 2008 un ricorso mosso dal Codacons e altre associazioni dei consumatori, accolto con sentenza n. 5218/2008 del TAR del Lazio, ha imposto all'Amministrazione di ridefinire la disciplina della sosta tariffata ([DGC 257/2008](#) e [DGC 281/2008](#)). L'ultima riforma sostanziale del servizio è avvenuta con [DCC 54/2010](#) che ha introdotto alcune forme di agevolazione tariffaria e ha imposto che l'offerta di stalli non a pagamento nei vari ambiti territoriali fosse almeno il 20% del totale degli stalli disponibili: tali spazi sono oggi regolamentati con disco orario per un massimo di 3 ore di sosta e si trovano nei pressi di alcuni ospedali e nella totalità delle zone tariffate, fatta eccezione per le ZTL.

In assenza di una riforma strutturale del settore, gli obiettivi del nuovo PGTU ([DAC 21/2015](#)) sono rimasti inattuati e il sistema della sosta su strada è rimasto sostanzialmente invariato da più di 10 anni.

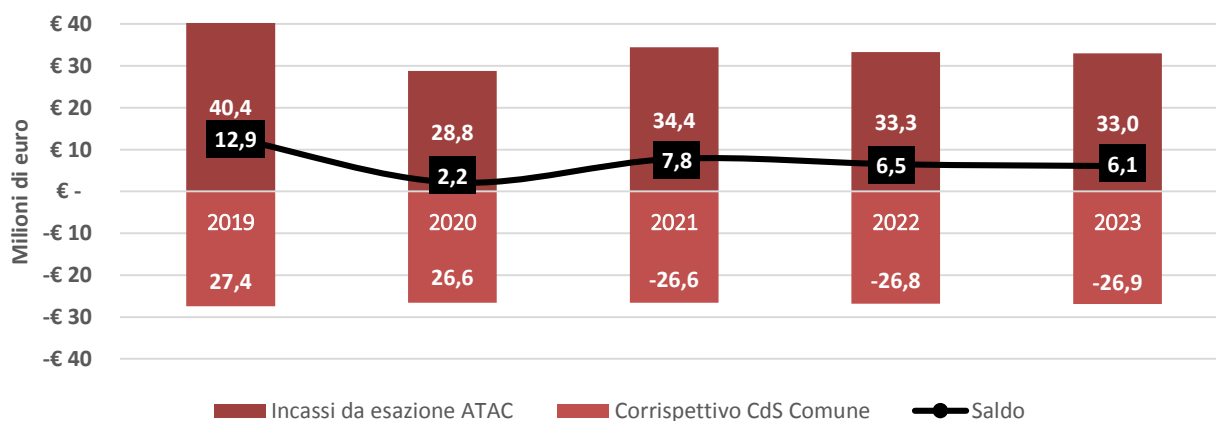
Dati economici

A differenza del CdS per il TPL – di tipo “net cost” per il quale Atac è titolare dei proventi da bigliettazione – il contratto per i servizi complementari è di tipo “gross cost”: Atac agisce in qualità di agente contabile esterno della riscossione per conto di Roma Capitale, amministrazione alla quale la municipalizzata versa gli introiti derivanti dall'esazione dei ticket e delle multe. Per tale servizio Atac riceve un corrispettivo omnicomprensivo e parametrato in base alla tipologia e al numero di stalli gestiti durante l'anno.

L'andamento del flusso cassa del 2023 risulta positivo per 6,1 €mln in favore a Roma Capitale, sebbene in flessione rispetto all'anno precedente (-6,1%) a causa del decremento degli introiti da tariffazione (Tavola 4.22). Tale riduzione delle positività, ormai stabilizzata dal post covid-19, si spiega col cambiamento strutturale delle abitudini di mobilità, derivante dal consolidarsi dello smart working e dal crescente numero di veicoli ibridi/elettrici esentati dal pagamento delle strisce blu.

Nel dettaglio, su 33 €mln incassati, la quasi totalità (32,3 €mln) è attribuibile alla sosta su strada e la parte residuale ai parcheggi di scambio (594€mila) e all'unico parcheggio fuori sede stradale attivo (79,8 €mila).

Tavola 4.22 Confronto tra gli incassi e la spesa per la gestione della sosta



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI ATAC.

Qualità erogata (Sosta Roma Capitale)

In analogia al contratto per i servizi di TPL, il monitoraggio della qualità erogata per la sosta è svolto ai sensi dell'art. 27 del CdS dall'Agenzia RSM. Il monitoraggio è composto da 8 indicatori a loro volta articolati in 13 voci con peso variabile: il valore consuntivato semestralmente delle singole voci è confrontato con un valore di tolleranza, al di sotto del quale scatta la sanzione, e con un valore obiettivo da perseguire costantemente. Di seguito nella Tavola 4.23 sono riportati i valori medi annui degli indicatori di qualità erogata.

Tavola 4.23 Indicatori di qualità erogata Atac (Sosta Roma Capitale)

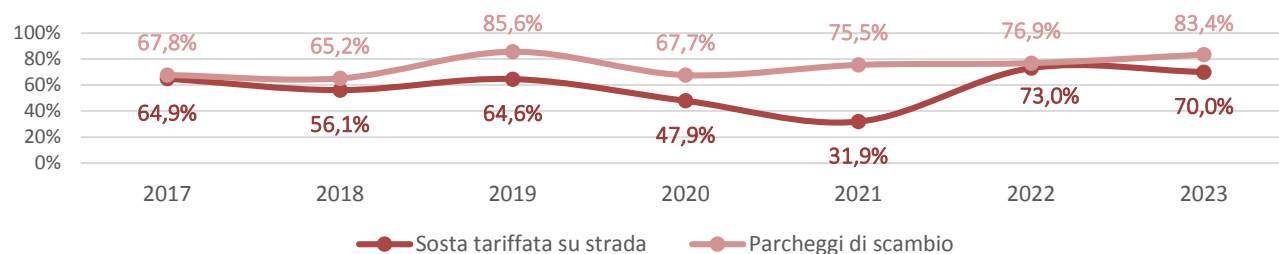
Indicatori qualità erogata	Peso	Tolleranza-Obiettivo	2018	2019	2020	2021	2022	2023
FUNZIONAMENTO PARCOMETRI								
funzionamento parcometri	20%	85% - 95%	95%	99%	100%	100%	100%	100%
RETE DI VENDITA								
punti vendita	15%	80% - 90%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
dematerializzato		80% - 90%	100%	90%	100%	100%	100%	100%
CONTROLLO EVASIONE TARIFFARIA								
controllo evasione tariffaria	10%	80% - 90%	99%	90%	99%	99%	100%	100%
STATO SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE								
sosta tariffata	10%	75% - 85%	89%	85%	84%	91%	94%	91%
parcheggi di scambio		75% - 85%	97%	85%	91%	96%	98%	99%
PULIZIA PARCHEGGI DI SCAMBIO								
pulizia aree parcheggio	10%	80% - 90%	98%	98%	94%	100%	100%	97%
pulizia locali e servizi igienici		95% - 97%	97%	95%	98%	99%	99%	99%
ILLUMINAZIONE PARCHEGGI DI SCAMBIO								
illuminazione parcheggi	15%	80% - 90%	91%	92%	87%	93%	96%	97%
ACCESSIBILITA' PARCHEGGI DI SCAMBIO								
barre	10%	80% - 90%	89%	94%	100%	100%	100%	100%
ascensori e scale mobili		80% - 90%	91%	78%	85%	90%	87%	68%
sistemi di pagamento		80% - 90%	81%	88%	97%	95%	99%	96%
VIGILANZA PARCHEGGI DI SCAMBIO								
vigilanza parcheggi	10%	80% - 90%	100%	100%	93%	99%	100%	100%

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

Qualità percepita e segnalazioni (Sosta Roma Capitale)

L'Agenzia RSM svolge le indagini di qualità percepita al fine di rilevare, mediante un campione statisticamente significativo, la soddisfazione degli utenti fruitori del servizio. Il numero di utenti abbastanza/molto soddisfatti risulta piuttosto stabile per quanto riguarda la sosta su strada, che resta comunque superiore allo standard pre covid-19, e in crescita per i parcheggi di scambio (Tavola 4.24). Per quanto riguarda le segnalazioni, il numero di richieste ricevute è in linea con la media dell'ultimo quinquennio (Tavola 4.25).

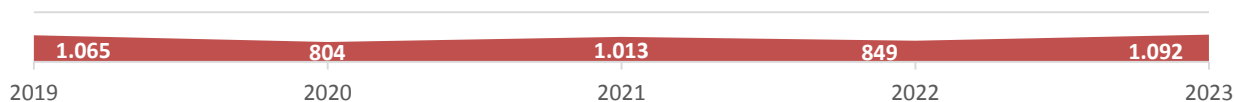
Tavola 4.24 Percentuale di utenti abbastanza/molto soddisfatti della sosta a Roma



Nota: giudizio finale degli utenti espresso a fine intervista.

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

Tavola 4.25 Numero di segnalazioni ricevute da Atac (sosta a Roma)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU CARTA QUALITÀ DEI SERVIZI ATAC.

4.4 Il TPL periferico

Inquadramento contrattuale e societario

Roma TPL scarl è una società consortile a responsabilità limitata costituitasi per la gestione della rete autobus “periferica” messa a gara nel 2004 ([DGC 1009/2004](#), modificata con [DGC 477/2005](#) e [DGC 800/2006](#)), e aggiudicata nel 2010 con [DGC 96/2010](#) per una durata complessiva dell’affidamento di 8 anni.

Nella fattispecie Roma TPL è una società consortile partecipata da COTRI scarl al 66,7% e da Umbria TPL e Mobilità spa al 33,3% e ha gestito, per conto di Roma Capitale, una rete di circa 100 linee per un servizio programmato di 30 milioni di vett-km pari a circa il 24% del servizio complessivamente programmato (cfr. [DAC 159/2023](#)).

Il CdS di tipo net-cost è scaduto il 31 maggio 2018 ed è stato prorogato di anno in anno (in particolare con DD 975/2018, DD 1070/2019, DD 1097/2020, DD 1220/2021, DD 1075/2022, DD 1557/2023, DD 1332/2024 del Dipartimento Mobilità fino al 26 ottobre 2024) e ha previsto, oltre alla gestione diretta del TPL, l’affidamento di una serie di attività accessorie quali: manutenzione delle macchinette validatrici, attività di sorveglianza delle corsie protette e riservate, attività di comunicazione, informazione e rapporti con l’utenza (Tavola 4.26).

Tavola 4.26 Inquadramento contrattuale dei servizi gestiti da Roma TPL

Ente Affidante	Servizi affidati	Contratto/Affidamento		Ultima proroga	
		Atto	Scadenza	Atto	Scadenza
Roma Capitale	TPL di superficie (c.d. "rete periferica") e attività accessorie	DGC 96/2010	31/05/2018	DD 1332/2024	26/10/2024

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI E ALLEGATO 11.6 DEL RENDICONTO DI GESTIONE DI ROMA CAPITALE.

Il nuovo affidamento

In previsione dell’originaria scadenza del contratto con l’attuale affidatario, l’Amministrazione Capitolina aveva proceduto con la pubblicazione di una prima gara (GUUE 2017/S 143-295705) successivamente ritirata a causa di alcuni errori materiali nel bando. Solo con [la seconda gara](#) (CIG 76902860C5 e CIG 7690337AD8) si è arrivati alla proposta di aggiudicazione dell’affidamento in due lotti (1 - est e 2 - ovest). Dopo alterne vicende che hanno visto l’esclusione di Trotta Bus Services spa, a seguito della contestazione di alcune irregolarità da parte dell’ANAC ([DD 208/2023](#)), il DMST ha formulato la proposta di aggiudicazione con [DD 346/2023](#).

A seguito dei due ricorsi presentati al TAR del Lazio da Busitalia Sita Nord (RG 6588/2023 e RG 6605/2023), arrivata seconda per la competizione di entrambi i lotti, il DMST ha confermato la sopraindicata proposta di aggiudicazione con [DD 718/2023](#). Successivamente i ricorsi sono stati ritirati (sentenze 16356/2023 e 16361/2023 della Sezione Seconda del TAR del Lazio) e, in data 27 dicembre 2023, sono stati firmati i verbali di avvio all’esecuzione dei due contratti in via d’urgenza (verbali prott. nn. QG 53431 e QG 53424/2023).

A decorrere da tale data sono cominciate le attività di subentro dei nuovi gestori, nell’ambito del periodo transitorio di 300 giorni concesso dal nuovo affidamento. In data 8 gennaio 2024 entrambi gli aggiudicatari hanno esplicitato e quantificato le proprie riserve sull’adeguatezza del corrispettivo, chiedendone l’incremento sulla base dell’indice NIC, fondando le proprie pretese sul protrarsi degli effetti della pandemia, sulle conseguenze del conflitto bellico in Ucraina e sul tempo trascorso dalla pubblicazione del bando all’aggiudicazione definitiva.

Il DMST ha notificato successivamente le proprie controdeduzioni, precisando per entrambi che le riserve non potevano essere accolte così come formulate dal punto di vista giuridico, avendo inserito negli atti di gara la clausola di revisione del prezzo sulla base dell'indice FOI a partire dal secondo anno contrattuale.

A seguito delle trattative inconcludenti, il DMST ha richiesto un parere all'Avvocatura Capitolina, ritenendo opportuno estendere un quesito all'ANAC nel corso del mese di maggio. In mancanza di un riscontro da parte dell'Autorità, il DMST ha ritenuto a giungno di soprassedere al parere richiesto, diffidando gli aggiudicatari ad ottemperare alle obbligazioni previste dall'affidamento.

In data 26 luglio 2024 il DMST ha proceduto, con [DD 1067/2024](#) integrata con [DD 1087/2024](#), all'avvio dei nuovi contratti di servizio per la gestione della rete bus periferica in due lotti, senza incrementi del corrispettivo chilometrico e con decorrenza dal 1° gennaio 2024. La Tavola 4.27 rappresenta l'attuale inquadramento contrattuale della rete bus periferica e attività accessorie.

Nel frattempo, in data 21 gennaio sono cominciate le attività di subentro nel lotto 1 – est e in data 8 agosto sul lotto 2 – ovest, concluse il 26 ottobre 2024 con la consegna di tutte le linee ai nuovi gestori del servizio.

Tavola 4.27 Inquadramento contrattuale rete bus periferica

Ente Affidante	Ente Affidatario	Servizi affidati	Contratto/Affidamento	
			Atto	Scadenza
Roma Capitale	ATI Autoservizi Troiani srl con Società Autolinee Pubbliche SAP arl	Lotto 1 est TPL di superficie (c.d. "rete periferica") e attività accessorie	DD 1067/2024 DD 1087/2024	31/12/2032
	ATI Bus International Service con Autoservizi Tuscia srl	Lotto 2 ovest TPL di superficie (c.d. "rete periferica") e attività accessorie	DD 1067/2024 DD 1087/2024	31/12/2032

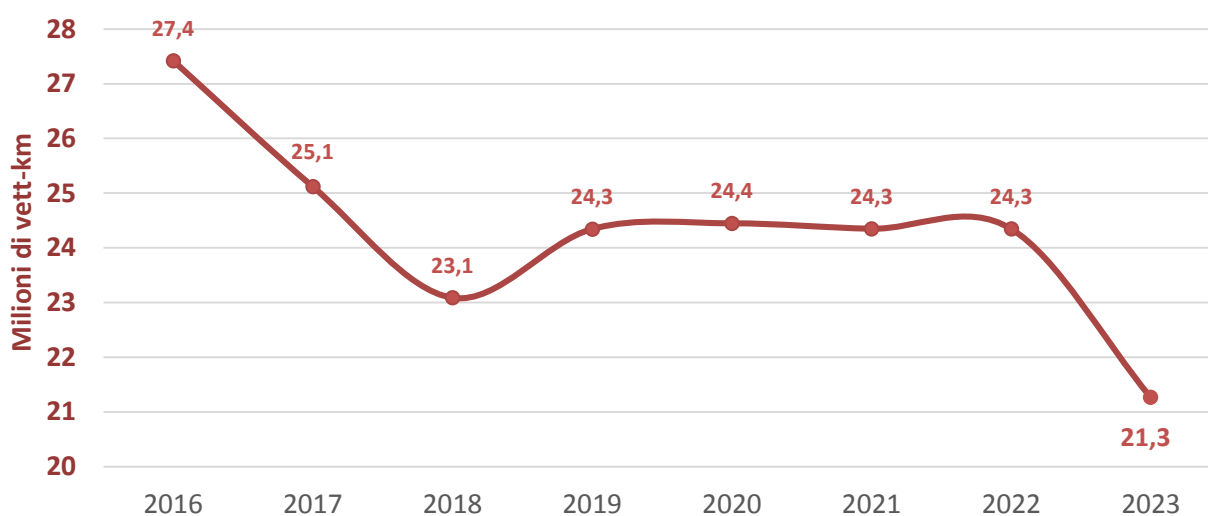
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DD 1067/2024 e DD 1087/2024.

Per ciò che concerne l'annualità 2023, oggetto della presente Relazione, si fa pertanto riferimento al solo servizio erogato da Roma TPL.

Produzione chilometrica del 2023

Nel corso del 2023 Roma TPL ha prodotto 21,3 mln di vett-km effettive, in forte diminuzione rispetto al 2022 (-12,3%) che era già ben al di sotto dei circa 30 mln di vett-km programmati (Tavola 4.28).

Tavola 4.28 Andamento generale della produzione di Roma TPL



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DMST.

Tavola 4.29 Tabella delle cause per corse perse “giustificabili” di Roma TPL

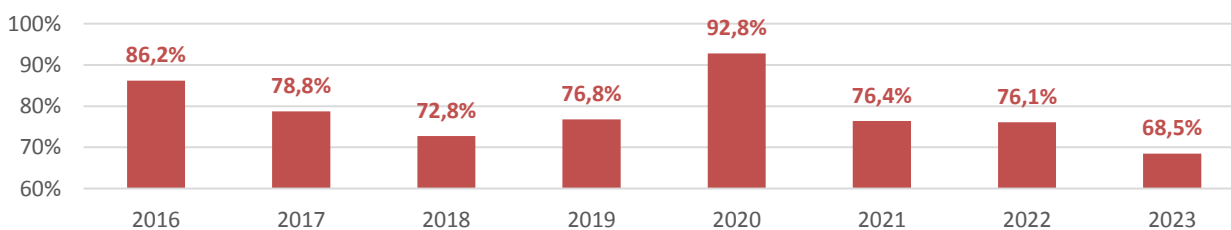
Codice giustificazione	Descrizione giustificazione
A	Malore autista o utente
B	Passaggio ostruito
C	Chiusura al traffico
D	Deviazione percorso
E	Elaborazione dati
F	Vettura non vestita / Codice errato
G	Sistema di bordo AVM guasto
H	Incidente coinvolti
I	Incidente non coinvolti
J	In attesa sistema di bordo
L	Lavori stradali
M	Manifestazioni
N	Dati non disponibili
R	Guasto bus
S	Variazione di servizio richiesto da Atac
T	Rallentamento per traffico
V	Atti vandalici
X	Aggiornamento GPRS

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU CAPITOLATO SPECIALE ALLEGATO AL CDS ROMA TPL.

Per servizio effettivo è stato inteso quello realmente erogato alla cittadinanza, che differisce da quello per il quale è riconosciuto il corrispettivo chilometrico, che comprende anche le corse non erogate per cause “giustificate” elencate nella Tavola 4.29.

Considerando congiuntamente la produzione effettuata con il servizio richiesto all’azienda, fatta eccezione per il 2020, risulta evidente che negli ultimi anni la capacità produttiva di Roma TPL si sia ridotta con una forte contrazione del servizio reso nell’anno appena trascorso (Tavola 4.30).

Tavola 4.30 Rapporto servizio effettuato/programmato rete Roma TPL



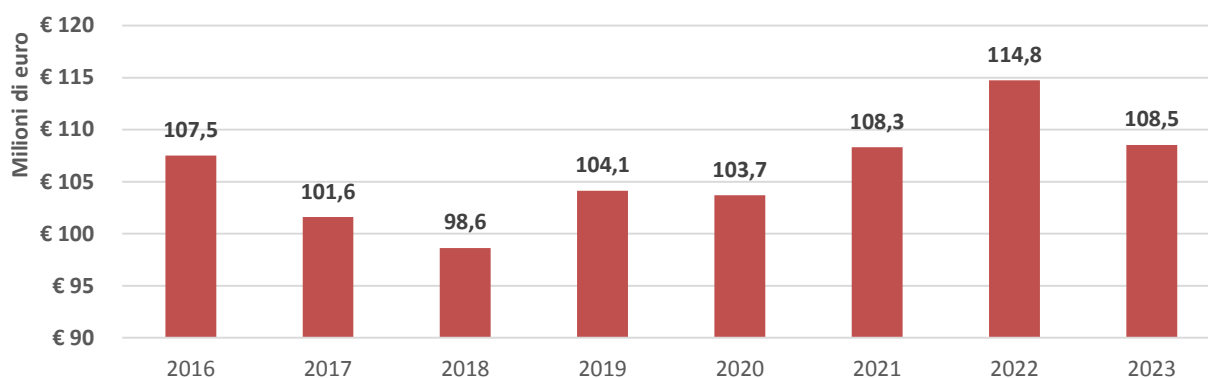
Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DMST.

Dati economici

In ragione del tipo di società, un consorzio di aziende private, e di contratto accordato (net-cost, senza possibilità di ricevere introiti da bigliettazione), si riportano sinteticamente le sole informazioni inerenti alla spesa pubblica (corrispettivo da CdS) e agli introiti ricevuti a seguito della comminazione delle penali nei confronti dell’azienda.

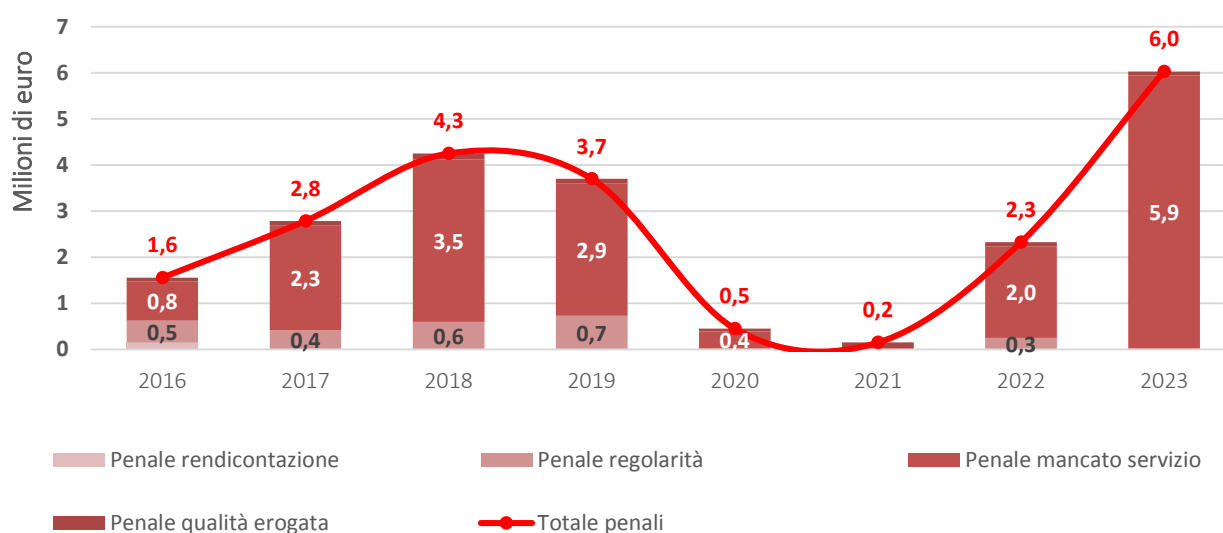
Nel 2023 Roma TPL ha ricevuto 114,8 €mln quale corrispettivo per il servizio, in flessione rispetto all’anno precedente del 5% a causa dei minori volumi erogati: parallelamente le penali sono triplicate rispetto all’anno precedente, soprattutto quelle legate al mancato servizio (Tavole 4.31 e 4.32).

Tavola 4.31 Andamento del corrispettivo riconosciuto a Roma TPL



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DMST.

Tavola 4.32 Andamento delle penali a Roma TPL



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DMST.

Qualità erogata

Il combinato disposto dei CdS tra Roma Capitale e Roma TPL e di Roma Capitale con RSM pone l'Agenzia RSM quale organo di supporto per la valutazione, in contraddittorio, dei parametri di qualità erogata.

La valutazione di Roma TPL è svolta trimestralmente su parametri diversi da quelli su cui è valutata Atac, rendendo non confrontabili le performance rese dalle due aziende. Inoltre, come visto, il CdS di Roma TPL prevede una penale per corse non effettuate e un rimborso delle corse non erogate per cause "giustificate" non contemplati nel CdS Atac. Questa situazione di disparità è stata superata solo con il nuovo affidamento del trasporto periferico, che allinea il monitoraggio della qualità in larga parte al sistema applicato ad Atac (cfr. art. 8 capitolato speciale [gara affidamento TPL periferico](#)). Nel 2023 la qualità del servizio erogato da Roma TPL è stata sostanzialmente paragonabile a quella del 2022 (Tavola 4.33).

Tavola 4.33 Indicatori qualità erogata Roma TPL

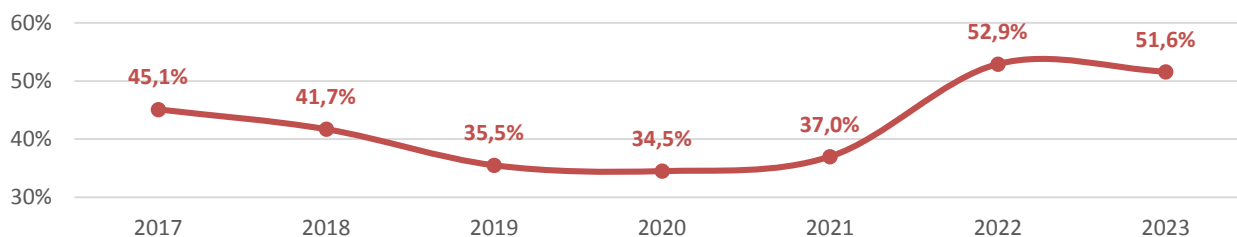
Indicatori qualità erogata	Obiettivo	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sistema di informazione all'utenza									
indicatori Percorso	80%	97,3%	95,0%	92,3%	88,8%	91,0%	90,5%	85,8%	82,2%
cartelli informativi		78,0%	73,8%	71,5%	77,0%	74,0%	70,5%	85,0%	89,8%
sistema informativo multimediale		51,3%	42,5%	32,5%	32,3%	31,0%	20,8%	58,3%	54,0%
annuncio prossima fermata		93,3%	94,8%	92,3%	93,5%	94,3%	88,8%	86,8%	86,0%
media Sis. di inf. all'utenza		76,5%	72,3%	72,8%	72,7%	67,8%	79,0%	78,5%	
Pulizia									
pulizia esterna	80%	80,0%	79,3%	77,8%	83,5%	82,7%	84,5%	83,0%	82,5%
pulizia interna		76,3%	79,0%	75,5%	84,0%	88,7%	91,3%	87,0%	83,3%
graffiti e scritte		76,3%	82,3%	79,5%	83,5%	88,0%	87,3%	83,3%	86,3%
carrozzeria		90,5%	88,5%	87,0%	90,0%	86,0%	91,3%	88,8%	84,5%
media Pulizia		81,5%	79,3%	84,8%	86,3%	88,3%	85,3%	84,0%	
Confort di bordo									
illuminazione	80%	94,3%	92,8%	89,0%	89,3%	90,7%	88,5%	85,3%	84,3%
sedili		88,3%	85,8%	83,8%	91,8%	92,3%	95,5%	93,8%	91,3%
climatizzazione		98,5%	98,8%	94,0%	92,8%	89,0%	81,3%	65,5%	69,3%
validatori biglietti		95,8%	95,8%	94,8%	94,5%	92,7%	95,5%	93,3%	90,5%
media Confort di bordo		93,3%	90,8%	92,0%	91,3%	90,5%	84,5%	84,0%	
Efficienza e sicurezza di bordo									
manutenzione programmata (esb_mp)	95%		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
funzionamento knelling e rampa disabili (esb_kr)		99,9%	98,8%	98,9%	99,9%	95,3%	96,4%	96,9%	98,2%
efficienza comandi posto disabili (esb_pd)		99,8%	100,0%	99,9%	99,6%	98,0%	94,3%	96,1%	95,2%
media Efficienza e sic. a bordo		99,5%	99,8%	100,0%	98,3%	97,0%	97,8%	98,0%	
Media qualità erogata			87,8%	85,5%	87,3%	86,7%	85,8%	86,5%	86,0%
PENALE QUALITÀ EROGATA		88.000	95.000	129.000	103.000	86.000	153.000	84.000	83.000

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DMST.

Qualità percepita

In analogia ad Atac, l’Agenzia RSM cura per conto di Roma Capitale la rilevazione della qualità attesa e percepita del servizio di TPL erogato sul territorio comunale. Nella rilevazione, comune ai servizi resi sia da Atac, sia da Roma TPL, è richiesto agli utenti di esprimere un giudizio preliminare sui servizi prima dell’intervista e, successivamente, un giudizio finale più “consapevole” a seguito dell’indagine effettuata.

Tavola 4.34 Percentuale di utenti abbastanza/molto soddisfatti Roma TPL



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI DMST.

Rispetto ai trasporti gestiti da Atac, si evidenzia come alla ripresa del gradimento registrata nel 2022 sia seguita una fase di stabilizzazione con una lieve diminuzione e comunque al di sotto della soglia della sufficienza (Tavola 4.34).

A conclusione si evidenzia come nei 14 anni di gestione della rete bus periferica da parte di Roma TPL non sia mai stata redatta e pubblicata la Carta Qualità relativa ai Servizi resi (CQS), obbligatoria per l’art. 8 della [L. 27/2012](#).

Per il 2024 è atteso che i nuovi gestori Troiani/SAP e BIS/Tuscia ottemperino a questo obbligo di legge, essendo le CQS previste anche dai contratti di servizio.

4.5 Roma Servizi per la Mobilità

Inquadramento contrattuale e societario

Roma Servizi per la Mobilità srl è un'azienda che supporta Roma Capitale in materia di pianificazione, progettazione, attuazione e gestione di infrastrutture, tecnologie e servizi per la mobilità, inclusi i servizi di informazione della mobilità. Tali prestazioni sono ripartite nei [disciplinari tecnici](#) che compongono l'attuale CdS ([DGCa 460/2023](#)), approvato secondo gli indirizzi definiti con [DAC 64/2023](#) e riportati in Tavola 4.35:

- 1 Pianificazione, ingegneria, investimenti e finanziamenti internazionali;
- 2 Regolazione e monitoraggio dei servizi di trasporto e dei servizi complementari;
- 3 Sistema integrato di controllo del traffico;
- 4 Servizi per la mobilità pubblica e privata;
- 5 Supporto al servizio di trasporto per la mobilità delle persone con disabilità;
- 6 Trasporto scolastico.

Tavola 4.35 Inquadramento contrattuale dei servizi erogati da RSM

Ente Affidante	Servizi affidati	Atto di indirizzo	Contratto/Affidamento		Ultima proroga	
			Atto	Scadenza	Atto	Scadenza
Roma Capitale	Servizi affidati	DAC 64/2023	DGCa 460/2023	31/12/2025	-	-

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI DI ROMA CAPITALE.

I primi cinque disciplinari sono stipulati con il DMST, mentre la gestione del trasporto scolastico è attuata in relazione alle esigenze del Dipartimento Scuola, Lavoro e Formazione professionale. Tra le attività affidate si rammenta il ruolo di agente contabile delle tariffe applicate ai bus turistici/gran turismo e al servizio "[Car Sharing Roma](#)", per il quale RSM incassa i proventi in nome proprio ma per conto di Roma Capitale, che quindi resta titolare degli introiti. Al netto delle attività già affidate, il CdS sottolinea che ogni struttura dell'Amministrazione Capitolina può richiedere a RSM ulteriori prestazioni anche non rientranti tra quelle analiticamente individuate nei singoli disciplinari tecnici, in coerenza con gli stanziamenti presenti negli strumenti di programmazione dell'ente.

Con [DAC 62/2023](#), l'Assemblea Capitolina ha proceduto alla modifica dello statuto della società, inserendo il seguente capoverso:

"[RSM] assicura la pianificazione, progettazione ed attuazione di metropolitane e in generale di sistemi di trasporto rapido di massa quali, a titolo esemplificativo, sistemi a fune, corridoi, sistemi di trasporto pubblico in sede propria e marciapiedi mobili orizzontali [...]"

Tale modifica è stata predisposta con lo scopo di affidare ad RSM, nel prossimo futuro, i compiti attualmente svolti da Roma Metropolitane srl (società in liquidazione).

Attività svolte nel 2023

Nel corso del 2023 RSM ha supportato Roma Capitale nelle seguenti attività afferenti ai disciplinari tecnici:

- Sviluppo di 80 progetti e studi di traffico attuativi del nuovo PGU e del PUMS;
- Progettazione e realizzazione delle nuove aree pedonali/isole ambientali nelle zone di: Aventino, Casal Bertone, Ostia Antica, Quadraro Vecchio, Casal Monastero. Verifiche di dettaglio della nuova isola ambientale di Fonte Meravigliosa, attualmente in realizzazione;

- Interventi puntuali di modifica dello schema di circolazione veicolare all'accesso dell'ospedale Gemelli e di piazza Pio XI;
- Elaborazioni afferenti al Centro di Competenza sulla Sicurezza Stradale di RSM, per fornire informazioni utili ai municipi, al DMST e alla Consulta Cittadina sulla Sicurezza Stradale, Mobilità Dolce e Sostenibilità;
- Progettazione di 7 "strade scolastiche", per la riorganizzazione della viabilità antistante ai plessi scolastici;
- Attuazione del Piano Capitolino della Mobilità Elettrica 2017-2020, mediante il supporto a Roma Capitale nelle fasi autorizzatorie delle nuove colonnine di ricarica dei veicoli: nel 2023 sono state presentate 181 istanze, di cui 126 approvate in sede di conferenza dei servizi;
- Attuazione dei progetti europei e di distribuzione urbana delle merci: USER-CHI, E-SMARTEC, ULaaDS, Move21;
- Partecipazione ai tavoli tecnici del PUMS di Città Metropolitana e supporto nella redazione del Piano delle Merci e della Logistica Sostenibile (PMLS) di Roma Capitale;
- Analisi periodiche dell'andamento della mobilità, avviate a marzo 2020 e tutt'ora in corso;
- Studio trasportistico sugli effetti della ZTL Fascia Verde, rispetto a diversi scenari d'interdizione delle classi di emissione veicolari;
- Piano di gestione dell'evento Formula-E edizione 2023;
- Redazione dei progetti di fattibilità tecnico-economica relativi alla messa in sicurezza delle fermate del TPL;
- Ristrutturazione del TPL di superficie in relazione agli interventi in corso sulla viabilità in vista del Giubileo;
- Monitoraggio dei servizi di TPL, quantità prodotta e qualità erogata;
- Attività di supporto al DMST relativi alle 4 tramvie: TVA, Togliatti, Tiburtina e Termini-Tor Vergata;
- Analisi di scenario, studi e ricerche di settore, tra cui il Rapporto Annuale sulla Mobilità di Roma Capitale;
- Monitoraggio della qualità percepita dei servizi alla mobilità (customer satisfaction);
- Indagini sulle abitudini di mobilità scolastica;
- Reportistica sugli esiti delle domeniche ecologiche;
- Gestione dei rapporti con i Mobilty Manager aziendali e scolastici;
- Supporto al DMST nella gestione e attuazione del piano per lo sviluppo della ciclabilità PNRR;
- Campagne di comunicazione relative ai diversi progetti gestiti;
- Supporto alla mobilità scolastica, analisi delle esigenze della popolazione e ripianificazione o riprogettazione delle linee TPL e dei servizi dedicati;
- Attività ulteriori non ricomprese nel CdS.

Focus sulla riforma locale del settore della sharing mobility

Nel corso del 2023 l'Agenzia RSM ha supportato Roma Capitale nella regolarizzazione della sperimentazione dei servizi di sharing dei monopattini e delle biciclette a pedalata assistita.

La Giunta Capitolina ha approvato le nuove linee guida per lo svolgimento dei servizi di monopattini ([DGCa 225/2022](#)), biciclette ([DGCa 315/2022](#) modificata e integrata dalla [DGCa 103/2023](#)), automobili e scooter ([DGCa 102/2023](#)), ponendo le basi per uno sharing maggiormente diffuso in periferia e in accordo con la necessità di un maggior decoro del centro storico.

Monopattini

Le attività di selezione dei 3 nuovi operatori sono state avviate il 23 agosto 2022 con [DD 789/2022](#) che ha approvato [l'avviso pubblico per la selezione dei nuovi operatori](#), proseguendo con la [nomina della commissione aggiudicatrice](#) (DD 979/2022) e la sostituzione di alcuni profili in corso d'opera: con [DD 1384/2022](#) è stata [modificata la commissione aggiudicatrice](#), mentre con [DD 1399/2022](#) è stato [sostituito il segretario verbalizzante](#).

L'attività legata al rimpasto della commissione aggiudicatrice ha determinato, nel corso del 2023, la necessità di prorogare al 31 marzo i precedenti operatori (DD 1403/2022), proroga ulteriormente protratta al 31 maggio con [DD 370/2023](#) (che ha contestualmente [allungato i lavori di commissione fino al 30 giugno](#)).

Con [DD 597/2023](#) è stato possibile [chiudere i lavori della commissione aggiudicatrice](#). Successivamente con due proroghe tecniche supplementari, necessarie all'implementazione del servizio da parte dei nuovi operatori, ([DD 729/2023](#) per proroga [fino al 31 luglio](#) e [DD 878/2023](#) per proroga [al 31 agosto](#)) è stato possibile avviare il servizio con le nuove modalità.

A decorrere dal 1° settembre sono autorizzati ad operare con i propri monopattini sul territorio di Roma Capitale gli operatori Lime, Dott e Bird. Tra gli elementi di novità più rilevanti si segnalano i [pacchetti gratuiti di corse riservati agli abbonati Metrebus](#), che vengono rinnovati per ciascun mese di validità dell'abbonamento. Tutte le informazioni relative ai monopattini sono disponibili sul [portale dedicato di Roma Mobilità](#).

Biciclette a pedalata assistita

Le attività di selezione dei 3 nuovi operatori sono cominciate il 14 settembre 2022, con [DD 837/2022](#) che ha approvato [l'avviso pubblico per la selezione dei nuovi operatori](#), proseguendo con la [nomina della commissione aggiudicatrice](#) (DD 1162/2022) e [l'apertura delle offerte il 21 novembre 2022](#).

Dopo la [proroga concessa ai lavori della commissione](#) (DD 1397/2022) è stato appurato che nessuna delle offerte presentate rispettava il vincolo di peso massimo di 30 kg per bici previsto dalle nuove linee guida. Constate le esigenze del mercato, la Giunta con [DGCa 103/2023](#) ha integrato il nuovo regolamento del bike sharing ([DGCa 315/2022](#)) eliminando il vincolo di peso e indicando un [nuovo avviso pubblico](#) (DD 585/2023) e nominando con DD 771/2023 la commissione aggiudicatrice.

Il 20 settembre 2023 sono state [aperte le buste con le offerte](#) e a decorrere dal 1° novembre sono autorizzati ad operare con i propri monopattini sul territorio di Roma Capitale ([DD 1209/2023](#)) gli operatori [Lime e Dott](#).

In attesa della nuova assegnazione del servizio il DMST aveva proceduto con [DD 1403/2022](#) alla proroga fino al [31 marzo 2023](#) del servizio ai precedenti operatori, ulteriormente estesa al [31 luglio](#) con [DD 376/2023](#), quindi al [30 settembre](#) con [DD 859/2023](#), infine al 31 ottobre con DD 1137/2023.

Car e scooter sharing

Rispetto agli altri vettori, il servizio di scooter e automobili in sharing è ancora gestito dal regolamento sperimentale con [DGCa 338/2020](#) e affidato con [Manifestazione d'Interesse del 18 febbraio 2020](#), che ha concesso l'esecuzione del servizio fino al 31 dicembre 2022. Successivamente con [DD 16/2023](#) il servizio è stato prorogato fino al [31 marzo 2023](#), con [DD 375/2023](#) fino al [30 giugno 2023](#), con [DD 728/2023](#) fino al [31 agosto 2023](#), quindi con [DD 1037/2023](#) la sperimentazione è stata prorogata fino alla data di entrata in esercizio dei nuovi Operatori,.

In sintesi, lo sharing di Roma Capitale attualmente segue il quadro regolatorio riportato nella Tavola 4.36.

Tavola 4.36 Inquadramento dei servizi di sharing mobility

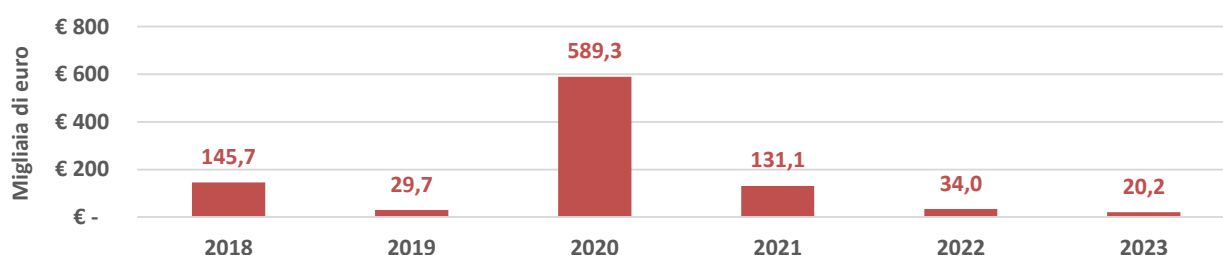
Servizio	Linee guida	Manifestazione di interesse	Scadenza	Proroga	Scadenza
Car/Scooter	DGCa 338/2020	Avviso pubblico del 18/02/2020	31/12/2022	DD 1037/2023	A subentro
Bike	DGCa 315/2022 DGCa 103/2023	DD 585/2023	31/10/2026	-	-
Monopattino	DGCa 225/2022	DD 789/2022	31/08/2026	-	-

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI E AVVISI PUBBLICI DI ROMA CAPITALE.

Bilancio 2023

Il bilancio di RSM nel 2023 si è chiuso in leggero attivo, in analogia all'anno precedente (Tavola 4.37).

Tavola 4.37 Andamento della chiusura di bilancio RSM

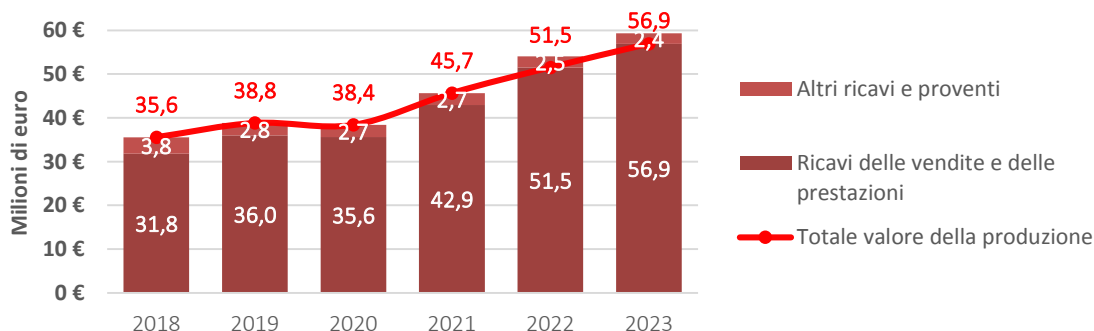


FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI RSM.

Valore di produzione

La maggior parte dei ricavi di RSM sono rappresentati, storicamente, dalle prestazioni erogate nel perimetro del CdS; nel 2023, tuttavia, i ricavi aumentano complessivamente del 10%, in relazione ai maggiori ricavi derivanti da altri servizi d'ingegneria non previsti dal CdS (Tavola 4.38).

Tavola 4.38 Andamento del valore di produzione RSM

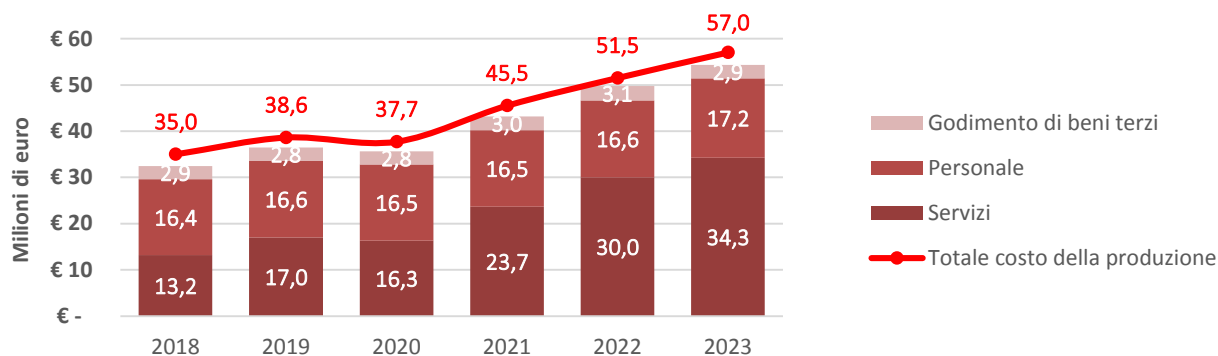


FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI RSM.

Costi di produzione

Parimenti ai ricavi, anche le spese correnti risultano in crescita rispetto al 2022 (Tavola 4.39), con la voce "Servizi" che da sola cumula più della metà dei costi della produzione. Di questi, quasi il 90% è spiegato dalle prestazioni tecniche rese a vario titolo da RSM nei confronti di Roma Capitale.

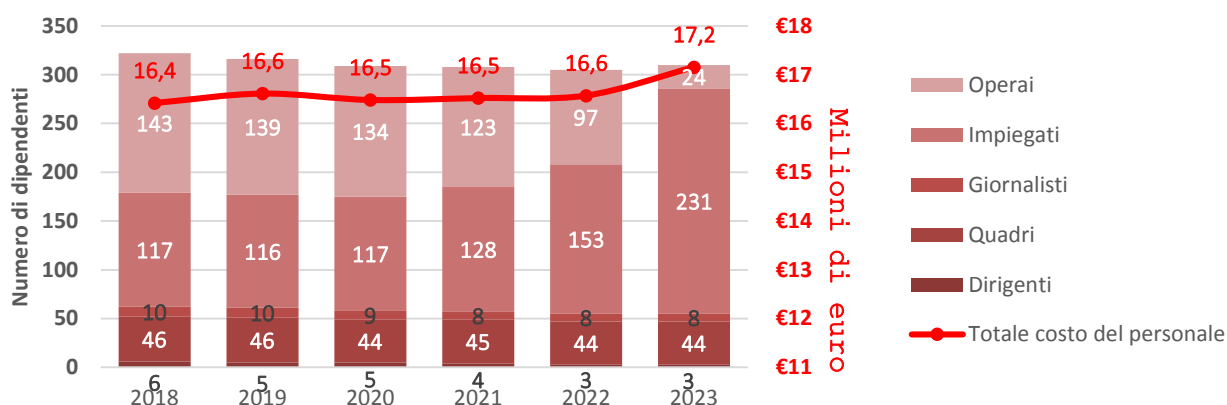
Tavola 4.39 Andamento del costo di produzione RSM



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI RSM.

La forza lavorativa dell'azienda risulta in costante e leggera diminuzione da anni: la forza lavorativa media nel 2023 è stata paragonabile al 2022, ma i costi sono aumentati del 3,6% in forza degli scatti di carriera di circa 70 operai (Tavola 4.40).

Tavola 4.40 Andamento dalla forza lavoro media annua di RSM



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI RSM.

Qualità percepita e segnalazioni

L'Agenzia RSM è sottoposta da Roma Capitale alle indagini di customer satisfaction e al controllo di indicatori di performance (KPI) condivisi con i dipartimenti competenti. Il combinato disposto del quadro normativo nazionale e del ruolo strumentale della società, non pone RSM sotto l'obbligo di adottare la CQS, anche in coerenza con il Regolamento Capitolino sul Controllo Analogico (DAC 64/2023). Gli esiti delle indagini sono comunque pubblicati [nell'apposita sezione "Amministrazione Trasparente"](#).

Osservando gli indicatori di soddisfazione complessiva (CSI), si registra che i servizi erogati al pubblico sono complessivamente giudicati soddisfacenti dagli utenti (Tavola 4.41): in particolare per il 2023 l'unico servizio insoddisfacente per la maggior parte degli utenti è stato il sistema d'informazione e comunicazione costituito dalle paline elettroniche, il sistema video-sonoro nella metropolitana, ma anche volantini e brochure distribuiti in occasione di particolari eventi. Il servizio è legato anche a sistemi di Atac, come l'account Twitter @InfoAtac che nel 2023 contribuisce con un voto di 74/100 alla varietà di canali sui quali si base parte della valutazione.

Tavola 4.41 Percentuale di utenti soddisfatti servizi al pubblico RSM

CSI complessivi Servizi al pubblico	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sportello al pubblico	n.d.	90	91	86	85	93
Sportello online	n.d.	68	71	70	67	68
Contact center	n.d.	84	81	88	78	81
Car sharing (cittadini)	n.d.	n.d.	72	81	71	67
Car sharing (aziende)	n.d.	n.d.	67	77	76	73
Servizio riservato scolastico	81	83	82	81	80	81
Servizio individuale persone con disabilità	79	85	85	85	80	82
Sistema semaforico	55	65	65	61	64	65
Pannelli a messaggio variabile	61	65	67	63	66	66
Sistema di informazione e comunicazione	52	60	64	63	55	55

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI RSM.

4.6 Autoservizi pubblici non di linea (Taxi, NCC)

Gli autoservizi pubblici non di linea sono un sistema di trasporto individuale o collettivo delle persone che svolge una funzione integrativa al TPL ed è effettuato, a differenza del TPL, su richiesta dei trasportati in modo continuativo o periodico su itinerari e orari stabiliti liberamente.

A Roma tale servizio è normato da un apposito regolamento ([DAC 51/2021](#), in ultimo modificato da [DAC 100/2023](#)) in coerenza con la normativa regionale ([LR 58/1993](#)) e nazionale ([L. 21/1992](#)). In città al 2022 sono autorizzate 7.701 licenze taxi e 993 NCC (cfr. [Rapporto ART "Servizi non di linea"](#)), le cui funzioni amministrative sono gestite prevalentemente dall’Agenzia RSM per conto di Roma Capitale nell’ambito dell’attuale CdS. Inoltre, con [OS 59/2023](#), il sindaco ha autorizzato l’adesione alle turnazioni integrative (c.d. “secondo guide”) e con [DGCa 128/2023](#) e [DGCa 353/2023](#) l’Amministrazione ha autorizzato l’immatricolazione di 40 più 25 veicoli di riserva al servizio.

Per far fronte al crescente gap tra la domanda e l’offerta di trasporto, soprattutto in vista del Giubileo 2025, il [DL 104/2023](#) (cd “decreto asset”) convertito in [L. 136/2023](#), è intervenuto prevedendo la possibilità per i Comuni di incrementare le licenze fino al 20% rispetto all’attualità.

Con [DGCa 253/2024](#) l’Amministrazione ha avviato la procedura per l’incremento di 1.000 licenze taxi, approvando con [DGCa 287/2024](#) le linee d’indirizzo per la redazione del bando che è stato avviato [il 2 settembre 2024](#) ([DD 1201/2024](#)). Il 18 ottobre la commissione nominata con [DGCa 372/2024](#) ha approvato l’elenco dei candidati ammessi e ammessi con riserva ([DD 1433/2024](#)) e degli esclusi ([DD 1432/2024](#)). Dopo gli esami orali verrà stilata la graduatoria definitiva per il rilascio delle licenze.

Per rafforzare ulteriormente il servizio l’Amministrazione ha autorizzato l’immatricolazione di 79 veicoli di riserva al servizio taxi ([DGCa 374/2024](#)) e per garantire un’adeguata remunerazione ha disposto l’aggiornamento del tariffario per taxi e NCC ([DGCa 478/2023](#)).

Sotto il profilo della qualità, il servizio è erogato uniformemente alla cittadinanza secondo i principi della CQS ([DGC 1405/1999](#)) e del codice di comportamento ([DGCa 3/2014](#)).

Per ulteriori informazioni e riferimenti normativi si rimanda alla pagina dedicata del sito di Roma Capitale: [“NCC - Taxi e Botticelle per i gestori > Tariffario, Regolamento, Codice di Comportamento e Normativa”](#).

4.7 Roma Metropolitane

Inquadramento contrattuale e societario

Roma Metropolitane srl (di seguito: RMMetro) è una società controllata al 100% da Roma Capitale costituita con [DCC 97/2004](#) (e ssmmii contenute nella [DCC 182/2004](#)) a seguito dell'acquisizione da parte del Comune della SOM srl (Servizi Operativi per la Mobilità, società precedentemente controllata dalla STA spa, ex Società Trasporti Automobilistici che svolgeva le funzioni di agenzia per la mobilità comunale). L'azienda svolge il ruolo di società di progettazione e stazione appaltante per le nuove linee della metropolitana, nonché per i sistemi di trasporto innovativi a capacità intermedia (i c.d. corridoi filoviari della mobilità EUR Laurentina-Tor Pagnotta-Trigoria e EUR-Tor De' Cenci).

I rapporti tra RMMetro e Roma Capitale sono stati storicamente regolati dalla convenzione approvata con [DCC 1/2005](#), che è stata sostituita da un CdS ([DAC 148/2018](#)) con il contestuale affidamento di nuovi incarichi di seguito elencati:

- Linea C (sia costruenda tratta T3, sia project review tratta T2);
- Linea B1, ponte ciclopedonale sull'Aniene e completamento dell'accesso alla stazione Jonio;
- Corridoi filoviari (prolungamento corridoio Laurentina a Trigoria);
- Potenziamento sistema alimentazione elettrica Linea B e deposito Magliana;
- Linea D e prolungamento linea B Rebibbia-Casal Monastero (Gestione e responsabilità del procedimento e del contenzioso);
- Funivia Casalotti-Battistini;
- Funivia EUR Magliana-Villa Bonelli;
- People mover Jonio-Porta di Roma;
- Filovia Ponte Mammolo-S. Andrea (1° fase funzionale fino a Fidene);
- Interventi diffusi per aumentare l'accessibilità;
- Progettazione speciale indagini e supporti per progetti PUMS;
- Sostituzione deviatore Malatesta MC;
- Parcheggi POR: Anagnina, Villa Bonelli, Ponte Mammolo, Annibaliano e Conca D'Oro;
- Stralci funzionali potenziamento e adeguamento funzionale metro A e B.

I dettagli dell'inquadramento contrattuale di RM Metro sono riportati nella Tavola 4.42.

Tali affidamenti sono stati accordati alla società non in coerenza con le previsioni contenute nelle [DAC 53/2017](#) e [DGCa 109/2022](#), che prevedevano la razionalizzazione dell'azienda attraverso lo scorporo del ramo dedicato alla progettazione e realizzazione delle opere e delle infrastrutture per la mobilità urbana differenti dalla linea C all'Agenzia RSM, e alla liquidazione posta in essere con [DAC 79/2019](#).

Il successivo commissariamento della linea C della metropolitana ([DL 32/2019](#) convertito in [L. 55/2019](#) e modificato con [DL 76/2020](#) convertito in [L. 120/2020](#)), in particolare delle tratte T1, T2, T3 da Farnesina a Fori Imperiali e della diramazione C1 Teano-Ponte Mammolo, ha confermato a RMMetro il ruolo di stazione appaltante dell'opera ([OCS 1/2022](#)). Con il [DL 104/2023](#), convertito in [L. 136/2023](#), il governo ha esteso i poteri del commissario straordinario a tutti gli interventi urgenti connessi al completamento delle linee della metropolitana di Roma funzionali alle celebrazioni del Giubileo della Chiesa cattolica per il 2025: la norma consente potenzialmente di remunerare Roma Metropolitane sul quadro economico delle opere in carico fino al 9% del valore del quadro economico stesso, consentendo di stabilizzare l'azienda dal punto di vista finanziario.

Si rammenta, infine, che con [DAC 62/2023](#), l'Assemblea Capitolina ha proceduto alla modifica dello statuto di RSM che si occuperà nel futuro delle progettazioni a seguito della fusione per incorporazione di RMMetro. Una volontà che è stata ribadita dal Sindaco nel [3° rapporto alla Città](#), all'interno del quale sono previsti l'approvazione del bilancio 2023 entro la fine dell'anno e la messa in bonis della società entro marzo 2025.

Tavola 4.42 Inquadramento contrattuale delle attività affidate a RMMetro

Ente Affidante	Servizi affidati	Convenzione		Contratto/Affidamento		Ultima proroga	
		Atto	Scadenza	Atto	Scadenza	Atto	Scadenza
Roma Capitale	Progettazione e realizzazione infrastrutture per la mobilità	DCC 1/2005	-	DAC 148/2018	31/12/2020	-	-

Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI DI ROMA CAPITALE.

Bilancio 2022

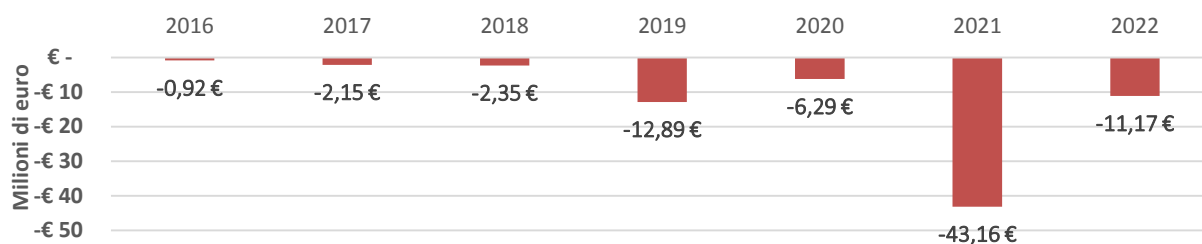
Il bilancio 2022 di Roma Metropolitane, approvato con [DGCa 177/2024](#), si è chiuso con una perdita di 11,2 milioni di euro, comunque in miglioramento rispetto al disavanzo dell'anno precedente (Tavola 4.43).

Rispetto alla consistenza del personale (Tavola 4.44), si registra un ulteriore depauperamento delle poche risorse aziendali rimaste, che nel corso del 2022 hanno operato in regime full smart a causa della politica di massimo contenimento dei costi, realizzata anche con la chiusura degli uffici della società.

Rispetto al 2021 i costi del personale incrementano leggermente per effetto combinato delle cessazioni del personale avvenute nell'anno e per l'attivazione degli strumenti di integrazione salariale (CIG Covid e FIS).

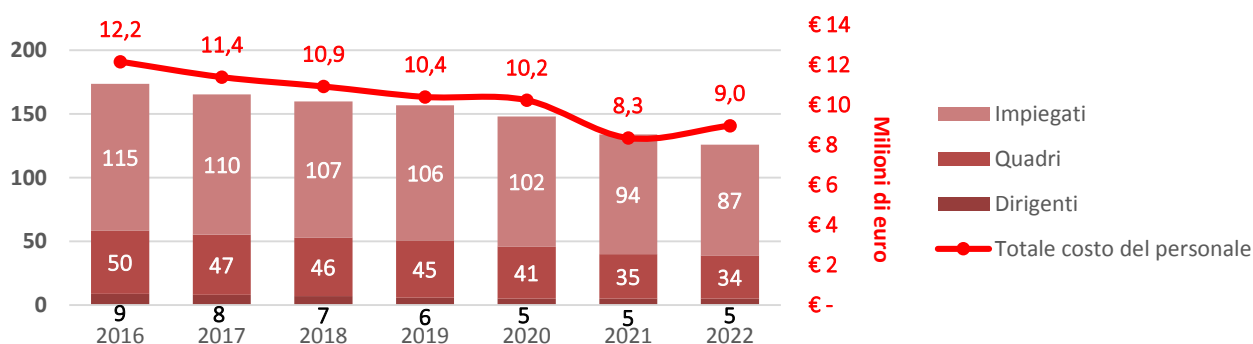
In questo contesto di precarietà è quanto più urgente accelerare sul progetto di messa in bonis della società, al fine di non disperdere ulteriormente il personale altamente specializzato e disporre pienamente delle risorse dell'azienda in vista dell'avvio della cantierizzazione delle tratte T2 e T1 della linea C, prevista per metà 2025.

Tavola 4.43 Andamento della chiusura di bilancio RMMetro



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI RMMETRO.

Tavola 4.44 Andamento della forza lavoro annua media di RMMetro



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU BILANCI RMMETRO.

4.8 Altri gestori di trasporto pubblico

Cotral e Astral – Inquadramento

Oltre alle società contrattualizzate direttamente con Roma Capitale, nel territorio comunale la gestione dei servizi pubblici di trasporto e dei servizi strumentali ad esso connessi è affidata anche ad ulteriori aziende. In particolare, Cotral esercisce per conto della Regione Lazio la maggior parte del servizio bus regionale e interregionale, con molte linee che convergono sui principali nodi di scambio di Roma: Anagnina, Ponte Mammolo, Tiburtina, Saxa Rubra, Cornelia, EUR Magliana e Laurentina.

Oltre ai servizi su gomma, dal 1° luglio 2022 Cotral esercisce il servizio delle ferrovie Metromare (ex Roma-Lido) e Roma-Civita Castellana-Viterbo.

Astral è, parimenti a Cotral, una società controllata al 100% dalla Regione Lazio che si occupa della gestione delle strade trasferite al demanio regionale. Dal 1° luglio 2022 ricopre il ruolo di gestore dell'infrastruttura ferroviaria delle linee Metromare (ex Roma-Lido) e Roma-Civita Castellana-Viterbo, avendo avviato su queste tratte importanti opere di rinnovo delle infrastrutture civili e ferroviarie. Oltre a questi compiti, Astral svolge ulteriori funzioni amministrative, tra cui il monitoraggio del sistema Metrebus e di progettazione delle reti di TPL, precedentemente eseguite dall'AREMOL (Agenzia REgionale per la MObilità del Lazio, soppressa con [LR 14/2019](#)).

Nella Tavola 4.45 è rappresentato il quadro di sintesi dei servizi affidati a Cotral e Astral.

Tavola 4.45 Inquadramento contrattuale dei servizi gestiti da Cotral e Astral

Ente Affidatario	Servizi affidati	Contratto/Affidamento	
		Atto	Scadenza
Cotral	TPL su gomma	DGR 1252/2022	31/12/2032
	Esercizio ferrovie in concessione (Roma-Lido e Roma-Viterbo)	DGR 49/2022	*30/06/2032
Astral	Concessione rete viaria regionale	DGR 794/2020	**31/12/2023
	Infrastrutture ferrovie in concessione (Roma-Lido e Roma-Viterbo)	DGR 50/2022	***30/06/2032
	Monitoraggio sistema Metrebus	DGR 720/2015	-
	Interventi straordinari e urgenti ferrovie regionali	DGR 97/2022	-

(*) con facoltà di proroga per ulteriori 8 anni.

(**) concessione a tempo indeterminato, con rinnovo contrattuale automatico.

(***) con facoltà di proroga per ulteriori 10 anni.

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI VARIE REGIONE LAZIO.

Cotral e Astral – Il nuovo modello a “Unità di Rete”

In ottemperanza all'art. 4-bis della [L. 102/2009](#), che impone la messa a gara di almeno il 10% dei servizi di trasporto pubblico, la Regione Lazio ha avviato negli ultimi anni una ricognizione dei livelli di servizio da garantire ([DGR 912/2019](#)), approvando infine un nuovo modello di programmazione del trasporto pubblico regionale ([DGR 617/2020](#)) basato su 11 ambiti territoriali ottimali definiti “Unità di Rete”.

Sono escluse da questa procedura le reti di TPL dei capoluoghi di provincia, affidati autonomamente dalle amministrazioni locali.

A valle della gara gestita da Astral ([G01164](#)), attualmente in fase di aggiudicazione, è previsto l'ampliamento del sistema Metrebus alle UdR, con i nuovi titoli Metrebus Plus che consentiranno di viaggiare su tutti i vettori delle reti di trasporto locali e regionali.

Cotral e Astral – Produzione, dati economici e di qualità erogata/percepita

A mero titolo informativo si rappresenta che i dati di produzione, di bilancio e di qualità erogata e percepita dei servizi gestiti da Cotral e Astral sono disponibili nelle sezioni “Amministrazione Trasparente” dei siti delle rispettive società, in ottemperanza al [D.Lgs. 33/2013](#).

Gruppo FS – Inquadramento

Ferrovie dello Stato Italiane spa (di seguito Gruppo FS) è una società a capitale al 100% controllato dal MEF che gestisce il trasporto ferroviario nazionale e fornisce ulteriori servizi a livello nazionale e internazionale. I servizi sono erogati dalle [diverse società del Gruppo](#), secondo quanto definito dal piano industriale per il periodo 2022-2031 e sono coordinati dalla holding controllata dallo Stato italiano.

Rispetto all’assetto industriale, sono rilevanti per la gestione del trasporto ferroviario regionale del Lazio, che insiste anche sul territorio di Roma Capitale, le società di Rete Ferroviaria Italia (gestore d’infrastruttura) e Trenitalia spa (gestore del servizio) secondo quanto riportato nella Tavola 4.46.

Tavola 4.46 Inquadramento contrattuale dei servizi di trasporto ferroviario regionale

Ente affidatario	Ente affidante	Servizi affidati	Atto di indirizzo		Contratto	
			Atto	Scadenza	Atto	Scadenza
Trenitalia spa	Regione Lazio	Trasporto pubblico ferroviario regionale	DGR 842/2016	-	DGR 316/2018	31/12/2032
RFI spa	Stato	Gestione infrastruttura ferroviaria	-	-	DM 138T/2000	31/10/2060

FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DELIBERAZIONI IN OGGETTO.

Hanno invece un ruolo più di secondo piano le società:

- **Busitalia Sita Nord srl**, che assicura nel Lazio per conto di Trenitalia sia le corse bus ordinarie, sia le navette sostitutive in caso di interruzione del servizio ferroviario;
- **FS Sistemi Urbani srl**, che svolge il compito di riqualificazione e valorizzazione del patrimonio del Gruppo, contribuendo in maniera significativa ai progetti di riqualificazione delle stazioni esistenti;
- **Grandi Stazioni Rail spa**, che ha lo scopo di riqualificare e gestire, anche commercialmente, le 14 maggiori stazioni ferroviarie italiane, tra cui Roma Termini e Roma Tiburtina.

Nel Lazio, il servizio è organizzato su 14 direttrici, così denominate:

- FL1 Orte-Fiumicino Aeroporto;
- FL2 Roma-Tivoli/Avezzano;
- FL3 Roma-Vigna Clara/Cesano-Viterbo;
- FL4a Roma-Albano;
- FL4f Roma-Frascati;
- FL4v Roma-Velletri;
- FL5 Roma-Civitavecchia/Grosseto;
- FL6 Roma-Cassino/Caserta;
- FL7 Roma-Formia/Napoli;
- FL8 Roma-Nettuno;
- Leonardo Express (Roma Termini-Fiumicino Aeroporto);
- Viterbo-Orte;
- Avezzano-Roccasecca;
- Terni-Rieti-L’Aquila.

All'interno delle 14 direttrici i servizi sono organizzati su 72 relazioni (cfr. [Rapporto Annuale Mobilità 2023 RSM](#)), con corse complete e limitate tra le diverse stazioni delle singole direttrici.

Gruppo FS – Produzione, dati economici e di qualità erogata/percepita

A mero titolo informativo si rappresenta che i dati di produzione di Trenitalia nel Lazio, di bilancio del Gruppo FS e sulla qualità erogata e percepita dei servizi erogati dalla Divisione Regionale di Trenitalia nel Lazio sono disponibili nelle sezioni dei siti “Direzione Regionale Lazio” di Trenitalia e “Lazio - Interventi previsti nella regione” di RFI, nonché nella sezione “Contratto di servizio n. [sic] - del 14/06/2021” della Regione Lazio.

4.9 Qualità della vita

Nell'ambito dell'edizione 2024 dell'[Indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali a Roma](#), i servizi principalmente legati al territorio – fra cui tipicamente quelli della mobilità e del trasporto pubblico locale – sono stati analizzati anche in base alla soddisfazione espressa dai cittadini, disaggregata per la zona CAP di residenza.

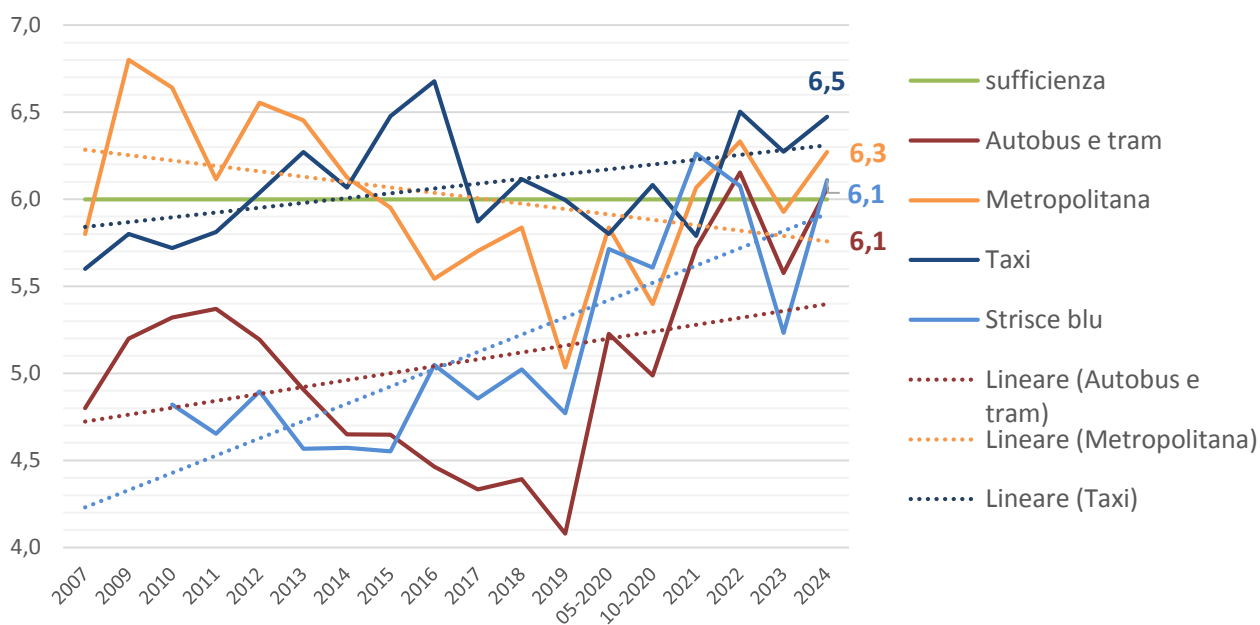
Per chiudere il quadro del settore, di seguito si illustra sia l'andamento nel tempo dei voti medi relativi ai servizi di superficie e metropolitana e di quelli dei taxi e della sosta a pagamento, sia la mappatura delle valutazioni territoriali per CAP.

Andamento dei voti dei servizi del settore mobilità e trasporto pubblico

Nel settore della mobilità (Tavola 4.47), si assiste a un generalizzato miglioramento rispetto al 2023, che riporta tutte le valutazioni sopra la sufficienza (come in passato era successo solo nel 2022), con un apprezzamento più solido per i taxi e per la metropolitana.

Nel più lungo periodo, si assiste a un tendenziale miglioramento della valutazione, nell'ordine, della sosta a pagamento, del trasporto pubblico di superficie e dei taxi (evidenziate dall'inclinazione positiva nelle rispettive lineari), mentre la tendenza è negativa per la metropolitana, influenzata dal calo di gradimento del periodo 2019-2021.

Tavola 4.47 Andamento del voto medio per il comparto del TPL e della mobilità



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

Trasporto pubblico locale: voti medi per zone CAP

Nel 2024, i servizi di trasporto pubblico a Roma sono in media reputati sufficienti, dal 6,1 del servizio di superficie al 6,3 della metropolitana. La Tavola 4.48 mette in evidenza la variabilità territoriale dei voti medi aggregati per aree CAP, dove i colori più intensi indicano maggiore soddisfazione e viceversa.

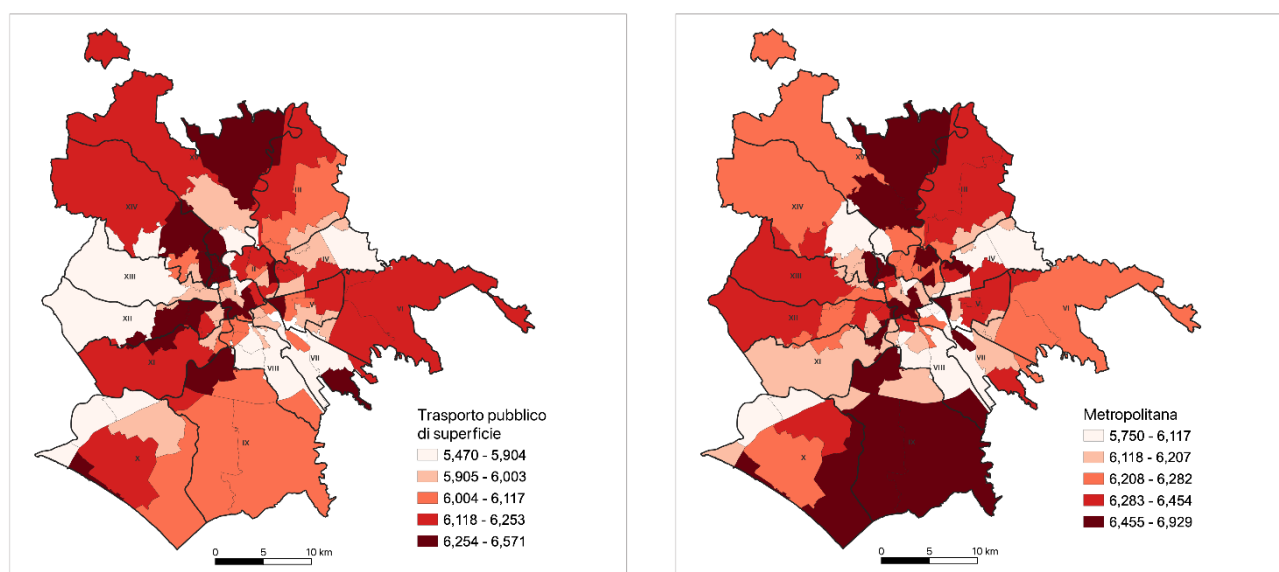
Come è possibile osservare poche aree condividono una soddisfazione superiore alla media per entrambi gli aspetti del servizio di superficie e metropolitana. Si tratta di tutte aree servite anche da collegamenti su ferro: l'area periferica fra la via Tiberina e la Cassia bis (servita anche dalla ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo), la zona fra il Vaticano e la Balduina (interessata dall'incrocio fra la Metro A e la ferrovia FL3 Roma-Cesano-Viterbo), la zona Eur-Portuense-Magliana (servita dalla ferrovia Metromare), il lungomare di Ostia e, più in centro, le zone Trastevere, Testaccio, San Saba, Celio, Esquilino, Termini (tutte vicine a ferrovie e/o metro).

Analogamente, anche le zone meno soddisfatte, quelle che non raggiungono la sufficienza in nessuno dei due servizi, sono relativamente poche, ma sono estremamente rilevanti, in quanto esprimono una criticità assoluta per quanto riguarda l'efficacia percepita del trasporto pubblico locale. Le aree più problematiche, in questo senso, sono l'VIII municipio all'interno del GRA e la zona contigua del VII municipio anche fuori dal GRA nella parte ovest, la zona Nomentana-Tiburtina fuori dal GRA, quella di Campo Marzio, e la zona del municipio X confinante con Fiumicino (anche a causa della scarsa connessione con la ferrovia Metromare).

In generale il servizio di bus e tram è ritenuto insufficiente anche in tutte le aree più periferiche dei municipi XII, XIII e nella parte contigua del XIV (Ottavia); nella zona interna al GRA del VII municipio; nelle aree centrali a Flaminio-Vigna Clara-Tor di Quinto e nel Centro storico in zona Ludovisi, Campo Marzio, Tridente, Trevi. Una sufficienza piena caratterizza invece la parte del VII municipio esterna al GRA, lungo la via Anagnina e le zone Trionfale-Aurelia-Pisana-Bravetta, soprattutto all'interno del GRA.

Il servizio della metropolitana è reputato insufficiente in tutta un'ampia zona a nord-ovest del Foro Italoico (Camilluccia, Trionfale, Primavalle, Ottavia), al Collatino e a Ponte Mammolo-San Basilio. Si avvicina invece al 7 in tutta la zona a sud del GRA, a cavallo dei municipi VII, IX e X; nella parte più vicina al centro della zona Portuense-Magliana; al Tuscolano; nella zona Salaria-Prati Fiscali-Monte Sacro; a Pietralata-Collatino e nell'area nord Cassia-Giustiniana.

Tavola 4.48 Voto medio per zone CAP sui servizi di trasporto pubblico locale



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

Taxi e sosta a pagamento: voti medi per zone CAP

I voti medi per CAP su taxi e sosta a pagamento sono illustrati nella Tavola 4.49, dove i colori scuri indicano anche in questo caso livelli di soddisfazione più elevati. Il servizio taxi, con un voto medio pari a 6,5, raggiunge la sufficienza piena in tutte le aree della Capitale, mentre la sosta a pagamento ottiene un voto medio appena sufficiente (6,1).

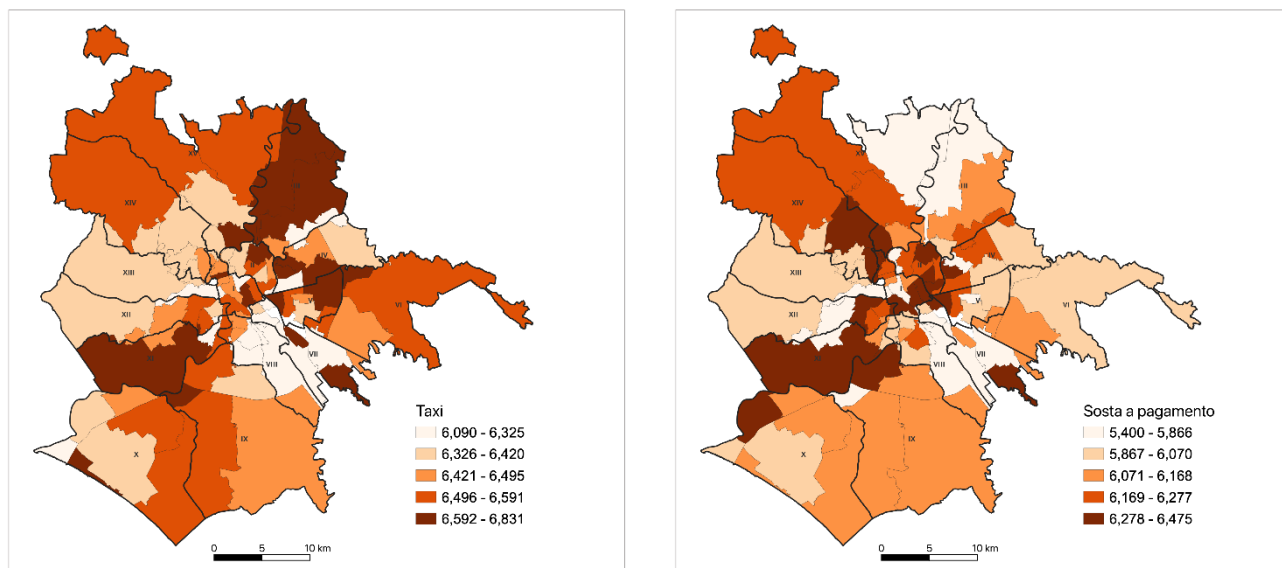
Per il servizio taxi, le aree più soddisfatte esprimono valutazioni vicine al 7 e coprono quasi tutto il III municipio, la zona periferica della via Portuense e il lungomare di Ostia, la periferia del VII municipio lungo la via Anagnina, i quartieri Prenestino-Centocelle-Colli Aniene, a cavallo del GRA; più in centro, alta soddisfazione viene manifestata nelle zone del Tridente nel Centro storico, a Termini-San Lorenzo, a Prati, a Vigna Clara-Corso Francia e in tutta la zona Salaria-Prati Fiscali-Monte Sacro e oltre.

Le zone meno soddisfatte, che esprimono appena la sufficienza, sono concentrate nei municipi VII e VIII all'interno del GRA, nella zona Spagna-Quirinale-XX Settembre, al Tiburtino e lungo alcune direttrici principali, fra cui via Gregorio VII-via Aurelia a ovest, la parte più centrale di via Portuense verso sud-ovest, via Nomentana a nord-est.

Per quanto riguarda le strisce blu, la fascia periferica si divide abbastanza equamente fra valutazioni sufficienti e insufficienti. Le aree che esprimono una sufficienza piena sono la zona Portuense-Magliana-Pisana a sud-ovest, l'area periferica del VII municipio lungo la via Anagnina a sud-est e, a nord-ovest, quella Trionfale-Ottavia fino anche a La Storta e alle zone della Giustiniana, Santa Maria di Galeria e Cesano. A cavallo della sufficienza si trovano gran parte delle zone a sud della Capitale, la zona delle Torri a est del GRA e l'area Montesacro-Talenti-Nomentana. Le valutazioni scendono al di sotto della sufficienza in diverse zone periferiche a sud (Ostia, Infernetto-Dragona), ovest (XII e XIII municipio) ed est (a cavallo dei municipi IV, V e VI), ma soprattutto nei territori del VII e dell'VIII municipio a sud-ovest, del XV e del III a nord (Labaro, Casal Boccone), ad Acilia e nella zona di Bravetta a ovest.

Nell'area centrale le valutazioni positive sono prevalenti e interessano varie aree centrali dei municipi I, II, IV e V. La zona Vigna Clara-Corso Francia-Cassia esprime una sufficienza nella media, mentre un'insufficienza piena si rileva nella zona del Centro storico, al Flaminio e a Pietralata.

Tavola 4.49 Voto medio per zone CAP sul servizio taxi e sulla sosta a pagamento



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