

2. Il trasporto pubblico locale

Questo capitolo illustra le principali trasformazioni avvenute nel settore del trasporto pubblico locale negli ultimi anni, soffermandosi in particolare sulle prime esperienze di affidamento del servizio con procedura ad evidenza pubblica (gara) in alcune regioni italiane e nel Comune di Roma. Il tema è di grande rilevanza considerando che la riforma del settore verso obiettivi di maggiore efficienza e qualità si impernia sulla promozione della concor-

renza *nel* mercato per conseguire questi obiettivi. Il settore riveste inoltre una grande rilevanza per il Comune di Roma, visti gli ingenti flussi finanziari in entrata e in uscita che esso genera, ma soprattutto merita attenzione per il suo forte impatto sulla qualità della vita dei cittadini e sull'ambiente. A tale tema è dedicata l'ultima parte del capitolo, che illustra i risultati della *Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma*.

2.1 Organizzazione e aspetti istituzionali

2.1.1 *La riforma del trasporto pubblico locale. Il quadro normativo nazionale e regionale*

Con l'emanazione dei decreti legislativi n. 422 del 19 novembre 1997 e n. 400 del 20 settembre 1999, sono state poste le basi per un riassetto del settore del trasporto pubblico locale (TPL) verso obiettivi di maggiore efficienza, qualità e apertura al mercato¹. Successivamente, l'art. 35 della legge finanziaria 448/01 ha dettato disposizioni concernenti l'affidamento a gara di tutti i servizi locali, ivi compresi quelli di trasporto locale (cfr. Cap. 1), mentre la legge 1 agosto 2002, n. 166, c.d. "collegato infrastrutture" alla Legge finanziaria, ha definito all'art. 45 le modalità di redazione dei bandi per l'affidamento dei servizi e la durata dei regimi transitori. L'assetto normativo del settore, così come quello di altri servizi pubblici locali (cfr. Cap. 1), non può tut-

tavia definirsi completato per via della mancata emanazione del regolamento di attuazione del citato articolo 35, oltre che per la persistenza di dubbi interpretativi in merito a norme vigenti che non agevolano l'adozione di provvedimenti attuativi da parte delle Regioni e degli enti locali.

I provvedimenti menzionati hanno introdotto diverse innovazioni di carattere amministrativo e regolatorio. Sul piano delle competenze, si sono da un lato unificate le responsabilità di programmazione e di finanziamento di tutti i servizi di trasporto locale presso le regioni e trasferite agli enti locali (province e comuni) tutte le funzioni che non richiedono esercizio unitario, come da modifica del Titolo V della Costituzione. E, dall'altro, si è abolito il fondo nazionale trasporti e attribuita la responsabilità finanziaria alle Regioni con l'imposizione di vincoli di copertura dei costi stringenti.

¹ Per una descrizione più accurata dei caratteri della riforma del TPL, si veda: *Autorità per i servizi pubblici locali del Comune di Roma*, Relazione sui servizi pubblici nella città di Roma, gennaio 2002.

Sul piano della regolazione, la riforma accoglie il principio della concorrenza *per* il mercato, con l'obbligo di esperire le gare entro il 1 gennaio 2004, ed introduce la netta separazione delle funzioni di programmazione e regolazione (delle amministrazioni pubbliche) da quelle di gestione industriale, attribuite a aziende trasformate in società per azioni.

La nuova normativa impone inoltre l'obbligo della stipula di contratti di servizio tra enti locali e aziende produttrici.

I decreti legislativi 422/97 e 400/99 sono stati recepiti da tutte le regioni a statuto ordinario alla fine del 2002. La Regione Lazio, con la L.R. n. 30 del 16 luglio 1998, è stata tra le prime ad adeguarsi al D.lg. 422/97, provvedendo al conferimento alle province e ai comuni di tutti i compiti che non richiedono l'esercizio unitario a livello regionale e, in sede di prima attuazione, ha anche provveduto alla individuazione della rete dei servizi minimi provinciali, regionali e interregionali. A loro volta i Comuni si sono attivati per definire la rete dei servizi minimi di propria competenza, tenendo conto delle risorse finanziarie ripartite e assegnate dalla Giunta Regionale sulla base della spesa storica.

A seguito dell'entrata in vigore del D.lg. 400/99, ai sensi del quale le Regioni possono prevedere un periodo transitorio da concludersi comunque entro il 31 dicembre 2003 nel corso del quale mantenere gli affidamenti agli attuali concessionari ed alle società derivanti dalle trasformazioni delle aziende speciali e loro consorzi, la Regione ha emanato la legge n. 35 del 19 dicembre 2001, con la quale sono state apportate alcune seppur limitate modifiche ed integrazioni alla L.R. n. 30/98. Tra queste vale menzionare, in particolare, la proroga al termine del 2002 dell'obbligo di copertura dei costi (del 35%) da parte delle società gerenti, obbligo che comunque risulta già assolto dalle società del TPL romano (Tav. 2.1). Più rilevante è invece il principio di assegnazione delle risorse ivi sancito che stabilisce che la Regione, limitatamente ai servizi con percorrenza superiore a due milioni di chilometri annui, corrisponde agli enti affidanti il 90% della spesa storica corrispondente ai

Tav. 2.1 Percentuale di copertura dei costi (ricavi da traffico/costi). Anno 2000

Milano	41,0
Torino	37,0
Roma	35,2
Firenze	34,8
Bologna	30,8
Genova	27,1
Bari	24,4
Napoli	18,7

Fonte: Aci, "Osservatorio della mobilità", 2002 e aziende di trasporto locale.

contributi erogati ai soggetti esercenti il trasporto pubblico locale per il 1998.

Sul punto un'indagine comparativa della Corte dei Conti² rileva che risulta ancora non condivisibile l'ancoraggio dei contributi al solo criterio della "spesa storica", senza alcuna considerazione delle componenti di costo effettivo del servizio: cosa questa che potrebbe dar luogo al perpetuarsi dei ripiani dei disavanzi (es. Co.Tra.L.) ed alla vanificazione dei principi di riequilibrio del settore che costituiscono l'obiettivo primario della riforma.

Facendo leva sulla riforma del Titolo V della Costituzione che, come si è detto, attribuisce alle Regioni la competenza in materia di organizzazione del TPL, nel mese di aprile 2003 il Consiglio regionale ha ulteriormente modificato la L. 30/98. La principale novità della nuova legge riguarda la possibilità per gli enti locali di affidare per altri tre anni (a partire dal 2004) il servizio ai vecchi gestori. La norma si allinea con quanto previsto dalla legge n. 5 del 3 marzo 2003 (c.d. Legge Co.Tra.L.), che concede un'analoga proroga nella gestione del servizio delle aziende di proprietà pubblica, qualora venga privatizzata una quota superiore al 15% del capitale. Ma le innovazioni della legge sono anche altre, come di seguito elencato. La durata massima dei contratti di servizio, che vengono portati a 8 anni quelli per il trasporto di superficie e a quindici per quelli su ferrovia (art. 28, comma 1). La ridefinizione dei bacini di

² Corte de Conti – Sezione Autonomie, La gestione del trasporto pubblico locale e lo stato di attuazione della riforma a livello regionale – *Relazione comparativa e di sintesi sull'andamento dei trasporti locali, 19 marzo 2003.*

traffico, articolati in unità di rete, che ora coincidono non solo con i territori delle Province, ma anche con quelli del Comune di Roma (art. 5, comma 1 e 2); gli oneri per i finanziamenti relativi ad assicurare i servizi minimi, che rimangono in parte a carico della Regione, e in parte imputabili anche ai bilanci dei rispettivi enti pubblici, Regione, Provincia e Comune (art. 18, comma 3); la revoca dell'affidamento in caso di mancato rispetto delle disposizioni normative e degli obblighi contrattuali per il personale dipendente. Relativamente ai mezzi e alle infrastrutture, il nuovo disposto prevede che questi verranno trasferiti al vincitore della gara dietro corresponsione all'impresa cessante del valore di mercato dei beni, al netto dei contributi ricevuti, ovvero nel caso di sola messa a disposizione degli stessi, il nuovo gestore dovrà corrispondere un "canone di utilizzo dei beni medesimi" (art. 22). In materia di adeguamenti tariffari, la legge prevede che i criteri, sia per il sistema integrato, sia per quello non integrato, seguano il metodo del *price-cap* (art. 36).

La legge attribuisce inoltre all'Agenzia regionale per la mobilità nel Lazio – istituita nel mese di marzo 2003, in sostituzione del precedente Osservatorio previsto dalla L. 30/98 – alcuni compiti per l'attuazione della programmazione e pianificazione del TPL, per l'analisi costante della mobilità regionale e il controllo della qualità, sicurezza e impatto del sistema di trasporto su territorio e ambiente (art. 27).

2.1.2 Le gare per l'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale

Come si è detto, uno degli elementi di maggiore interesse della riforma del trasporto pubblico locale è l'in-

troduzione della concorrenza per il mercato. La normativa di riferimento a questo proposito è la Legge 158/1995 che regola gli appalti nei settori esclusi.

Le gare sono state già esperite per lotti interi o parte dei servizi già a partire dal 1998 in alcune regioni, mentre altre sono partite più in ritardo ed alcune non saranno in grado di rispettare la scadenza del gennaio 2004.

Le tavole 2.2a e 2.2b contengono un'analisi comparata dei bandi di gara delle due tornate di gara che si sono succedute nel settore, la prima all'indomani dell'approvazione del D.lg. 422/97 e che ha visto protagoniste le regioni Toscana, Friuli Venezia-Giulia e il Comune di Roma³, e l'altra a partire dall'inizio del 2000, dopo l'emanazione del D.lg. 400/99.

L'analisi comparata dei bandi di gara è condotta con particolare riguardo alla dimensione dei lotti, alle clausole di subentro nel materiale rotabile e di reintegro del personale, nonché agli esiti (Tav. 2.2a e 2.2b). Vale osservare innanzitutto che il contenuto dei capitolati e le procedure di gara recepiscono le direttive impartite nelle leggi di recepimento dei citati D.lg. 422/97 e 400/99 e pertanto l'analisi comparata dei bandi di gara (e dei capitolati) è anche un'analisi comparata delle normative regionali. La gran parte delle regioni ha optato per la procedura ristretta, il criterio di aggiudicazione dell'offerta economicamente più vantaggiosa con diversa ponderazione degli elementi qualitativi e di quelli economici, contratti di servizio prevalentemente di tipo *net cost*⁴, ovvero al netto dei ricavi tariffari, che vengono attribuiti all'impresa aggiudicataria.

In controtendenza rispetto all'orientamento prevalente verso le gare *net-cost*, nelle grandi aree metropolitane come Roma e Milano, viene adotta-

³ La prima a partire è stata la Regione Toscana nel 1998, prima ancora che fosse emanato il D.lg. 400/99, seguita dalla Regione Friuli Venezia Giulia che ha indetto le gare a fine 1999.

⁴ Nei contratti a garanzia di ricavi (Gross-cost contract) il costo di produzione è a carico del gestore/affidatario mentre quello commerciale è a carico dell'ente committente/appaltante. La remunerazione del gestore è definita su costi standard e parametri di servizio predefiniti. L'incentivo principale in capo al gestore è pertanto la ricerca dell'efficienza gestionale. Nei contratti sulla base del rischio commerciale (Net cost contract) il costo di produzione e quello commerciale sono a carico del gestore/affidatario, che incassa direttamente i proventi senza ricevere alcun corrispettivo dall'ente appaltante. Vale tuttavia sottolineare che, anche nei contratti *net cost*, il prezzo unitario, ossia le tariffe sono definite nel contratto di servizio dall'ente appaltante e pertanto il gestore può fare leva solo sui volumi nelle sue politiche commerciali. Nella variante del contratto gross-cost incentivante, il contratto include meccanismi incentivanti legati al raggiungimento di obiettivi qualitativi e quantitativi. Secondo alcune interpretazioni giuridiche, il contratto *net cost* è l'unica procedura compatibile con il metodo *price-cap*, cui rimanda l'art. 18 del D.lg. 422/1997, e questo, ove fosse obbligatoria l'adozione del *price-cap*, escluderebbe la possibilità di gare gross-cost.

to il contratto *gross cost*, per l'alta priorità assegnata alla politica della mobilità urbana e alla necessaria distinzione tra rischi industriali, in capo al gestore, e rischi commerciali, strettamente dipendenti dalle misure di *governance* della mobilità (corsie preferenziali, telematica, sistema tariffario) in capo alle Agenzie.

Quasi tutti i bandi sanciscono l'obbligo della assunzione del personale non dirigente dell'impresa uscente, prevedono il subentro nella titolarità del materiale rotabile, consentono la formazione di Associazioni Temporanee d'Impresa (di seguito ATI) per la partecipazione a gare. Come requisito viene posto l'obbligo di aver esercitato una quota parte consistente del volume di traffico messo a gara.

Non tutti i bandi di gara, in conformità al dettato della normativa regionale, prevedono esplicitamente l'obbligo connesso con le *essential facilities*, ovvero la possibilità per i concorrenti di avere eguale possibilità di accesso al materiale rotabile⁵.

Con riferimento ai risultati della prima tornata di gara, si osserva che in Toscana le gare per la concessione in esclusiva di 10 lotti di servizi di competenza regionale sono state vinte da ATI costituite in prevalenza da operatori regionali. Le gare sono state però annullate a seguito di sentenza del TAR. Il ricorso (di imprese non vincitrici) accolto dal TAR si è basato principalmente su alcuni difetti di definizione dei bandi di gara toscani.

Tav 2.2a Un confronto tra i bandi di gara relativi al TPL (1999-2001)

	Friuli Venezia Giulia	Roma linee J	Roma servizi aggiuntivi (7,8 mil. km e 7,5 mil km)	Roma terzo lotto (7,1 mil km)
Tipo di contratto	Net-cost	Gross-cost con incentivi	Gross-cost con incentivi	Gross-cost con incentivi
Proprietà parco mezzi	Gestore	Ente locale	Ente locale	Ente locale
Proprietà depositi	Gestore	Gestore	Gestore	Gestore
Criteri di aggiudicazione	Offerta economica: 30% offerta tecnica: 70%	Offerta economica: 30% offerta tecnica: 65% tempi avvio servizi: 5%	1° lotto: offerta economica 55% offerta tecnica: 45% 2° lotto: Offerta economica 55% Offerta tecnica: 45%	Offerta economica 55% offerta tecnica: 35% capacità di riserva: 10%
Vincitori	ATI fra incumbent locale e alcuni gruppi europei (Transdev e Ratp)	ATI: SOGIN-SITA, APM Perugia e CIPAR Roma	1° lotto: ATI: SITA, APM Perugia, ARPA Chieti, Transdev 2° lotto: stessi vincitori del lotto 1	ATI: SITA, APM Perugia, ARPA Chieti, Transdev, Star e Cotri
Risultato economico	Ribasso d'asta tra 1,5% e 5%		1° lotto: ribasso d'asta 8,23% 2° lotto: ribasso d'asta 8,0%	Ribasso d'asta 25%

⁵ Per la gara del servizio di trasporto pubblico della provincia di Como è prevista una errata correzione al bando di gara che obbliga, nel caso non venga messo a disposizione il materiale rotabile da parte dell'incumbent, l'obbligo di pagare all'amministrazione i contributi ricevuti.

In Friuli Venezia Giulia, le gare relative alle concessioni dei TPL dei quattro ambiti provinciali: Gorizia, Pordenone, Udine e Trieste, sono state indette per unità di gestione (rete provinciale) sulla base del servizio svolto. L'esito delle gare ha premiato in tutti e quattro i casi le ATI formate dai gestori storici (*incumbent*) associati con alcuni operatori di livello regionale-nazionale e internazionale.

L'esperienza romana di affidamento del servizio è improntata a caratteri di gradualità: si è tentato di mettere a gara progressivamente la rete, favorendo l'ingresso di operatori in competizione con l'*incumbent*. In totale sono stati assegnati quattro lotti di produzione, due direttamente dal Comune di Roma e due da Atac, nella sua qualità di Agenzia (cfr. par. 2.4.1.2). Nelle intenzioni dei promotori della riforma romana, l'affidamento a privati di linee urbane doveva servire a preparare i potenziali concorrenti per le gare su tutto il bacino di traffico da organizzare entro il 2003. La gestione di linee urbane nel territorio romano permette infatti a imprese non locali l'ottenimento di economie di apprendimento e il consolidamento di esperienza da far valere in sede di gara. Si noti incidentalmente che ciascuno dei lotti assegnati corrisponde alla dimensione del bacino di traffico di una media città italiana.

Tutti i lotti sono stati aggiudicati a consorzi capitalizzati, ad eccezione del primo, dalla società SITA alleata con Trasdev, Apm e Arpa, per un totale di circa 23 milioni di Km.

Scendendo nel dettaglio delle singole gare avviate a partire dal 2000, Val d'Aosta, Liguria, Lombardia e, nel sud, Potenza e Matera, hanno pubblicato i bandi di gara per province e comuni (situazione aggiornata al 31 marzo 2003). La Regione Lombardia ha stabilito che nel caso in cui la rete nel suo complesso abbia una produzione superiore a 50 milioni di vetture/km, gli Enti Locali affidanti devono provvedere alla suddivisione in sottoreti, ciascuna delle quali non può superare il 30% della rete complessiva. Tutti i bandi di gara sinora pubblicati prevedono la messa a gara di bacini provinciali e sub-provinciali con dimensioni massime di 7,5 km. Valutando gli esiti, è il caso di notare che la gara di Lecco è stata rinviata per motivi derivanti dal timore dell'amministrazione locale di andare incontro a difficoltà; le gare del Comune di Potenza (prime due tornate), della Provincia di Cremona (due lotti),

della Provincia di Como e Sondrio sono andate deserte, mentre quelle delle province liguri, della Val d'Aosta e del Comune di Mantova sono state vinte dagli *incumbent* o da consorzi costituiti con la partecipazione rilevante di questi.

I rinvii delle gare sono indicativi di un clima di incertezza e prudenza che anima l'attuale avvio del processo di affidamento a gara dei servizi di trasporto, anche a seguito delle ricordate esperienze negative della Toscana, mentre le gare deserte sono indice di una scarsa appetibilità economica degli importi a base d'asta. La circostanza che a vincere le gare siano sempre gli operatori esistenti, anche se spesso consorziati con altre imprese, non costituisce invece un segnale di grande dinamismo e apertura del mercato.

2.1.3 I nodi critici della riforma del trasporto pubblico locale

L'insieme di tutti i provvedimenti normativi citati, concorda nella individuazione del 31 dicembre 2003 come data ultima per il completamento della fase transitoria al nuovo regime. Tuttavia, la mancata attuazione dell'art. 35 della legge finanziaria, la varietà di soluzioni organizzative e normative adottate dalle regioni (non ultima la decisione di alcune, come la Regione Lazio, di prorogare i termini di indizione delle gare) cui si aggiungono i ritardi nella adozione degli strumenti di pianificazione, l'individuazione solo formale dei "servizi minimi" e il ritardo con cui i bandi per l'affidamento del servizio sono stati pubblicati e il loro scarso numero, sono tutti elementi che rendono tale scadenza come improponibile. Il periodo transitorio, nelle intenzioni del Legislatore, doveva consentire alle imprese di avviare processi di recupero dell'efficienza, anche attraverso l'obbligo della trasformazione societaria, e alle regioni e agli enti locali di predisporre le gare, come atto finale di un processo di programmazione e di razionalizzazione delle risorse.

Come riconosciuto da diversi osservatori, non ultima la Corte dei Conti nell'indagine prima citata, rimangono invece ancora molti nodi irrisolti e aspetti problematici nella riforma del TPL.

Lo stato di apertura alla concorrenza, uno dei capisaldi della riforma, appare sostanzialmente assai limitato. La riforma, anche in virtù del margine di autonomia attribuito alle Regioni nell'adeguarsi ad

Tav. 2.2b Confronto tra i bandi di gara relativi al TPL in Italia (2001-2003)

	REQUISITI							
	Descrizione dell'affidamento (dimensione in termini di vetture Km)	Valore annuo dell'affidamento	Durata dell'affidamento	Tipo di contratto	Proprietà beni, infrastrutture e materiale rotabile	Trasferimento del personale	Criteri di aggiudicazione	Risultato
Provincia di Cremona (1 lotto)	Percorrenza annua 4.071.830 vett km minima di cui 107.160 vett km annui per servizi a chiamata	5.572.986,43 € soggetto a ribasso d'asta, valore complessivo 39.010.905,01	7 anni	Net Cost	SI	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa: offerta tecnica: 85 punti, offerta economica: 15 punti.	Deserta
Provincia di Cremona (2 lotto)	Percorrenza minima richiesta 4.525.328 vetture km annui	6.019.313,20€ soggetto a ribasso d'asta oltre IVA al 10%. Valore complessivo 42.135.192,40€ oltre IVA	7 anni	Net Cost	Come per lotto 1	Come per lotto 1	Offerta economicamente più vantaggiosa: offerta tecnica: 85 punti, offerta economica: 15 punti.	Deserta
Comune di Bergamo	Percorrenza annua per i servizi minimi pari a 7.017.725 vetture/km "convenzionali" (unico lotto)	€ 12.340.000	7 anni	Net Cost	SI	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa, offerta tecnica 60 punti; offerta economica: 40 punti.	Pervenuta 1 sola offerta da incumbent locale in ATI con altre aziende
Comune di Varese	Percorrenza annua complessiva pari a 2.621.100 vetture/km	3.974.939,45 €	7 anni	Net Cost	SI	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa.	Inviti spediti il 04/02/2003
Provincia di Lecco	percorsenza annua 5.472.208 vetture km rete urbana 2.226.884 vetture km e rete interurbana 3.245.324 vetture km	€ 54.333.362,72 per l'intera durata dell'affidamento	7 anni	Net Cost	Non specificato	Non specificato	Offerta economicamente più vantaggiosa.	Rinviata
Provincia di Sondrio	Lotto 1: percorrenza annua km 972.725, Lotto 2: Km. 1.266.078, Lotto 3: 1.104.010	Lotto1 11.200.000€ Lotto 2 13.860.000€ Lotto 3 11.550.000€	7 anni	Net Cost	SI	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa. Criteri non specificati.	Deserta
Provincia di Como	10.500.000 di vetture Km annui	116.463.767	7 anni	Net Cost	NO	SI?	Economico 50 punti di cui 35 ribasso. Qualità 40 punti di cui 20 parco mezzi 10 qualità servizio, 10 qualità informazione.	Deserta
Provincia di Mantova	5.014.147 vetture Km annui	48.485.093,02	7 anni	Net Cost	SI	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa. Altri Fattori 10 punti.	Apam (azienda locale)
Provincia della Spezia	Non specificato	88.011.600+ IVA (10%)	6 anni+3 rinnovabili	Net Cost	SI	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa: criteri specificati nella lettera di invito.	ATI capeggiata da incumbent locale ATC.
Provincia di Imperia	6.872.385 Km annui	68.069.165,29+ IVA (10%)	5 anni e quattro mesi, con rinnovo di 3 anni	Non specificato	SI	Non specificato	Offerta economicamente più vantaggiosa, offerta tecnica 70 punti, offerta economica 30 punti.	Vincitore: Riviera Trasporti di Imperia.
Provincia di Savona	Percorrenza minima 5.810.975 veicoli Km	57.005.340+IVA (10%)	6 anni+3 rinnovabili	Net Cost	Non specificato	SI	Offerta economicamente più vantaggiosa: offerta tecnica 90 punti, offerta economica 10 punti.	Vincitore ATCS Savona in raggruppamento con altre società.
Val d'Aosta	Percorrenze minime 6.320.509 vett*Km Percorrenze massime 6.537.000 vett.km (divisi in 6 bacini)	Totale 12.556.484,13€	6 anni+3	Non specificato	SI	Non specificato	Offerta economicamente più vantaggiosa: criteri non specificati.	Vincitore dal lotto 1 al 6: Sadem,Savda,Savda,Svap,Vita,Savda = operatori locali.

Fonte: nostre elaborazioni su dati contenuti nei capitolati di gara.

essa (per i tempi, per le modalità delle gare), è stata interpretata in maniera diversa dalle stesse, alcune di queste rinnovando gli affidamenti, mediante contratti ponte (procedura negoziata), o mediante aggiudicazione per gara, agli operatori storici (o incumbent), senza contare i casi di proroga delle scadenze per gli affidamenti.

Ma il fenomeno delle proroghe copre in realtà gli ampi disagi, per le amministrazioni pubbliche, di confrontarsi con un mercato ancora in gestazione, in cui sono tuttora avvolti nell'incertezza molti elementi indispensabili: bacini d'utenza, requisiti di partecipazione, elementi di valutazione, modalità di retribuzione. A questi aspetti critici, si aggiunge quello relativo alle risorse, che risultano mediamente in diminuzione in tutte le realtà regionali. Come rileva la Corte dei Conti nella citata indagine, la mera riduzione delle risorse, non corredata dalla prova di "efficienziazione" dei servizi, costituisce sintomo di una gestione poco attenta agli interessi ambientali e dei consumatori, destinata, nel tempo, a depauperare il già insufficiente patrimonio dedicato allo svolgimento del servizio. Allo stesso modo, la Corte dei Conti osserva come l'attribuzione di risorse aggiuntive debba essere correlata, secondo criteri di trasparenza contabile e gestionale, al raggiungimento di nuovi e più complessi obiettivi, rispetto al quadro storico di espletamento del servizio.

Assai problematico appare l'aspetto, oltre quello della carenza di risorse, relativo all'adozione in molte leggi regionali, compresa quella del Lazio, della clausola del reintegro del personale uscente dalla azienda *incumbent*⁶, che nella sua formulazione originaria del RD era concepita con una applicabilità "nei limiti del possibile". La Regione Lazio, con la nuova legge, ha modificato l'articolo della L. 30/98 riguardante il subentro di personale, prevedendo che il personale trasferito conserva l'inquadramento contrattuale economico acquisito "salvo diverso accordo con le organizzazioni sindacali", introducendo pertanto uno spazio di contrattazione sull'argomento.

Ai fini dell'apertura del mercato, rileva anche la questione del subentro nella proprietà del materiale rotabile.

A questo proposito, sempre la Corte dei Conti nella citata indagine osserva che gli elementi maggiormente idonei a produrre distorsioni nell'apertura alla concorrenza, ove non inseriti correttamente nei bandi di gara, sono:

- la titolarità di dotazioni immobiliari e di mezzi essenziali per lo svolgimento del servizio;
- la descrizione delle caratteristiche qualitative e quantitative dei servizi che rappresentano la pregressa esperienza del gestore;
- la determinazione del volume di affari richiesto ai partecipanti.

Il requisito della proprietà o del possesso delle dotazioni può costituire rilevante elemento perturbatore specie nelle ipotesi in cui le proporzioni della commessa richiedano l'impiego di strutture di particolari dimensioni ed ubicazione nonché di un numero considerevole di automezzi, fattori produttivi di cui ragionevolmente solo alcune aziende ed in particolare quella uscente sono in grado di disporre.

A questi punti interrogativi, si aggiunge quello relativo alla effettiva contendibilità del mercato europeo. Se l'Italia – almeno formalmente – ha accettato il principio di apertura alla concorrenza, molto più restii appaiono i paesi della UE, le cui pressioni o ritardi nell'introduzione di elementi concorrenziali hanno portato a rimandare l'adozione dell'atteso Regolamento in materia di trasporti.

Ciò sta creando – anche nella legislazione in itinere della UE – e nell'intendimento di tutelare la reciprocità dell'accesso ai relativi mercati, un ripensamento del problema della concorrenza, che potrebbe modificare gli scenari con i quali si era confrontata la riforma quadro nazionale.

2.1.4 Il mercato del trasporto pubblico romano nel contesto della riforma

2.1.4.1 La riforma del trasporto pubblico locale a Roma e nel Lazio.

Le azioni operative previste dal decreto legislativo n. 422/97 e dalla L.R. n. 30/90 per i comuni si sostanziano principalmente nella trasformazione delle

⁶ Il D.lg. 422/97 recepisce il Regio Decreto 148/31, che prevede l'obbligo per le nuove imprese subentranti alle vecchie nell'esercizio del TPL di assumere i dipendenti delle vecchie, alle condizioni contrattuali stipulate dalle vecchie.

aziende pubbliche in S.p.A., nella stipula dei contratti di servizio, nell'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi, nella determinazione dei servizi "aggiuntivi" e nell'espletamento dei monitoraggi e dei controlli sulla realizzazione degli obiettivi programmati e sulla qualità del servizio offerto ai cittadini-utenti.

L'Amministrazione comunale di Roma, prima ancora dell'emanazione della legge regionale n. 30/98, nello spirito della riforma aveva stipulato contratti di servizio con le sue ex Aziende Speciali, ponendo obiettivi di risanamento economico e di sviluppo qualitativo del trasporto pubblico ed istituendo un articolato sistema di controllo dei risultati di gestione, sia quantitativi/qualitativi che economici (cfr. paragrafo 2.4).

2.1.4.2 Il "modello romano"

Il c. d. "modello romano", come noto, configura un sistema di gestione del TPL su più piani e con più soggetti. Ad Atac S.p.A. è stato affidato il ruolo di Agenzia, con funzioni di pianificazione, programmazione e regolazione dei servizi di TPL, con competenze per la gestione del patrimonio, il monitoraggio della qualità del servizio, il marketing, la vendita dei titoli di viaggio e la gestione dei ricavi da traffico e per tutte le attività attinenti alla vigilanza, al controllo degli adempimenti per l'applicazione del Contratto Nazionale di Lavoro e al rispetto delle normative vigenti in materia di prevenzione e sicurezza sul lavoro.

A sua volta Atac stipula due distinti contratti di servizio con le società di produzione del servizio: Trambus S.p.A., con funzioni di gestione dei servizi autotramviari e di manutenzione del materiale

rotabile e degli immobili ricevuti in uso da Atac, e Met.Ro. S.p.A. (Metropolitane di Roma S.p.A.) per i servizi di metropolitana e per la gestione delle tre ferrovie suburbane, le ex ferrovie concesse, Roma-Lido di Ostia, Roma-Pantano e Roma-Viterbo.

L'Atac è una società a capitale pubblico che si configura come un ente strumentale del Comune per lo svolgimento delle diverse attività di pianificazione ed organizzazione dei servizi. I rapporti tra l'Atac, società di regia, e l'Amministrazione comunale di Roma sono regolati da un contratto di servizio annuale rinnovabile che fissa gli indirizzi delle attività e ne quantifica il corrispettivo economico, tenendo anche conto dei volumi di ricavi da traffico provenienti dagli introiti tariffari ottenuti dalla vendita dei titoli di viaggio dei quali la società è titolare. Ad Atac fanno quindi capo in questo modo tutti i flussi economici del nuovo sistema; essa è titolare dei ricavi da traffico ed eroga alle aziende di produzione i corrispettivi da contratto di servizio. In quanto controparte dei contratti di servizio stipulati con le due società di produzione, Atac è responsabile degli adempimenti dei contratti di servizio.

È parte del modello romano anche la messa a gara negli anni passati delle linee periferiche e giubilari. A seguito dell'espletamento delle gare, il panorama complessivo della rete del trasporto pubblico della capitale vede quindi complessivamente quasi 23 milioni di vetture per chilometro all'anno gestiti da operatori diversi dall'incumbent contro i rimanenti 120 milioni di vetture per chilometro all'anno mantenuti all'affidamento diretto di Trambus.

La proprietà del parco autobus e delle vetture metropolitane è interamente di Atac.

2.2 Struttura del settore

2.2.1 La domanda e l'offerta

Il servizio di TPL nella città di Roma presenta, al 2002, 3.320 Km di rete (+336 km di rete notturna),

282 linee (+22 notturne), 2.574 vetture per il servizio autobus, 52 km di rete e 165 vetture per il servizio tram, 36,6 Km e 80 convogli per il servizio metropolitana.

7 Per una descrizione più dettagliata del "modello romano", si veda: *Autorità per i servizi pubblici locali del Comune di Roma, Relazione sui servizi pubblici nella città di Roma, gennaio 2002.*

Tav. 2.3 Quadro dell'offerta e della domanda di trasporto pubblico locale a Roma. 2000-2002

Bus urbani	2002*	2001**	2000**
<i>Offerta</i>			
Rete (km)	3.320	3.281	2.510
Rete notturna (km)	336	306	306
Linee	282	282	257
Linee notturne	22	22	22
Vetture	2.574	2536	2603
Vetture Km. anno (mil.)	124	116	113
<i>Domanda</i>			
Viaggiatori anno (mil.)	936	873	822
Tram	2002*	2001**	2000**
<i>Offerta</i>			
Rete (km)	52	52	51
Linee	6	6	6
Vetture	165	154	150
Vetture Km. anno (mil.)	5,9	5,6	6,0
<i>Domanda</i>			
Viaggiatori/ anno (mil.)	n.d.	46	81
N. fermate totali di superficie (bus+tram)	16.692	16.662	n.d.
N. paline	8.539	8.529	n.d.
Metropolitana	2002*	2001**	2000**
<i>Offerta</i>			
Rete (km)	36,6	36,6	36,6
Numero convogli	80	80	79
Numero stazioni	49	49	49
Vetture Km. Anno (mil.)	31,3	31	29
<i>Domanda</i>			
Viaggiatori/anno (mil.)	274	267	245

* dati provvisori Atac S.p.A.; ** dati tratti dal sito web www.atac.roma.it

Fonte: elaborazioni su dati Atac S.p.A, sito web e bilanci annuali, vari anni.

La produzione totale di vetture/km di Atac nel 2002 è stata di 160,8 milioni (123,6 bus + 5,9 tram + 31,3 metro), alla quale si aggiungono 8,9 milioni di vetture/km del 1° e 2° lotto di gara (altri gestori, cfr. Tav. 2a), passati da agosto 2002 sotto il controllo di Atac. La domanda di trasporto pubblico nel 2002 è stata di 936 milioni di viaggiatori per il servizio autobus e 274 milioni di viaggiatori per il servizio di metropolitana.

L'offerta di trasporto pubblico a Roma è contraddistinta, in questi ultimi anni, da una netta crescita, dovuta all'incremento per il periodo 2000-2002 dei km di rete servita (+771 km), e dal rinnovamento del parco autobus la cui età media è scesa da 11,6 a 6,95 anni. Rispetto al 2000, l'incremento è stato sostenuto per il servizio di trasporto su autobus (+114 milioni di viaggiatori annui) e metropolitano (+29 milioni di viaggiatori annui), mentre non si dispone di dati per il servizio tram.

2.2.2 Le aziende di trasporto locale romane: dimensione e performance

Le aziende romane del TPL risultano tra i più grandi operatori nel mercato nazionale, sia per quanto riguarda il servizio di superficie, sia per il servizio di metropolitana. Esse, tuttavia, hanno una dimensione inferiore a quella dei maggiori concorrenti europei. Uno sguardo alle strategie perseguite dalle imprese esercenti il servizio di trasporto pubblico locale in Europa consente, tuttavia, di evidenziare come la possibilità di stipulare alleanze con altri operatori, purché conduca all'aggregazione di competenze specialistiche complementari, permetta di raggiungere le stesse economie di scala e di scopo della grande dimensione, senza peraltro gli svantaggi della rigidità.

Tav. 2.4 I principali operatori europei e italiani di trasporto passeggeri per numero di autobus

Operatore TPL	N.Vetture
Europa	
Connex (UK)	16.000
Arriva (UK)	11.850
First Group (UK)	10.080
Keolis (FR)	9.800
Stage Coach (UK)	7.500
Connexion (Spagna)	5.800
Transdev (FR)	5.500
Ratp (FR)	4.300
DB (D)	4.000
Italia	
Trambus Roma	2.603
ATM Milano	1.572
ATM Torino	1.116

Fonte: Ataf, City Muoversi News, 11 dicembre 2002.

Secondo alcuni osservatori, le strategie delle imprese di TPL in Europa sono, infatti, indirizzate verso tre direttrici: formare alleanze con gruppi locali per partecipare alle gare, acquisire quote di capitale delle società di trasporto pubblico locale e infine ottenere direttamente o attraverso gara, nei paesi ove è consentito, la gestione dei servizi di trasporto. Per quanto riguarda le strategie interne alle aziende, oltre a quelle volte a ridurre i costi, attraverso politiche di razionalizzazione, vi è quella della differenziazione dell'offerta, soprattutto per i maggiori gruppi europei: trasporto locale urbano ed extraurbano, trasporto ferroviario, trasporto marittimo attraverso le alleanze e le acquisizioni. Sono pochi i gruppi che tradizionalmente possono vantare la presenza contemporanea di un *know-how* nella gestione del trasporto su gomma e di quello ferroviario e metropolitano: questi sono il gruppo francese Via-GTI, al cui capitale partecipa SNCF⁸ e quello inglese Stage Coach che, attraverso la società Porterbrook, controlla un terzo del parco rotabile ferroviario inglese. Se questo è il quadro delle opzioni strategiche messe in atto dai maggiori operatori europei, non si dispone al momento di dati che possono confermare la validità, l'economicità e la convenienza di tali strategie.

2.2.3 Confronto di alcuni indicatori di efficienza e di efficacia per le aziende di TPL delle maggiori città italiane

Il confronto degli indicatori di efficienza e di efficacia per le aziende di TPL di alcune delle maggiori città italiane consente di meglio apprezzare le caratteristiche economiche del servizio romano, anche se la scarsa disponibilità di dati aggiornati e disaggregati non permette un'analisi comparativa approfondita dell'efficienza e dell'efficacia⁹.

Per quanto riguarda la percentuale di copertura dei costi con i ricavi da traffico, occorre rimarcare che l'operatore romano ha raggiunto ormai dal 2000 l'o-

biiettivo del 35%, peraltro sancito per legge, mentre altre città come Napoli con il 18,7% stentano ancora ad adeguarsi. Il risultato è però ancora inferiore a quello conseguito da Milano che mostra una contribuzione delle tariffe del 41,0% (Tav.2.1). Tuttavia la valutazione per essere definitiva deve prima arricchirsi di elementi conoscitivi relativi al livello delle tariffe (Cfr. par. 2.3.2). Il costo per vetture km è nella Provincia di Firenze intorno a 4,5 Euro per vettura km, mentre a Roma è di 5,2. Il costo per viaggiatore km si attesta su livelli simili a Bologna e Firenze (1,3 e 1,0), mentre per Roma è di 0,7. Firenze primeggia per il rapporto tra ricavi da traffico e vetture km. Bologna presenta valori elevati per gli indicatori relativi ai ricavi da traffico per posto e per viaggiatore Km, mentre Firenze per il costo per vettura e per viaggiatore km. Roma mostra valori tra i più bassi per gli indicatori relativi ai ricavi traffico/posti km e ricavi traffico/viaggiatori (Tav. 2.5).

Il quadro degli indicatori di efficacia/qualità è completo a differenza di quello degli indicatori di efficienza, non essendoci lacune nell'analisi per scarsa disponibilità dei dati di bilancio aggiornati.

Roma presenta un rapporto viaggiatori km/posti km più elevato (0,3), mentre le altre città presentano rapporti più bassi. Bari e Firenze primeggiano per l'indicatore posti per viaggiatore trasportato, mentre Roma presenta coefficienti di riempimento più elevati, Bari e Firenze presentano più posti liberi per viaggiatore (Tav. 2.6). L'indicatore posti prodotti per 1000 abitanti è massimo per Firenze, si trova ad un livello simile ed elevato per le grandi città: Milano, Roma e Bologna.

Questi dati consentono di apprezzare per Roma l'effetto controverso su efficienza e redditività degli elevati volumi di traffico del bacino romano. Se da un lato gli indicatori ponderati sulla domanda sono positivi (es. coefficienti di riempimento delle vetture), quelli ponderati sull'offerta (es. costo o ricavo per vetture/km) mostrano una situazione di insufficienza dell'offerta e di congestione.

8 A questo proposito va ricordato che l'Autorità Antitrust francese consentì nel 1999 la fusione SNCF e VIA-GTI, sulla base del principio che, aprendosi il mercato alla concorrenza europea, era necessario raggiungere dimensioni adeguate per affrontare la competizione.

9 La disponibilità di dati economici e tecnici, per svolgere analisi comparative, è limitata all'anno 2000. Tuttavia, sebbene nel corso degli ultimi due anni vi possano essere stati aggiustamenti nei valori di bilancio e conseguentemente negli indicatori di efficienza, il quadro delineato ben si presta a confronti tra esercizi di diverse città, i cui rapporti relativi di confronto non dovrebbero essere troppo cambiati nel corso di questi ultimi anni.

Tav. 2.5 Indicatori di efficienza e dimensione delle imprese di TPL nelle maggiori città italiane.
Valori in Euro; anno 2000

	Roma(Atac)	Milano(ATM)	Bologna(ACT)	Firenze(ATAF)	Napoli(CTP)	Bari(AMTAB)
Costi totali/Vetture km	5,2	4,2	3,8	4,4	4,9	3,5
Costi totali/Viaggiatori	0,7	1,4	1,3	1,0	5,6	1,5
Ricavi da traffico/ Vetture km	1,4	1,7	1,2	1,5	0,4	0,4
Ricavi da traffico/Posti km	0,01	n.d.	0,02	0,01	n.d.	n.d.
Ricavi da traffico/ Viaggiatori	0,2	0,4	0,1	0,4	0,5	0,2
Percentuale ricavi da traffico/ Costi totali	35,2	41,0	30,8	34,8	18,7	24,4

Fonte: Aci, Osservatorio della mobilità, 2002, e AMTAB, ACT, AMT, ATM, Atac, ATAF.

Tav. 2.6 Indicatori di efficacia/qualità delle imprese di TLP nelle maggiori città italiane. Anno 2000

	Roma	Milano	Bologna	Firenze	Napoli	Bari
Viaggiatori per Km/Posti per Km prodotti	0,3	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1
Posti per Km. prodotti/ N. viaggiatori trasportati	17,5	14,2	n.d.	30,3	22,0	41,8
Posti per Km prodotti ogni 1000 abitanti	5.423.766,1	5.481.921,2	5.353.758,2	6.112.213,3	1.983.333,0	2.475.891,4

Nota: non essendovi, in molti casi, contabilità separata per tipologia di servizio (urbano o extraurbano), si è fatto riferimento, ove non specificato diversamente dalle aziende, al monte costi e ricavi indifferenziato. In conseguenza di ciò è possibile che vi siano incongruenze.

Fonte: Aci, Osservatorio della mobilità, 2002, e AMTAB, ACT, AMT, ATM, Atac, ATAF.

2.3 Finanziamento e tariffazione nel trasporto pubblico locale

2.3.1 Trasferimenti finanziari

Nel riordino del sistema di finanziamento del settore, come previsto dal D.lg. 422/1997 e dal D.lg. 400/1999, le aziende di TPL ricevono finanziamenti da diversi soggetti: dalla Regione, per quanto attiene alla copertura dei servizi minimi individuati dalla stessa, dal Comune e dagli utenti, che contribuiscono con le tariffe, le quali devono coprire almeno il 35% dei ricavi. L'impresa può utilizzare gli introiti pubblicitari a copertura dei costi e può ricorrere a

diverse forme di finanziamento, incluso il *project financing* per la copertura delle spese di investimento. L'accensione dei mutui è consentita nei limiti in cui sia destinata a finanziare investimenti pluriennali e non spese correnti. Come già osservato, la situazione finanziaria delle aziende del settore, non escluse quelle romane, è di grave carenza di risorse. Nel 2002 Atac ha ricevuto dal Comune di Roma un importo complessivo inserito nel Contratto di servizio pari a 312 milioni di Euro (netto IVA), comprensivo di Euro 241 milioni (netto IVA) di Fondo

Regionale Trasporti. Si è già detto dei criteri di assegnazione delle risorse da parte delle Regioni. Il valore del Fondo nel 1996 era lievemente superiore (del 3% circa): ciò significa che i fondi non si sono adeguati proporzionalmente all'incremento del servizio, passato da 138 mila vetture km/anno del 1996 a 162 mila nel 2001, né alla dinamica inflazionistica. La Regione ha nel mese di marzo 2003 approvato il programma di intervento per l'acquisto di materiale rotabile, al fine di sostenere il rinnovo del parco autobus delle aziende di trasporto urbano ed extraurbano del Lazio. Roma riceverà poco meno di 53 milioni di Euro.

La perdita di Atac al 31/12/2001 era pari a 26.071.022 Euro. Per ridurre tale perdita Atac ha a disposizione alcune leve: potrà puntare ad un aumento dei ricavi da traffico – per l'effetto combinato di un aumento delle tariffe (previsto dalla normativa regionale ma non ancora attuato), di una maggiore lotta all'evasione e di un aumento delle vendite (supponendo che continui la tendenza positiva degli ultimi anni) – e di quelli non da traffico, come ad esempio gli introiti pubblicitari. Tuttavia, per un significativo aumento della quota di mercato del TPL a scapito del trasporto privato occorrono investimenti più massicci nell'offerta in grado di incidere sulle preferenze dei cittadini (si vedano i risultati della *Terza indagine* sulla qualità del TLP nel par. 2.5). E pertanto si ritorna al tema delle risorse finanziarie messe a disposizione.

2.3.2 La tariffazione del trasporto pubblico urbano

Ai fini della valutazione delle condizioni economiche dell'offerta, ossia del costo per l'utenza del servizio di TPL occorre prendere in esame il livello delle tariffe e la varietà di opzioni/soluzioni tariffarie offerte.

Le tariffe in Italia sono differenziate per città con punti di minimo per Roma, Genova e Bari le cui tariffe sono inferiori ad 1 Euro (0,77) per il biglietto a tempo (integrato quello di Roma) e tariffe leggermente più elevate per Torino, Milano, Bologna e Firenze posizionati intorno alla tariffa di 1 Euro. Il confronto delle tariffe con altre città europee come Londra, Barcellona, Helsinki e Berlino pone in evidenza un forte divario dove l'Italia spicca per la

bassa onerosità del servizio cui l'utente è chiamato a concorrere.

L'integrazione tariffaria introdotta nella città di Roma e successivamente anche in altre città italiane è caratteristica delle grandi aree metropolitane in quanto rappresenta uno dei tasselli fondamentali della pianificazione e della integrazione intermodale dei trasporti. Il Comune di Roma ha adottato il sistema integrato Metrebus adottato a livello regionale per tutti i mezzi pubblici delle tre aziende locali, distinto in Metrebus Roma per gli spostamenti all'interno della capitale, e Metrebus Lazio per gli spostamenti nel territorio regionale, suddiviso in 7 zone. Per Metrebus Roma sono previsti biglietti integrati a tempo, giornalieri e settimanali. Per Metrebus Lazio il costo di biglietti e abbonamenti varia secondo il numero di zone che si intendono acquistare. Il totale delle opzioni tariffarie (esclusi gli abbonamenti ordinari) è di tre per il servizio urbano, cui si aggiunge un'altra per il servizio extraurbano: Biglietto integrato, Giornaliero, Settimanale e biglietto a zone per extraurbano.

Il sistema tariffario adottato per i trasporti pubblici nell'area di Milano (SITAM: Sistema Integrato Tariffario Area Milanese) consente di viaggiare con un unico biglietto o abbonamento su tutte le linee ATM (Azienda di Trasporti Milanese) urbane ed extraurbane, sulle linee interurbane e su alcune tratte delle ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord. Viene distinta la bigliettazione per chi viaggia tutti i giorni e per i viaggiatori occasionali, "abbonamento 2x6" per 6 viaggi andata e ritorno a settimana (adatto per i pendolari), carnet di 10 biglietti ordinari singoli e biglietto integrato per 4 viaggi. In totale le opzioni tariffarie sono cinque: singolo, pacchetto 2X6, carnet biglietti (10), BIT, biglietto per 4 viaggi. A queste si aggiungono gli abbonamenti ordinari settimanali e mensili.

Per quanto riguarda Torino, si è adottato un sistema tariffario differenziato per percorsi urbani, suburbani ed intera rete con formule particolari per determinate categorie di utenti: per chi viaggia in compagnia, biglietto per gruppi, per chi va a fare shopping, biglietto per 4 ore. Sono inoltre previsti abbonamenti specifici per studenti e anziani, disoccupati e invalidi, oltre ad abbonamenti settimanali e mensili per l'area integrata distinta in zone. Il totale delle opzioni tariffarie è pertanto di tre.

Tav. 2.7 Tariffe per i trasporti urbani nelle principali città italiane ed europee

	Tariffa in Euro	Durata Minuti	Integrazione tariffaria	Opzioni tariffarie* (n. e descrizione)
Italia				
Milano	1	75	rete ATM	N. opzioni: 5; Biglietto singolo, pacchetto 2X6, carnet biglietti, BIT, biglietto per 4 viaggi
Torino	0,90	70	rete ATM	N. opzioni: 3; Biglietti differenziati per percorsi urbani; suburbani ed intera rete con formule particolari per diverse categorie di utenti.
Genova	0,77	90	AMT/Trenitalia	N. opzioni: 2; Biglietto integrato con il parcheggio, CardMusei+Bus
Bologna	0,90	60	ATC	N. opzioni: 4; Biglietto a fascia chilometrica, pluricorsa, Biglietto integrato con il parcheggio, biglietto integrato con altri gestori e con Trenitalia
Firenze	1,00	60	ATAF	N. opzioni: 9; Biglietto 60 minuti, 3 ore, biglietto multiplo 4 biglietti da 60 min. biglietto giornaliero, biglietto multiplo militari, biglietto 2 gg, 3gg, 7gg, biglietto VolainBus
Roma	0,77	75	Trambus,Metro	N. opzioni: 3; Biglietto integrato, Giornaliero, Settimanale.
Bari	0,77	75	AMTAB	N. opzioni: 3; Biglietto speciale fiera, biglietto stadio, biglietti a condizioni agevolate per invalidi, pensionati, studenti maestri del lavoro e individui con bassi livelli di redditi.
Europa				
Parigi	1,30		RATP	N. opzioni: 7; Tariffa "t" differenziata in base alle caratteristiche dell'utenza, Carta Orange per zone, Integrale, Settimanale, carnet 12 viaggi, Carta turistica (Paris Visite), Open Tour
Helsinki	1,70	singola corsa	No	n.d.

* esclusi abbonamenti ordinari settimanali, mensili e annuali.

Fonte: siti delle aziende di trasporto pubblico, 2003.

L'integrazione tariffaria rappresenta una modalità adottata anche in altre città europee: Parigi ha adottato la tariffa "t" che integra le reti metropolitane e del trasporto su gomma, rispettivamente SNCF e RATP, per 1,3 Euro. Per quanto riguarda invece le strutture tariffarie, altri paesi europei prevedono l'articolazione per zone in base alla distanza (Londra, Parigi e Barcellona), consentendo di far pagare in proporzione all'effettivo servizio reso. La tariffazione a Parigi è distinta in trasporto occasionale e grande utenza. Nel primo caso viene applicata una tariffa "t" per l'insieme della metropolitana, della RER (RATP e SNCF) all'interno di Parigi, sui bus RATP a Parigi e in periferia; questa tariffa "t" viene offerta ridotta per bambini da 4 a 9 anni o per membri di famiglie numerose o titolari della "carta solidarietà trasporti" oppure titolari carta mezza tariffa. Per la grande utenza viene invece offerta la Carta "Orange", che permette di usare tutti i trasporti nell'Ile de France in un perimetro determinato senza limitazione del numero dei viaggi. Questo abbonamento è composto di una carta nominativa e di un *coupon* che può essere settimanale o mensile, l'area parigina è suddivisa in zone e si può acquistare il *coupon* per accoppiamenti di zone con tariffe che vanno da 13,10 Euro a 38,65 Euro per settimana e da 42,80 Euro a 128,00 Euro per mese. Sempre per la grande utenza, un'altra opzione è l'abbonamento integrale, la carta settimanale o il carnet di biglietti per 12 viaggi. La Carta integrale dura un anno e la tariffa è in base alle zone, a partire da 441,43 Euro fino a

1298,77 Euro. E' prevista una carta turistica per i visitatori di musei e monumenti, la carta Paris Visite e L'Open Tour. Il totale opzioni è di 7: tariffa "t", Carta Orange per zone, Integrale, settimanale, carnet 12 viaggi, Carta turistica (Paris Visite) e Open Tour.

Per la città di Londra vi sono opzioni distinte per il servizio di metropolitana e per il servizio di bus. Il primo prevede la differenziazione tariffaria per zone con tariffe che variano in base alla combinazione delle due zone (di partenza e di arrivo). Le tariffe variano da un minimo di 1,00 Sterlina per la zona 1 ad un massimo di 5,50 Sterline (dalla zona 1 alla zona 6, solo andata). Sono previsti abbonamenti mensili e settimanali, sconti per famiglia, riduzioni bambini e carta giovani settimanale, mensile e annuale. Le tariffe per il servizio bus sono di 1 Sterlina per la zona 1 e di 0,70 Sterline per le altre zone (singola corsa).

Meno complessa la tariffazione ad Atene, dove vige una tariffa per il servizio di metropolitana ed una per il servizio bus.

I confronti effettuati pongono in evidenza come a Roma il costo per minuto del biglietto integrato sia superiore solo a quello di Genova e inferiore a quello di tutte le altre grandi città italiane. Il divario è ancora superiore nel confronto con le altre città europee. Si aggiunga inoltre che le tariffe del TPL romano sono ferme al livello del 1996 e pertanto sganciate dalla dinamica inflazionistica. Come si è detto, la nuova normativa regionale prevede adeguamenti, ma a partire dal 2006.

2.4 Il monitoraggio della qualità erogata

In questo paragrafo vengono illustrate le attività di monitoraggio sulla qualità dei servizi previste nei Contratti di servizio stipulati tra il Comune di Roma ed Atac, e tra Atac e le società erogatrici.

2.4.1 Il monitoraggio previsto nel Contratto di servizio

Nell'anno 2001 il Comune di Roma ed Atac S.p.A. hanno stipulato un Contratto di servizio, approvato con deliberazione del Commissario Straordinario n. 74

del 30 aprile 2001, con validità annuale rinnovabile. Tale Contratto di servizio disciplina i rapporti in merito all'esercizio ed alla pianificazione dei servizi offerti dalle società affidatarie (in particolar modo viene stabilita la qualità prefissata, ovvero la qualità che l'operatore intende offrire al cliente descritta quantitativamente dal programma di esercizio), al fine di definire un supporto normativo di base per la funzione di governo, di controllo e di verifica degli standard di efficacia e qualità dei servizi di trasporto pubblico.

Alla luce del nuovo assetto societario che hanno assunto i diversi gestori, le parti hanno stabilito di riformulare integralmente il Contratto di servizio per il triennio 2002-2004, individuando in Atac, quale società di gestione della mobilità romana, il ruolo di coordinamento e controllo delle società affidatarie che svolgono il servizio di trasporto utilizzando in usufrutto il materiale rotabile ed in locazione gli impianti (Met.Ro. S.p.A. per le linee metropolitane A e B, Trambus S.p.A. per i servizi di superficie su gomma e tram), ed il compito di stipulare i Contratti di servizio per affidamento diretto nel periodo transitorio, predisposti autonomamente tra le parti.

Il monitoraggio della qualità erogata e percepita, che rientra tra i compiti affidati all'Atac, è disciplinato all'art. B4) del Contratto.

Il sistema di monitoraggio rappresenta il cuore del Contratto di servizio e il suo corretto funzionamento conferisce al Contratto il massimo valore aggiunto per ambedue le parti.

Il monitoraggio è inoltre un elemento essenziale per il raggiungimento degli obiettivi di qualità previsti per il trasporto pubblico locale, esplicitati nella Carta dei servizi attraverso gli standard di servizio che devono essere garantiti all'utenza.

Le diverse azioni di monitoraggio previste nel Contratto sono quindi finalizzate alla rilevazione della qualità percepita, ovvero la qualità percepita dal cliente-utente nel corso dei suoi viaggi, e della qualità erogata, ovvero la qualità che viene offerta giorno per giorno in condizioni operative normali. Un argomento di importanza primaria è rappresentato dalla scelta del soggetto titolare del monitoraggio. Tra le diverse possibilità a disposizione, è stata prescelta la soluzione di affidare il monitoraggio alle parti stesse mediante un apposito organo misto di vigilanza e controllo denominato "Comitato Tecnico di gestione del contratto" il quale, secondo modalità e tempi predefiniti, vigila affinché tutti gli adempimenti connessi all'esecuzione del Contratto vengano assicurati.

Il Comitato opera sulla base di un programma trimestrale dei lavori; nel corso dell'anno 2002 si è riunito otto volte, ed ha esaminato tra l'altro il Consuntivo 2001, il nuovo Contratto di servizio 2002-2004, la Carta dei servizi 2002-2003, i risultati semestrali della customer satisfaction, lo stato di

avanzamento degli investimenti 2002 ed i *report* trimestrali.

2.4.2 Customer satisfaction

La valutazione sui livelli di qualità prevede la rilevazione semestrale da parte di Atac (con società esterna specializzata) dell'indice di customer satisfaction (di seguito "ICS"), per verificare la soddisfazione del cliente sul servizio e controllare la coerenza tra il livello di prestazione previsto e quello effettivamente reso.

La metodologia utilizzata si basa su due specifici "modelli" di indagine (uno per i servizi di superficie e uno per le linee metropolitane) ed un questionario somministrato telefonicamente ad un campione rappresentativo dei romani che utilizzano i mezzi pubblici. I voti dati (da 0 a 10) su ogni aspetto del servizio vengono elaborati statisticamente, su scala 0-100, per individuare infine l'ICS.

Il Comune di Roma definisce con cadenza annuale gli obiettivi di incremento dell'ICS ed il relativo premio di risultato da corrispondere che Atac riconoscerà a sua volta con meccanismi analoghi agli affidatari del servizio.

2.4.3 La qualità erogata

Sotto il profilo della qualità erogata, la Carta dei servizi individua specifici indicatori (ad esempio affidabilità, puntualità, sicurezza dei mezzi, ecc.) e per, ognuno di essi, stabilisce gli standard relativi (livelli di servizio promesso) e, cioè, i valori da prefissare e da rispettare sulla base delle aspettative dell'utente e delle potenzialità del soggetto erogatore. Gli standard sono espressi sia da indicatori quantitativi di prestazione, sia da indicatori di risultato su alcuni aspetti inerenti direttamente l'esercizio.

Le rilevazioni campionarie avvengono con frequenza mensile e sono finalizzate alla misura e verifica degli standard minimi di qualità del servizio per quanto attiene il rispetto del programma di esercizio in termini di regolarità e puntualità, lo stato di pulizia dei mezzi, lo stato di funzionalità degli impianti fissi e delle infrastrutture.

Di particolare rilevanza, sia per l'impatto sull'utenza sia per il notevole impegno di risorse economiche che comporta l'attività di verifica, è il monitoraggio

della frequenza e regolarità delle corse. Tale standard (il cui monitoraggio è responsabilità del Dipartimento VII del Comune di Roma) viene sottoposto a rilevazioni campionarie sulla rete, per verificare il rispetto della frequenza programmata e per l'eventuale applicazione di penalità.

Per quanto attiene il trasporto pubblico su gomma, ogni trimestre vengono effettuate n. 2 rilevazioni da sei ore cad. su ciascuna delle 55 linee (di cui 10 ad orario) scelte dal Comune. Per il trasporto metropolitano, le rilevazioni trimestrali sono invece n. 15 da 6 ore cad. in giorni non consecutivi, su entrambe le linee della metropolitana e, a rotazione, su una delle linee RM-Lido, RM-Prima Porta e RM-Pantano. I dati acquisiti durante la rilevazione (regolarità; corse effettuate su programmate – frequenza: corse con orari e/o frequenze fuori standard), danno luogo alla costruzione di coefficienti la cui somma ponderale, moltiplicata la lunghezza complessiva delle linee (ad orario ed a frequenza), fornisce come

Tav. 2.8 Sanzione per linee di superficie a frequenza

	Unità di misura	I trim. 2002	II trim. 2002
Coefficiente di regolarità	%	5,26	1,84
Coefficiente di frequenza	%	17,21	19,61
Coefficiente totale	%	11,24	10,73
Km linee a frequenza	Km	27.408.203	27.400.737
Sanzione erogata	Euro	556.987,31	531.569,91

Fonte: Dipartimento VII del Comune di Roma.

Tav. 2.9 Sanzione per linee di superficie ad orario

	Unità di misura	I trim. 2002	II trim. 2002
Coefficiente di regolarità	%	-0,49	1,02
Coefficiente di frequenza	%	14,97	26,91
Coefficiente totale	%	4,66	9,64
Km linee ad orario	Km	2.385.324	3.101.654
Sanzione erogata	Euro	20.097,02	54.059,10

Fonte: Dipartimento VII del Comune di Roma.

risultato il numero di chilometri di linea su cui va applicata la penale unitaria pari attualmente, per le linee di superficie, a 0,1808 Euro/km (Tav. 2.8 e 2.9). La situazione riepilogativa sulla sola regolarità (% corse effettuate su programmate) è rappresentata nelle tavole dalla Tav. 2.10 alla Tav. 2.12.

Per il monitoraggio della qualità erogata viene invece assunto un unico indice risultante dalla somma ponderale dei seguenti indici elementari:

- indice di pulizia ed efficienza;
 - indice di manutenzione delle infrastrutture di linea;
 - indice di manutenzione del parco veicoli;
- ognuno dei quali a sua volta è costituito da una media ponderata del giudizio numerico attribuito a ciascun singolo fattore causale.

Tav. 2.10 Regolarità trasporto di superficie bus e tram

	1999	2000	2001	2002	2003
Risultati	94,6%	95,8%	96,6%	-	-
Impegni	-	98,0%	97,0%	97,0%	97,0%

Fonte: Elaborazione su dati tratti dalla Carta dei servizi del trasporto pubblico romano – anni 2000-2003, Atac S.p.A.

Tav. 2.11 Regolarità metropolitana linea A

	1999	2000	2001	2002	2003
Risultati	98,3%	95,0%	100,0%	-	-
Impegni	-	99,0%	99,0%	99,0%	99,0%

Fonte: Elaborazione su dati tratti dalla Carta dei servizi del trasporto pubblico romano – anni 2000-2003, Atac S.p.A.

Tav. 2.12 Regolarità metropolitana linea B

	1999	2000	2001	2002	2003
Risultati	100,0%	97,0%	100,0%	-	-
Impegni	-	99,0%	99,8%	99,0%	99,0%

Fonte: Elaborazione su dati tratti dalla Carta dei servizi del trasporto pubblico romano – anni 2000-2003, Atac S.p.A.

10 Per corsa fuori standard si intende una corsa che appartenendo ad una specifica fascia di frequenza presenti scostamenti al di fuori di determinate fasce di confidenza (da 0 a 5 minuti +/- 2'; da 5 a 10 minuti +/- 3'; superiori a 10 minuti +/- 4')

2.5 La soddisfazione degli utenti

In questo paragrafo si presentano i risultati della *Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma*, in relazione ai settori del trasporto pubblico romano e della mobilità. Per gli aspetti metodologici relativi al campionamento, alla scala di valutazione e all'elaborazione dei dati si rimanda al Cap. 1. Le domande del questionario relative ai due settori si articolano nei seguenti temi: valutazione di singoli aspetti dei diversi servizi (autobus e tram, metropolitana e treno leggero, viabilità e circolazione, parcheggi); percezione dell'andamento nel tempo della qualità dei servizi; interventi di miglioramento suggeriti dai cittadini, suddivisione delle responsabilità in materia di TPL (sezione già commentata nel Cap. 1).

2.5.1 Frequenza e modalità d'uso dei mezzi pubblici

Propedeutica all'analisi dei giudizi raccolti dai cittadini è l'analisi della frequenza e delle modalità d'uso dei mezzi pubblici. I romani che utilizzano i mezzi pubblici almeno una volta alla settimana congiuntamente o in alternativa ad altri mezzi motorizzati o non motorizzati (a piedi, bicicletta) sono il 57,3%. Tra questi, il 19,7% usa i mezzi pubblici quotidianamente e il 15,2% più volte a settimana. Poiché la somma di queste percentuali (34,9%) può essere ritenuta una valida approssimazione della quota di cittadini per i quali i trasporti pubblici costituiscono la modalità prevalente di spostamento per motivi di lavoro o per il tempo libero, possiamo dedurre che a Roma la domanda di TPL è più elevata della media italiana. Infatti, in base alla rilevazione Audimob, nelle grandi città italiane la quota di spostamenti con il mezzo pubblico era del 28,9% nel 2002¹¹.

Rimane comunque elevato nel nostro campione il ricorso al mezzo privato. Infatti, i cittadini che usano i mezzi privati almeno una volta a settimana sono il 77,6%. Incrociando le frequenze relative all'utilizzo dei mezzi pubblici con quelle dei mezzi privati, risulta che tra coloro che usano abitualmente (tutti i giorni/più volte a settimana) il mezzo privato, ben il 36%

usa con la stessa frequenza anche i trasporti pubblici. Si desume pertanto che i mezzi privati e pubblici sono alternativi solo in pochi casi, mentre prevale l'utilizzo complementare, dove il mezzo privato viene spesso utilizzato per raggiungere i nodi di scambio o per spostamenti diversi dai motivi di lavoro. A spiegare la maggiore preferenza dei mezzi privati concorrono i motivi legati ai tempi di attesa troppo dilatati, alla poca frequenza dei mezzi, e ai lunghi tempi di percorrenza. In generale il motivo prevalente per cui non viene scelto il mezzo pubblico è il tempo di percorrenza troppo elevato (Tav. 2.13). Se sembrano esistere quindi spazi di miglioramento per il TPL per recuperare quote di trasporto a scapito della circolazione privata, le risposte fornite non consentono l'individuazione univoca di azioni da intraprendere in quanto i tempi di percorrenza lamentati troppo lunghi sono da porre in relazione a condizioni generali di viabilità. Rimane evidenziato, tuttavia, il dato della scarsa frequenza delle corse, indicato direttamente dal 19% circa del campione e indirettamente da un ulteriore 20% che lamenta tempi di attesa troppo elevati. La quantità di servizio (n. di linee) e la distribuzione delle fermate, invece, non sembrano costituire un ostacolo rilevante all'utilizzo del mezzo pubblico.

Tav. 2.13 Motivo prevalente di utilizzo del mezzo privato* (valori percentuali)

Tempi di percorrenza troppo elevati	22,3
Tempi di attesa troppo elevati alla fermata	20,6
Poca frequenza dei mezzi e/o non regolarità dei mezzi	18,9
Troppi trasbordi da un mezzo pubblico all'altro	12,5
Scarsità di linee pubbliche	8,7
Mancanza di fermate nelle vicinanze dell'abitazione	4,5
Non indica	12,6
Totale	100,0

*Hanno risposto a questa domanda in 3.533 su 4.039
Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

¹¹ Fonte: TPL 2000 su dati Isfort, Audimob "Osservatorio sulla mobilità degli italiani".

Mediamente i cittadini intervistati trascorrono sui mezzi pubblici (inclusi i trasbordi da un mezzo ad un altro) 56,4 minuti al giorno. I mezzi preferiti sono in ordine di importanza gli autobus, per l'81% dei rispondenti, e la metropolitana per il 59,7%. Seguono a grande distanza il tram, il treno urbano e il taxi o taxibus.

2.5.2 Valutazione della qualità del servizio autobus e tram

Prima di analizzare nel dettaglio i risultati dell'indagine relativi ai singoli aspetti del servizio del trasporto in superficie (autobus e tram) e metropolitano, occorre ricordare le diverse competenze dei distinti soggetti che intervengono nel settore (cfr. par. 2.1.4). L'Atac è responsabile della gran parte degli aspetti strutturali del servizio. Essa è garante dell'anzianità dei mezzi¹², delle loro caratteristiche relative al consumo carburante, dell'accessibilità a portatori di handicap e della climatizzazione delle vetture. L'Atac è altresì responsabile dei punti vendita dei titoli di viaggio, del funzionamento delle obliterate nonch  dell'informazione (diffusione orari alle fermate, ai capolinea, nelle pensi-

line, nei treni della metropolitana, nelle stazioni) e dell'assistenza ai clienti (ufficio clienti, numero verde). Le societ  di gestione del servizio, Trambus e Met.Ro., con le differenziazioni che derivano dalla diversa tipologia di servizi offerti, sono invece responsabili: dell'affidabilit  del servizio, intesa come regolarit  delle corse, copertura oraria giornaliera, distanza media alle fermate; dell'affidabilit  dei mezzi; della sicurezza; della pulizia interna ed esterna delle vetture e, solo per Met.Ro, del comfort dei mezzi e delle stazioni.

Come si   visto nel Cap. 1, il giudizio complessivo dei romani sulla qualit  del trasporto urbano   non negativo e ci  non concorda del tutto con le valutazioni rese dagli utenti sui singoli aspetti del servizio. Relativamente al trasporto in superficie, emerge che gli aspetti dolenti del servizio risultano essere nell'ordine: la comodit  alle fermate, per la quale ben il 65,8% del campione intervistato esprime un giudizio inferiore alla sufficienza; le informazioni relative alla frequenza e agli orari dove il giudizio negativo   espresso dal 61,3% degli intervistati¹³; la regolarit  del passaggio (58,4%); il controllo dei biglietti (51,8%); e, il timore di subire molestie o furti (50,3%) (Tav. 2.14).

Tav. 2.14 Valutazione dei singoli aspetti del servizio di trasporto pubblico su Autobus e Tram: una sintesi (valori percentuali)

Valutazione	Ottimo (5)	Buono (4)	Pi� che sufficiente (5+4)	Sufficiente (3)	Scarso (2)	Pessimo (1)	Meno che sufficiente (2+1)	Non sa/non indica	Voto medio
Informazioni sui percorsi presenti alle fermate	2,6	23,3	25,9	30,8	20,3	8,8	29,1	14,3	2,9
Informazioni relative alla frequenza e agli orari	0,5	6,8	7,3	17,0	35,7	25,6	61,3	14,4	2,1
Regolarit� del passaggio	0,4	5,2	5,6	23,5	38,2	20,2	58,4	12,6	2,2
Frequenza delle corse	0,3	5,7	6,0	25,7	38,9	16,0	54,9	13,3	2,3
Comodit� alle fermate	0,8	6,1	6,9	16,4	32,6	33,2	65,8	10,9	2,0
Facilit� di accesso alle vetture	1,5	22,1	23,6	39,6	17,1	7,8	24,9	11,9	2,9
Pulizia interna delle vetture	0,7	15,7	16,4	35,3	23,8	12,0	35,8	12,4	2,7
Affollamento delle vetture	1,2	5,5	6,7	19,0	22,5	38,3	60,8	13,5	2,0
Aerazione delle vetture	0,5	8,3	8,8	25,0	29,9	22,4	52,3	13,9	2,2
Comportamento autisti	5,4	35,8	41,2	32,3	8,7	4,3	13,0	13,4	3,3
Rumorosit� dei mezzi	1,0	14,6	15,6	36,6	21,3	12,5	33,8	14,0	2,7
Timore di molestie o furti	1,9	7,9	9,8	23,4	24,5	25,8	50,3	16,5	2,2
Leggibilit� del numero di linea	8,2	33,4	41,6	29,8	12,1	5,5	17,6	11,0	3,3
Disponibilit� dei punti vendita	3,0	16,8	19,8	24,3	26,1	18,7	44,8	11,1	2,5
Controllo dei biglietti	2,3	8,7	11,0	23,2	29,4	22,4	51,8	14,0	2,3

Fonte: Terza indagine sulla qualit  dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003

¹² Autobus, Tram e Metropolitana.

¹³ A riguardo   utile rimandare al paragrafo 1.4.3 in cui si descrive la proposta di pubblicizzazione degli obblighi delle aziende erogatrici di servizi pubblici trasmessa dall'Agenzia al Consiglio Comunale nel dicembre 2002.

È inoltre, da sottolineare come gli utenti del trasporto pubblico giudichino negativamente la funzione di controllo dei biglietti, la cui scarsa frequenza è criticata da più di un cittadino su due. Tale dato emergeva con evidenza anche nella *Seconda indagine* e indica pertanto che non sono state adottate a questo proposito azioni correttive visibili ai cittadini.

Scendendo nel dettaglio dei singoli municipi, si nota che: le informazioni relative alla frequenza e agli orari sono prevalentemente un problema segnalato dai residenti nei Municipi II e III; la regolarità del passaggio è un aspetto particolarmente sentito nel XVIII; il controllo dei biglietti nell'VIII; il timore di subire molestie o furti nel III e nell'VIII Municipio. È inoltre importante sottolineare che, se si guarda alla somma dei giudizi più che sufficienti e sufficienti sui 15 aspetti del servizio indagati, l'VIII Municipio presenta su ben 6 aspetti del servizio il valore minimo cittadino. Questo avviene relativamente: alle informazioni sui percorsi presenti alle fermate; alla comodità alle fermate; alla facilità d'accesso; alla pulizia interna delle vetture; all'affollamento; al controllo dei biglietti. Anche il III Municipio presenta una certa concentrazione di valutazioni più che sufficienti e sufficienti inferiori alla media del campione, 4 su 15, in particolare riguardanti l'informazione sulle frequenze e sugli orari, la fre-

quenza delle corse, i comportamenti degli autisti (tale dato è tuttavia positivo), e il timore di subire molestie o furti. I valori sufficienti minimi relativi agli altri aspetti del servizio sono dispersi tra gli altri Municipi non mostrando, ad eccezione del Municipio XX che presenta due valori minimi (disponibilità dei punti vendita dei biglietti e leggibilità del numero della linea), ulteriori significative concentrazioni.

Passando ad analizzare i giudizi più che sufficienti del trasporto, si nota che questi riguardano, in prevalenza, il comportamento degli autisti e la leggibilità del numero della linea. Elementi questi che vengono considerati dagli intervistati in media più che sufficienti e comunque positivi da più del 70% del campione.

Per concludere si deve sottolineare che i giudizi meno che sufficienti riguardano, ad eccezione della regolarità del passaggio, prevalentemente aspetti strutturali e di pianificazione del servizio.

2.5.3 Valutazione della qualità del servizio metropolitana/treno urbano

Analogamente al paragrafo precedente, in questo si analizzano i dati relativi alla valutazione di alcuni aspetti della qualità del trasporto mediante metropolitana (Tav. 2.15).

Tav. 2.15 Valutazione dei singoli aspetti del servizio di trasporto pubblico su metropolitana: una sintesi (valori percentuali)

Valutazione	Ottimo (5)	Buono (4)	Più che Sufficiente (3+4)	Sufficiente (3)	Scarso (2)	Pessimo (1)	Meno che sufficiente (2+1)	Non sa/non indica	Voto medio
Informazioni su frequenze e orari	3,0	19,9	22,9	24,8	18,1	6,4	24,5	27,7	2,9
Regolarità del passaggio dei treni	3,5	25,6	29,1	30,4	10,1	3,4	13,5	27,0	3,2
Comodità alle fermate	1,8	18,9	20,7	27,3	20,6	6,6	27,2	24,8	2,9
Pulizia delle stazioni	1,2	12,8	14,0	27,9	22,3	11,3	33,6	24,4	2,6
Pulizia delle vetture	0,8	10,8	11,6	28,2	24,6	11,0	35,6	24,6	2,6
Facilità di accesso alle stazioni	2,6	21,9	24,5	32,5	13,3	5,4	18,7	24,3	3,0
Facilità di accesso alle vetture	3,5	27,2	30,7	32,7	8,0	4,1	12,1	24,5	3,2
Affollamento delle vetture	1,6	4,6	6,2	15,0	19,3	34,8	54,1	24,8	1,9
Aerazione delle vetture e degli ambienti	0,6	5,3	5,9	17,3	26,6	25,2	51,8	24,9	2,1
Rumorosità	1,1	9,7	10,8	28,8	20,2	14,3	34,5	25,9	2,5
Timore di molestie o furti	1,5	5,7	7,2	18,3	19,9	27,7	47,6	26,9	2,1
Disponibilità dei punti vendita dei biglietti	2,9	17,8	20,7	27,9	16,8	9,9	26,7	24,7	2,8
Controllo dei biglietti	2,9	12,9	15,8	24,5	20,2	12,8	33,0	26,8	2,6

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

I disagi provati dagli utenti della metropolitana in parte coincidono con quelli segnalati per il trasporto urbano di superficie, almeno per quanto riguarda il sovraffollamento e l'aerazione delle vetture, giudicati negativamente rispettivamente dal 55% e dal 52% circa degli utenti, che si confermano essere tra gli aspetti più problematici dell'intero sistema di trasporto pubblico.

Anche la paura di subire attenzioni indesiderate da parte di borseggiatori o molestatori, seppure mostri una leggera flessione rispetto alle indicazioni fornite dagli utenti del trasporto di superficie, si conferma come uno degli aspetti principali del disagio, segnalato dal 48% circa del campione. Da evidenziare, tuttavia, il basso livello di segnalazioni riguardando le attese eccessive alla fermata, che conferma il giudizio sulla buona regolarità nel passaggio dei treni, già evidenziato precedentemente.

Tali dati sono confermati sostanzialmente da tutti i municipi che, pur riportando i suddetti aspetti del servizio come i tre peggiori, presentano lievi diversità in merito al loro ordine. Nei Municipi V, XIII e XVII, è ad esempio l'aerazione ad essere percepita come l'elemento peggiore, mentre nei Municipi XV e XVIII il timore di molestie o furti.

Gli elementi che vengono prevalentemente considerati positivi riguardano: la facilità d'accesso alle vetture, per la quale i giudizi sufficienti e più che sufficienti sono forniti entrambi da oltre il 30% degli intervistati; la regolarità del passaggio dei treni (rispettivamente 30% e 29%) e la facilità di accesso alle stazioni (32% e 24%).

Anche in merito al trasporto metropolitano si rileva che i municipi più severi nella valutazione degli aspetti del servizio sono sempre gli stessi. I residenti del XVI Municipio, ad esempio, propongono valutazioni positive inferiori alla media (e specularmente giudizi negativi superiori alla media) per ben sei aspetti su tredici, rispettivamente in merito: alle informazioni sulle frequenze e sugli orari della metropolitana, alla regolarità del passaggio dei treni, alla comodità alle fermate, alla pulizia delle stazioni, alla pulizia delle vetture e alla disponibilità dei punti vendita dei biglietti. Anche nel Municipio II si contano quattro su tredici giudizi positivi mini-

mi, e precisamente per la facilità d'accesso alle stazioni e alle vetture, per la rumorosità e per il controllo dei biglietti. Il XII Municipio, di converso, non presenta neanche in uno degli aspetti del servizio monitorati valori inferiori a quelli medi cittadini.

Per concludere, appare utile evidenziare che, a differenza del servizio di trasporto urbano in superficie, questa tipologia di trasporto risulta essere caratterizzata da una quota consistente, in media circa il 25%, di non sa o non indica. Tale dato è da porre in relazione con il più modesto utilizzo della rete metropolitana (par. 2.5.1), considerando anche la sua limitata estensione che accentua l'incapacità di valutarne il servizio.

Il dato inoltre è indice di un serio discernimento nel compilare il questionario da parte degli intervistati che preferiscono non rispondere quando non hanno esperienza diretta del funzionamento del servizio. Ciò rafforza la consapevolezza sulla veridicità dei giudizi espressi dai cittadini.

A conclusione di questa analisi comparata dei giudizi per i servizi di trasporto di superficie e metropolitano, è possibile affermare sinteticamente che i cittadini risultano più severi nel caso del trasporto urbano di superficie che nel caso della metropolitana.

Successivamente, è stato richiesto agli intervistati di esprimere un giudizio di tipo "dinamico" sull'evoluzione nell'ultimo anno dei diversi e molteplici aspetti del servizio di trasporto urbano. È possibile osservare una crescita della soddisfazione media espressa dai cittadini, pur nel quadro di un giudizio che, in termini assoluti, rimane non soddisfacente come precedentemente evidenziato (Cfr. anche Cap. 1).

I giudizi medi indicano un leggero miglioramento per i trasporti di linea, mentre la qualità del servizio taxi – inteso come parte integrante del TPL – sembra invariata o appena peggiorata¹⁴. La percentuale di giudizi "invariato" è molto elevata sia per gli autobus, sia per i vari tipi di treno e metropolitana, ma un quarto degli intervistati ritiene che sia in miglioramento. Nel caso dei taxi, invece, le percentuali di giudizi "invariato" e, soprattutto, "in miglioramento" sono basse, in quanto la maggioranza degli intervistati non ha dato risposta: come sarà evidenziato nel Cap. 3, la maggioranza degli intervistati non usa questo servizio (Tav. 2.16).

¹⁴ Il servizio taxi è analizzato in dettaglio nel Cap. 3. Ciò nonostante è sembrato opportuno inserire la valutazione dinamica degli intervistati sulla qualità complessiva del servizio anche in questa sezione, per evidenziare il diverso giudizio dei cittadini sui vari segmenti del sistema integrato di trasporti locali e mobilità.

Tav. 2.16 Valutazione dell'andamento della qualità complessiva del TPL (valori percentuali)

Valutazioni	molto migliorato (5)	migliorato (4)	in miglioramento (5+4)	invariato (3)	peggiorato (2)	molto peggiorato (1)	in peggioramento (1+2)	non so / non indica	Voto medio
Autobus e tram	2,4	24,5	26,9	50,6	8,4	1,8	10,2	12,3	3,2
Metropolitana e treno urbano	2,1	22,1	24,2	47,0	5,5	1,5	7,0	21,8	3,2
Taxi	0,6	6,3	6,9	30,7	6,5	2,1	8,6	53,8	2,9

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

2.5.4 Mobilità

Oltre agli aspetti relativi al TPL, l'indagine – come si è detto – ha riguardato anche gli aspetti relativi alla mobilità, come i parcheggi (di scambio e a pagamento o sosta tariffata), la manutenzione del manto stradale, la vigilanza del traffico, l'assetto di viabilità (corsie preferenziali, sensi unici, ecc.).

2.5.4.1 Parcheggi

Con riguardo ai nodi di scambio, circa il 57% dei cittadini intervistati che utilizzano per i propri spostamenti mezzi privati e mezzi pubblici in maniera congiunta, si dichiara insoddisfatto della facilità di trovare parcheggio (Tav. 2.17). L'elevata disomogeneità territoriale – con valori che variano dal 42,6% del XII Municipio, al 75,4% del III – indica la concentrazione della domanda di parcheggi di scambio in alcune aree, in genere periferiche.

Anche in merito alla sicurezza dei parcheggi, ossia al timore per furti o danneggiamenti, la maggioranza delle risposte (48,2%) rivelano la percezione di un

servizio scarso o pessimo (Tav. 2.17). La percentuale maggiore di lamentele si nota nel Municipio VIII dove raggiunge il 64% delle risposte, mentre i giudizi sufficienti e più che sufficienti riguardano in prevalenza il XII Municipio dove costituiscono il 49% delle risposte. Più articolata risulta la valutazione dei parcheggi a pagamento (Tav. 2.18). In questo caso, ai rispondenti è stata offerta la possibilità di fornire più di una risposta e, dunque, il numero delle risposte risulta superiore a quello del campione. Il 68,8% dei cittadini esprime contrarietà alla tariffazione della sosta per due motivi: perché non si ritiene il trasporto pubblico una realistica alternativa all'utilizzo dell'auto privata (37,2%) e perché si ritiene che chi lavora sia penalizzato (31,6%). Segue il giudizio positivo ma critico (26,4%) di chi ritiene che i parcheggi a pagamento siano una buona innovazione ma che l'insufficienza dei controlli renda il servizio di scarsa efficacia. Il 20% circa delle risposte esprime invece una valutazione del tutto positiva, ritenendo che il sistema dei parcheggi a pagamento sia un efficace metodo per poter trovare un posto auto in zone della città assai congestionate.

Tav. 2.17 Riepilogo dei giudizi relativi ai parcheggi di scambio* (valori percentuali)

	ottimo (5)	buono (4)	più che sufficiente (5+4)	sufficiente (3)	scarso (2)	pessimo (1)	meno che sufficiente (2+1)	non so/non indica	Voto medio
facilità di trovare parcheggio	2,1	8,3	10,4	19,2	31,7	25,1	56,8	13,6	2,2
sicurezza (timore per furti o danneggiamenti)	1,1	6,8	7,9	20,8	29,3	18,9	48,2	23,1	2,3
costo	3,2	5,8	9,0	19,4	19,4	18,4	66,6	26,5	2,2

* Le percentuali si riferiscono ad un campione di 1.571 intervistati che utilizzano per i propri spostamenti sia i mezzi privati che i mezzi pubblici.

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

Tav. 2.18 Giudizio sui parcheggi a pagamento

	Percentuali	Ranghi																		
	Totale Municipi	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XV	XVI	XVII	XVIII	XIX	XX
Sono contrario perché non ci sono efficienti servizi alternativi di trasporto pubblico	37,2	1	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	3	2	1	1
Sono contrario perché si penalizza chi lavora	31,6	3	4	3	2	2	1	2	1	3	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2
Andrebbero bene, ma sono insufficienti i controlli e non si trova ugualmente posto	26,4	2	2	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	5	2	3	3
Vanno bene così perché consentono di trovare parcheggio in zone prima impossibili	19,5	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4
Vanno bene così perché obbligano i cittadini ad usare i mezzi pubblici	12,1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

Tale dato trova ulteriore significato se si osserva che la facilità di trovare parcheggio nelle zone di lavoro, abitazione e in cui si vanno a fare gli acquisti,

viene percepita negativamente da percentuali di cittadini che, in media, raggiungono circa il 55% degli intervistati (Tav. 2.19).

Tav. 2.19 Giudizio sulla percezione della facilità di trovare parcheggio in diversi luoghi della città (valori percentuali)

	molto (4)	abbastanza (3)	rilevante	poco (2)	per niente (1)	non sa/ non indica	Voto medio
luogo di lavoro	8,6	13,1	21,8	20,1	21,2	37,0	2,2
luogo dove si fanno gli acquisti	1,9	13,9	15,8	36,4	31,7	16,2	1,8
luogo di abitazione	12,7	25,5	38,1	30,2	23,9	7,7	2,3

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

L'ultimo posto è occupato da coloro che ritengono che i parcheggi a pagamento abbiano una funzione "educativa"; secondo il 12% delle risposte, infatti, l'introduzione dei parcheggi a pagamento è positiva perché obbliga i cittadini ad utilizzare i mezzi pubblici. Per questi ultimi, l'aspetto disincentivante all'utilizzo dell'automobile rappresentato dalla sosta tariffata fa premio su ogni altra considerazione.

Vale la pena di osservare che le valutazioni negative sui parcheggi a pagamento legate in particolare alla mancanza di servizi alternativi sono aumentate rispetto alla precedente indagine, mentre sono lievemente diminuite le valutazioni positive riferite alla maggiore disponibilità di parcheggi, forse anche a motivo dell'estensione della sosta tariffata a molti quartieri della città.

Con riguardo alla valutazione dell'evoluzione del

servizio nell'ultimo anno, si rileva una stazionarietà dei giudizi. Solo il 15% dei rispondenti reputa la qualità dei parcheggi migliorata o molto migliorata, ben il 37% considera la qualità attuale pari a quella passata e circa il 23% nota un peggioramento più o meno significativo.

2.5.4.2 Viabilità

Come si è detto (Cap. 1), il giudizio dei romani su viabilità e circolazione è negativo. Solo per il 49% dei rispondenti il servizio è non negativo (33% sufficiente e 16% più che sufficiente), mentre per il 47% il servizio è giudicato scarso o pessimo. Le risposte fornite alla domanda sui fattori che hanno maggiormente influito sui disagi alla circolazione consentono di qualificare meglio tale valutazione. Scendendo nel dettaglio dei singoli aspetti che con-

Tav. 2.20 La percezione della qualità dei parcheggi rispetto all'anno passato

Municipio	In miglioramento	rimasta uguale	In peggioramento	non sa/non indica	Voto medio
I	19,4	36,8	24,4	19,4	2,0
II	19,8	36,2	18,1	26,0	2,0
III	9,5	36,9	29,7	23,8	2,0
IV	15,9	35,8	24,2	24,2	3,0
V	14,8	38,8	24,3	22,1	3,0
VI	14,7	37,7	27,2	20,4	2,0
VII	15,4	31,8	20,4	32,4	2,0
VIII	14,0	31,6	28,7	25,8	3,0
IX	14,8	34,4	21,0	29,8	2,0
X	16,7	35,7	24,0	23,6	3,0
XI	15,7	40,6	16,1	27,7	3,0
XII	23,5	31,9	22,6	22,1	3,0
XIII	14,5	32,3	25,2	27,9	3,0
XV	18,1	35,7	26,7	19,5	2,0
XVI	14,4	42,1	25,3	18,2	2,0
XVII	12,8	56,4	14,6	16,3	2,0
XVIII	18,7	38,9	18,2	24,4	2,0
XIX	13,2	44,0	24,4	18,4	3,0
XX	17,0	41,5	22,5	19,0	2,0

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

corrono a formare il giudizio complessivo sulla viabilità, si osserva che sono in particolare gli aspetti relativi alla manutenzione delle strade e alla vigilanza del traffico da parte dei vigili urbani quelli percepiti come maggiormente critici (Tav. 2.21).

Tali aspetti sono ritenuti influenti nella determinazione dei disagi più frequenti alla circolazione. Particolarmente critici tutti gli aspetti relativi alla viabilità per i cittadini dei Municipi XIX, VIII e IV. Fortemente sentito il problema della scarsa vigilanza del traffico nei Municipi VIII e XII. Sembrano funzionare assai male i semafori nei Municipi VIII e IV, mentre nel Municipio XIX si lamenta la poca scorrevolezza delle corsie preferenziali (Tav. 2.22). Si desume che i cittadini chiedono un maggior controllo del traffico da parte dei vigili e una migliore programmazione degli interventi di manutenzione stradale. In particolare il primo aspetto viene segnalato come prioritario tra gli interventi per risolvere i problemi di viabilità (Tav. 2.22). Non influente appare comunque anche l'aspetto relativo all'assetto di viabilità (sensi unici, ZTL, corsie preferenziali).

I risultati sono analoghi a quelli registrati nella *Seconda indagine*.

Per quanto riguarda la percezione dell'evoluzione del servizio di viabilità nell'ultimo anno, si può notare che l'unico aspetto considerato invariato è il funzionamento dei semafori, mentre tutti gli altri sem-

brano essere peggiorati, anche se il peggioramento dei parcheggi a pagamento è giudicato mediamente molto lieve (rispetto alla percentuale di risposte positive i giudizi migliorato e molto migliorato incidono in questo caso più che negli altri). Il dato peggiore è quello della manutenzione del manto stradale, seguito dal controllo del traffico da parte dei vigili urbani, giudicati in peggioramento rispettivamente dal 53% e dal 30% dei rispondenti.

2.5.5 Interventi suggeriti per trasporto pubblico e viabilità

Per concludere la sezione del questionario dedicata al trasporto pubblico ed alla viabilità, è stato chiesto ai cittadini di immaginare di essere loro a decidere le priorità per gli interventi destinati a migliorare il trasporto pubblico e la viabilità.

Con riferimento al trasporto pubblico, le due priorità che emergono come maggiormente segnalate dai cittadini riguardano, rispettivamente, la maggiore frequenza dei mezzi, per il 31,2% dei romani, e l'aumento del numero di linee della metropolitana, per il 30,9%. Scarso interesse raccoglie l'istituzione di taxibus, che si rileva – tuttavia – essere un servizio poco conosciuto (cfr. par. 3.5) e di linee veloci o ad orario predefinito, mentre si registra un'accentuata attenzione verso gli obiettivi ambientali da raggiungere attraverso l'aumento del

Tav. 2.21 Percentuale di giudizi sulla circolazione e viabilità del percorso stradale seguito più frequentemente nei giorni feriali

Valutazioni	Ottimo (5)	Buono (4)	Più che sufficiente (5+4)	Sufficiente (3)	Scarso (2)	Pessimo (1)	Meno che sufficiente (2+1)	Non sa / non indica	Voto medio
Manutenzione delle strade	0,5	8,1	8,6	23,1	33,6	29,1	62,7	5,6	2,1
Funzionamento dei semafori	2,9	32,9	35,8	41,2	10,6	4,1	14,7	8,3	3,2
Scorrevolezza delle corsie preferenziali	1,7	18,6	20,3	29,4	20,3	8,6	28,9	21,4	2,8
Segnaletica stradale	1,8	25,2	27,0	40,3	15,4	7,0	22,4	10,3	3,0
Vigilanza da parte dei vigili urbani	1,0	7,5	8,5	22,3	34,2	26,8	61,0	8,4	2,2

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

Tav. 2.22 Giudizi meno che sufficienti (scarso+pessimo) su circolazione e viabilità del percorso stradale seguito più frequentemente nei giorni feriali per Municipio (valori percentuali)

	Manutenzione strade	Funzionamento dei semafori	Scorrevolezza delle corsie preferenziali	Segnaletica stradale	Vigilanza del traffico da parte dei vigili urbani
Totale Municipi	62,7	14,7	28,9	22,4	61,0
I	57,7	9,0	23,4	17,4	45,3
II	60,5	11,9	26,0	19,8	64,4
III	46,5	17,9	26,2	17,9	57,1
IV	72,2	18,5	22,2	18,6	65,3
V	63,8	15,3	28,6	22,8	62,3
VI	56,6	15,2	30,3	21,5	59,1
VII	60,8	15,9	31,3	23,3	54,0
VIII	74,7	21,7	34,2	30,1	66,2
IX	53,4	12,8	31,3	21,0	62,0
X	56,3	14,8	28,1	20,6	61,2
XI	58,1	9,2	29,1	17,0	62,2
XII	55,7	14,2	33,2	24,8	62,0
XIII	61,7	11,6	29,4	17,8	56,1
XV	67,9	14,1	24,4	26,7	66,1
XVI	62,7	13,8	27,3	20,6	58,4
XVII	50,4	13,7	24,8	17,1	58,1
XVIII	61,7	15,5	24,4	26,9	64,3
XIX	77,2	16,4	42,4	29,6	65,2
XX	69,5	16,0	29,0	27,0	60,5

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

Tav. 2.23 Valutazione dell'andamento della qualità complessiva della viabilità (valori percentuali)

Valutazioni	molto migliorato (5)	migliorato (4)	in miglioramento (5+4)	invariato (3)	peggiorato (2)	molto peggiorato (1)	in peggioramento (1+2)	non so / non indica	media
Parcheggi a pagamento	1,4	14,7	16,1	37,3	17,5	5,8	23,3	23,3	2,9
Manutenzione manto stradale	0,3	8,3	8,6	30,6	33,4	19,2	52,6	8,2	2,3
Funzionamento semafori	0,7	9,3	10,0	67,9	8,2	2,3	10,5	11,6	3,0
Controllo del traffico (vigili)	0,8	7,7	8,5	51,1	20,7	9,7	30,4	10,0	2,7

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

numero di mezzi non inquinanti, sensibilità rappresentata da quasi un cittadino su cinque.

È inoltre interessante rilevare, contrariamente all'indagine di due anni fa, una debole componente di delega decisionale, rappresentata da solo il 5% degli intervistati che non risponde alla richiesta di immedesimarsi nel decisore politico. Percentuali simili vengono riscontrate anche nella tavola successiva relativa agli interventi per migliorare la mobilità.

Con riferimento alla viabilità, coerentemente alle risposte fornite in merito ai fattori che determinano una situazione non ottimale del traffico, i romani individuano una serie di soluzioni che dimostrano una buona capacità di interpretare i problemi in maniera sistemica e strutturale. Gli interventi considerati più importanti nell'ordine sono la modifica del piano urbanistico della città, la costruzione di

parcheggi di scambio e il miglioramento della vigilanza del traffico (Tav. 2.25).

È diffusa la consapevolezza che i problemi del traffico non si risolvono se non affrontando i problemi strutturali di una città, come quella di Roma, che ha una periferia molto estesa, in cui il decentramento delle sedi di ministeri, uffici centrali della PA, sedi di aziende, ecc. non si è ancora completato, costringendo ogni mattina centinaia di cittadini ad utilizzare le linee di superficie e metropolitane che portano al centro. Tale risultato fornisce un'indicazione forte per gli amministratori locali: non è estranea ai cittadini l'idea che una politica efficace del traffico e della mobilità si realizza anche con strumenti di pianificazione urbanistica. Grande favore trovano anche i parcheggi di scambio, la cui capacità recettiva viene infatti ritenuta insufficiente e se ne reclama a gran voce l'ampliamento.

Tav. 2.24 L'intervento considerato più importante per migliorare il servizio di trasporto pubblico

L'intervento considerato il più importante dagli intervistati	%	Ranghi																			
		Totale Municipi	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XV	XVI	XVII	XVIII	XIX	XX
Maggiore regolarità nella frequenza dei mezzi pubblici	31,2	3	1	1	2	2	1	1	1	2	1	2	2	2	1	1	2	1	1	2	
Aumento del numero di linee della metropolitana	30,9	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2	1	1	1	2	2	1	2	1	1	
Autobus elettrici non inquinanti	19,6	2	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	
Attivazione di linee veloci e/o ad orario	12,5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	
Servizi di taxi collettivo	0,8	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
Non indica	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

Tav. 2.25 L'intervento considerato più importante per migliorare la mobilità

L'intervento considerato il più importante dagli intervistati	%	Ranghi																		
		Totale Municipi	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	XIII	XV	XVI	XVII	XVIII	XIX
Modificare il piano urbanistico della città	38,1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Costruire parcheggi di scambio tra auto privata e mezzi pubblici	22,7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2
Migliorare la vigilanza del traffico	13,4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	3
Costruire parcheggi coperti a pagamento in tutti i quartieri	6,5	4	4	6	4	4	4	6	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4
Estendere a tutta la città i parcheggi a pagamento	2,5	6	5	4	6	5	6	5	7	6	6	5	4	7	5	6	5	6	6	6
Migliorare il funzionamento dei semafori	2,3	7	6	4	5	6	5	4	5	5	7	7	6	4	6	5	6	7	6	7
Migliorare la segnaletica	2,0	5	7	6	7	7	7	6	6	7	5	6	7	4	6	6	6	5	5	5
Altri interventi	6,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Non indica	5,9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma, 2003.

