

3. La gestione della mobilità urbana

La gestione della mobilità urbana include un insieme variegato di attività che comprendono la pianificazione e regolazione dei flussi di traffico sulle reti di trasporto pubblico e privato, la progettazione e successiva regolazione di modalità di trasporto innovative rispetto a quello di linea e di strumenti volti a scoraggiare la mobilità privata. Si tratta di aspetti estremamente ampi ed eterogenei, che comportano la necessità di un utilizzo coordinato di molteplici strumenti e la ricerca di possibili sinergie tra i diversi ambiti di intervento delle Amministrazioni comunali (urbanistica, trasporto pubblico locale, ambiente, attività produttive, ecc.).

Per questa sua natura la mobilità non si configura come un servizio pubblico, anche se la sua gestione influisce sull'efficacia dei servizi pubblici stessi (ed in particolare sulla disponibilità e qualità del trasporto pubblico) e sulla qualità di vita dei cittadini. Inoltre, l'affidamento della gestione della mobilità ad un'impresa regolata da un Contratto di servizio, come è nel caso di Roma dove l'azienda è a capitale interamente pubblico, rende ancor più necessaria una valutazione della performance qualitativa dell'azienda di gestione nell'ottica del rapporto "triangolare" Comune, azienda e utente che è propria del Contratto stesso.

Questo capitolo analizza la criticità del tema della mobilità per una grande realtà metropolitana come

Roma, fornendo dati quantitativi sulle dimensioni del flusso di spostamenti al suo interno, in entrata e in uscita, riconducibili a una nuova configurazione urbanistica dei luoghi di lavoro e di residenza. Illustra poi le funzioni attribuite all'azienda di mobilità cittadina, la Sta, e descrive gli strumenti di dissuasione della mobilità privata da questa gestiti, come la Zona a Traffico Limitato (ZTL) e la sosta a pagamento. Quest'ultimo strumento è stato oggetto di un piano di monitoraggio da parte dell'Agenzia, a partire dal mese di ottobre 2003, che ha permesso di valutare alcuni indicatori di servizio e di verificare le modalità di utilizzo, da parte degli utenti, della sosta a pagamento. Oltre ad una valutazione dell'efficacia del servizio, il capitolo offre anche una comparazione delle strutture tariffarie e delle Carte dei servizi nelle principali città italiane (rivelatesi ancora poco diffuse). Sempre in ambito di tutela degli utenti, l'Agenzia ha valutato nel corso dell'ultimo anno anche l'accessibilità agli utenti del *contact center* di Sta. Infine, il capitolo fornisce un quadro descrittivo degli strumenti di regolazione "positiva" della domanda che passano per l'istituzione della figura professionale del *mobility manager* e per l'offerta di servizi di trasporto non di linea, come il *car-pooling* e taxi collettivo e il *car-sharing*, al momento gestiti direttamente dal Comune di Roma.

3.1 La domanda di mobilità nel Comune di Roma

Le abitudini di spostamento in Italia risultano ancora radicate nell'uso di mezzi privati e, in particolare, nell'uso individuale dell'automobile. Da ciò consegue che la densità automobilistica delle 10 maggiori città italiane è molto elevata. Per avere una misura del grado di "pervasività" delle automobili negli abitati urbani è possibile osservare tre indicatori: il rapporto del numero di autovetture per km di strada comunale, il numero di autovetture per chilometro quadrato comunale e il numero di autovetture ogni mille abitanti. Proprio dalla comparazione di questo ultimo indicatore si comprende quanto la densità automobilistica costituisca un elemento di criticità nazionale (560 autovetture ogni mille abitanti) soprattutto se comparato con altre realtà europee (460 auto ogni mille abitanti) (Tav. 3.1).

Una particolarità che si rileva analizzando i dati è che la città di Roma, sebbene presenti il più elevato tasso di motorizzazione a livello nazionale, sembrerebbe non risentire particolarmente di questa situazione vista l'elevata estensione del proprio territo-

rio e l'ampiezza della rete stradale. Questi due aspetti permettono infatti a Roma di avere, rispetto alle altre grandi città italiane, un numero contenuto di automobili per chilometro quadrato e per chilometro di rete stradale comunale.

Dall'incrocio dei precedenti dati con quelli della Tav. 3.2, si comprende tuttavia quanto questa prima considerazione possa rilevarsi inadeguata.

Nel centro storico di Roma, ad esempio, il 56% delle aree non edificate (compresi gli spazi verdi) è occupato dalle sole automobili dei residenti. Se si estende l'analisi alle aree prossime al centro storico, ossia alle aree ubicate all'interno della cinta muraria Aureliana, si nota che tale percentuale, pur rimanendo elevata, si riduce significativamente (43%). Tuttavia non in maniera sufficiente a contenere la criticità della situazione dell'area centrale romana. Tale situazione è resa ancora più critica dalla natura parziale dei dati che prendono in considerazione solo le autovetture dei residenti non tenendo conto di tutte le altre auto che quotidianamente occupano il territorio romano.

Tav. 3.1 Tasso di motorizzazione e numero di autovetture per km di rete stradale e per kmq comunale

Città	Abitanti (*)	Numero di Autovetture (**)	km strade comunali (***)	kmq comunali (***)	Numero di autovetture per km di strada comunale	Numero di autovetture per kmq comunale	Numero di autovetture ogni 1.000 abitanti (tasso di motorizzazione)
Roma	2.546.804	1.941.964	9.400	1.285	206,6	1.511,3	762,5
Milano	1.256.211	797.483	1.494	182	533,8	4.381,8	634,8
Napoli	1.004.500	612.523	793	115	772,4	5.326,3	609,8
Torino	865.263	588.743	1.430	130	411,7	4.528,8	680,4
Palermo	686.722	397.059	n.d.	158	n.d.	2.513,0	578,2
Genova	610.307	300.724	n.d.	244	n.d.	1.232,5	492,7
Bologna	371.217	213.776	780	141	274,1	1.516,1	575,9
Firenze	356.118	211.606	800	102	264,5	2.074,6	594,2
Bari	316.532	182.053	550	116	331,0	1.569,4	575,1
Venezia	271.073	117.943	n.d.	413	n.d.	285,6	435,1

Fonte: elaborazione su dati ISTAT 2001(*), ACI 2003(**) e Aipark 2003(***)

Tav. 3.2 Misurazione planimetrica della quantità di auto nell'area centrale della città di Roma

Zona	Area complessiva (mq)	Aree edificate (mq)	Aree non edificate (mq)	Automobili dei residenti (n.)	Aree utilizzate a parcheggio 25 mq. per auto (mq)	Mq parcheggio/mq aree libere (%)
Area ZTL	5.300.000	4.100.000	1.200.000	28.000	700.000	56
Area Mura Aureliane (compresa ZTL)	16.680.000	11.820.000	4.860.000	84.000	2.100.000	43

Fonte: Comune di Roma, Dip. VII, Patto per la mobilità - dalla città per l'automobile alla città per il pedone, 2003.

3.2 L'organizzazione della mobilità a Roma

Nella città di Roma la gestione dei servizi per la regolazione dei mezzi privati e per lo sviluppo e la progettazione della mobilità cittadina è affidata alla società Sta S.p.A. - Servizi per la Mobilità - di cui il Comune detiene il 97,8%¹ del capitale mentre la restante parte è detenuta da Atac S.p.A.. Quest'ultima gestisce la pianificazione della mobilità pubblica ponendosi come "cabina di regia" del trasporto pubblico locale.

La Sta è titolare di 8 contratti di servizio con il Comune di Roma volti a regolamentare l'erogazione di servizi di natura tra loro diversa. In particolare la Sta:

- gestisce le attività relative alla sosta tariffata e alla Zona a Traffico Limitato (ZTL);
- realizza e gestisce i parcheggi di scambio;
- si occupa della manutenzione e gestione dei semafori e della segnaletica luminosa;
- provvede alla rimozione dei veicoli di intralcio al traffico e all'applicazione delle ganasce;
- predispone studi trasportistici e per la mobilità urbana;
- gestisce la Centrale del Traffico;
- svolge attività di progettazione ingegneristica;
- elabora progetti di fattibilità tecnica, economica e finanziaria;
- assiste gli uffici comunali nella gestione delle procedure ad evidenza pubblica.

L'Atac è titolare di un contratto di servizio con il Comune (*Gestione della rete di trasporto pubblico*

autotramviario e metropolitano) che le affida i compiti di:

- pianificazione, progettazione ed organizzazione dei servizi di trasporto pubblico locale;
- stazione appaltante per gli affidamenti dei servizi;
- monitoraggio e regolamentazione dei servizi di mobilità definendo e verificando gli standard qualitativi e fornendo le linee di indirizzo e il coordinamento operativo per i servizi offerti da terzi;
- predisposizione del piano degli investimenti da realizzare sull'intero sistema dei trasporti pubblici;
- commercializzazione dei servizi ed informazione e assistenza alla clientela (vendita biglietti, spazi pubblicitari, marketing e promozione informazione utenza);
- negoziazione dei contratti di servizio con le società di trasporto operative;
- riqualificazione del personale;
- gestione delle concessioni in nome e per conto del Comune.

Come già ricordato nel precedente paragrafo 2.1.2, a seguito dell'adozione della delibera C.C. n. 127/2004 che, fra le altre cose, prevede la fusione di Atac e Sta, si costituirebbe un nuovo soggetto giuridico che diverrebbe una sorta di "Agenzia della mobilità cittadina" dotata di funzioni integrate di programmazione e regolazione della mobilità pub-

¹ Si veda oltre per la descrizione della recente evoluzione dell'organizzazione della mobilità romana.

blica e privata. In questo modo si supererebbe l'attuale scissione di competenze che, come già visto, pone oggi in capo a Sta prevalentemente le funzioni di programmazione e regolazione della mobilità privata e in capo ad Atac le funzioni di programmazione e regolazione della mobilità pubblica.

Alla nuova Agenzia della mobilità cittadina saranno inoltre affidate le attività concernenti il servizio della sosta a pagamento nel territorio comunale e la "bigliettazione", ossia la pianificazione e gestione unitaria del sistema tariffario integrato, la gestione del software e l'emissione e distribuzione dei titoli di viaggio.

Da come si può facilmente osservare nella Tav. 3.3, la nuova società Atac-Sta risulta simultaneamente presente in tutte e tre le aree di attività in cui è stato scomposto il sistema e, quindi, anche in quelle aree non sempre riconducibili alla programmazione e regolazione della mobilità. Se infatti l'attività di bigliettazione può essere ricondotta all'attività pianificatoria, in quanto anello portante della politica di integrazione delle diverse modalità di trasporto, la stessa cosa non può dirsi per il servizio

di sosta a pagamento. Questo, sebbene abbia il fine di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato (rientrando dunque nell'attività di pianificazione e controllo della mobilità), è invece attualmente configurabile come un servizio di produzione. Dalla lettura del vigente contratto di servizio della Sta emerge infatti che tutti gli aspetti programmatori del servizio di sosta a pagamento sono in capo al Comune². Quest'ultimo pertanto risulta il vero pianificatore lasciando alla Sta prevalentemente compiti di natura gestionale.

La gestione diretta da parte di Atac-Sta della sosta a pagamento ripropone pertanto una situazione caratterizzata dalla sovrapposizione dei compiti di produzione e di controllo in capo ad un medesimo soggetto del sistema. In questo modo verrebbe meno uno dei principi ispiratori della riorganizzazione dell'assetto dei trasporti romani. Inoltre si verrebbe a determinare un conflitto di interessi all'interno di Atac-Sta. Un conflitto di interessi che in alcune città italiane è stato superato affidando la gestione della sosta alla società operanti nei servizi di trasporto pubblico (Tav. 3.4).

Tav. 3.3 Riassetto del comparto del trasporto pubblico: attribuzione delle competenze

ATTIVITÀ	SOGGETTO PREPOSTO
Pianificazione e controllo	Atac-Sta
Esercizio operativo: - trasporto su gomma, - trasporto su ferro, - sosta	- Trambus, ATI-Sita - Met.Ro. - Atac-Sta
Fornitura dei servizi strumentali all'esercizio operativo: - bigliettazione, - manutenzione tecnica	- Atac-Sta - Nuova società comunale con eventuale partecipazione di Met.Ro.

Fonte: Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali, 2004.

Tav. 3.4 Aziende di trasporto pubblico che gestiscono anche la sosta a pagamento (2003)

Città	Società	Posti Auto
Milano	Atm	15.655
Napoli	Anm	1.772
Torino	Gtt	50.000
Bologna	Atc	37.582
Parma	Tep	7.100
Reggio Emilia	Act	2.985
Bergamo	Atb	1.515
Terni	Atc	3.136
Asti	Asp	1.899

Fonte: Annuario ASSTRA, 2004.

² L'art. 16 (politica tariffaria) del Contratto di servizio vigente, dispone al comma 1 che "Le parti concordano che la definizione della politica tariffaria è di esclusiva competenza del Comune". Ancora più chiari i contenuti del comma 1 dell'art. 17 (politica della sosta) "La finalità generale della sosta a pagamento è di ridurre la propensione all'utilizzo dell'auto privata e incentivare il ricorso alla mobilità collettiva. Gli obiettivi della politica della sosta sono stabiliti dal Comune attraverso gli strumenti previsti dalla legge (tra i quali il Programma Generale del Traffico Urbano) e appositi atti di indirizzo. La società è tenuta a conformarsi alle finalità generali e agli obiettivi stabiliti dal Comune".



3.3 Gli spostamenti nel Comune di Roma

La Città di Roma, per il numero delle persone che vi risiedono, per il suo ruolo di Capitale della Repubblica e per la presenza di numerosi centri di attrazione turistica è la città italiana che registra il maggior numero di spostamenti quotidiani (Tav. 3.5). Questi sono generati dalle persone residenti nel comune per meno della metà del totale mentre per la restante parte da persone residenti in altri comuni. Questo dato risulta sicuramente influenzato dal fatto che negli ultimi venti anni un numero consistente di abitanti si è trasferito nei comuni limitrofi a quello romano, determinando in tal modo un incremento del pendolarismo e aumentando la quota degli spostamenti dei non residenti.

Il numero di spostamenti è destinato ad aumentare ulteriormente nel tempo anche a causa della nuova localizzazione delle residenze che rende sempre meno coincidenti, diversamente dal passato, i luoghi di origine (residenza) e di destinazione degli

spostamenti. Dall'analisi della variazione della popolazione residente tra gli ultimi due censimenti si osserva infatti che il fenomeno di svuotamento delle grandi città avviatosi negli anni Ottanta non è ancora terminato. Si osserva inoltre che Roma, come le altre grandi città italiane, sta espandendo la propria area metropolitana verso comuni sempre più distanti dal centro urbano (Tav. 3.6). Questo fenomeno fa sì che, nelle città, se da un lato i residenti diminuiscono, dall'altro aumentano gli utenti (*city user* secondo la letteratura scientifica anglosassone). Utenti che sempre meno sono identificabili nei soli "pendolari da lavoro" ma che sempre più spesso soddisfano nelle città esigenze alle quali trovano difficilmente risposta nelle aree periferiche di nuova urbanizzazione.

L'analisi della ripartizione modale degli spostamenti nel Comune di Roma evidenzia chiaramente quanto le scelte sull'utilizzo dei mezzi di trasporto

Tav. 3.5 Numero e natura degli spostamenti nei maggiori Comuni italiani

Comuni	Popolazione in spostamento per motivi di studio o di lavoro			Popolazione residente in spostamento %
	all'interno dello stesso comune	in entrata nel comune	in uscita dal comune	
Roma	1.182.830	246.360	54.910	48,6
Milano	529.440	464.340	91.130	49,4
Napoli	323.320	191.000	39.310	36,1
Torino	342.880	187.080	71.580	47,9
Palermo	276.560	51.450	10.490	41,8
Genova	256.880	45.280	12.260	44,1
Bologna	145.250	103.470	35.530	48,7
Firenze	134.910	109.680	29.610	46,2
Bari	120.220	77.810	13.990	42,4
Catania	109.200	80.240	11.660	38,6
Venezia	107.960	66.390	18.090	46,5
Verona	103.670	60.190	21.920	49,6
Messina	97.420	19.830	5.910	41,1

Fonte: Ance su dati ISTAT- Censimento 2001, aprile 2004.

prediligano le autovetture private che, infatti, nel 52% degli spostamenti totali risultano essere il mezzo maggiormente utilizzato per muoversi all'interno della città (Tav. 3.7).

Se si passa ad osservare la ripartizione modale nelle diverse zone in cui è stato suddiviso il Comune di Roma (centro storico, cintura ottocentesca, fascia periferica *intra*-GRA, fascia periferica *extra*-GRA) si osserva un andamento direttamente proporzionale tra la quota di spostamenti in automobile e l'allontanamento della destinazione dal centro storico. In altre parole all'aumentare della distanza da percorrere aumenta l'utilizzo dell'automobile. Al contrario il rapporto tra mezzi pubblici e distanza ha un andamento inversamente proporzionale: il ricorso ad autobus, metro e tram diminuisce all'allontanarsi dal centro storico.

Sebbene non si possa fornire una spiegazione univoca a tali dati, questi sembrerebbero dimostrare l'efficacia delle politiche di restrizione della mobilità. Le limitazioni di accesso al centro storico e la presenza di molte strade con sosta tariffata nelle aree limitrofe possono, infatti, essere identificati

come gli elementi principali di scoraggiamento all'uso del mezzo privato.

I dati confermano inoltre una prevedibile considerazione, ossia che la precedente osservazione non è valida per i motocicli i quali, per le caratteristiche del mezzo, per la libertà di accesso al centro e per il fatto di non pagare la sosta, si prestano meglio agli spostamenti interni alla città piuttosto che a quelli di lunga distanza.

Analizzando le ragioni che portano ad un limitato utilizzo del mezzo pubblico rispetto a quello privato, emerge con chiarezza che il problema centrale del trasporto collettivo rimanda non tanto (o perlomeno non solo) a fattori legati alla qualità del servizio, né tanto meno a fattori di costo, quanto piuttosto a ragioni di funzionalità direttamente legate alla mobilità in senso lato.

Con funzionalità del servizio si intendono dunque la rapidità dei tempi di percorrenza, la regolarità del passaggio e la frequenza delle corse. E' facilmente intuibile come questi aspetti siano strettamente collegati alle problematiche della mobilità urbana.

A sostegno di queste osservazioni soccorrono i

Tav. 3.6 Variazioni percentuali della popolazione residente tra il 1991 e il 2001 nelle province dei grandi Comuni per tipologia^(a)

Provincia	Comune capoluogo	Comuni di prima corona	Comuni di seconda corona	Altri comuni	Totale provincia
Roma	-6,8	+11,8	+14,1	+12,0	-1,6
Milano	-8,3	-1,6	+1,0	+7,1	-0,8
Napoli	-5,9	+4,5	+14,5	+2,2	+1,4
Torino	-10,1	+0,4	+4,7	+2,1	-3,2
Palermo	-1,7	+18,0	+7,2	-3,1	+0,9
Genova	-10,1	-0,9	-2,0	-1,7	-7,7
Bologna	-8,2	+2,8	+14,8	+9,3	+0,9
Firenze	-11,7	-2,8	+6,4	+4,5	-3,5
Bari	-7,5	+4,6	+5,3	+4,3	+1,9
Catania	-6,0	+9,5	+9,6	-0,3	+1,8
Venezia	-9,2	+1,8	+4,2	+4,2	-1,3
Verona	-1,0	+12,4	+10,5	+3,2	+4,9
Messina	-8,8	+3,5	+0,9	-1,7	+2,4

(a) Si definiscono comuni della "prima corona" quelli confinanti con il capoluogo di provincia; comuni di "seconda corona" quelli confinanti con i comuni della prima corona; "altri comuni" tutti i restanti comuni della provincia.

Fonte: ISTAT, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2001.

Tav. 3.7 Ripartizione modale degli spostamenti nel Comune di Roma (ora di punta del mattino)

Modalità di trasporto	Spostamenti nel Comune di Roma	verso il centro storico	con destinazione cintura uraria ottocentesca	con destinazione prima fascia periferica	con destinazione seconda fascia periferica (intra-GRA)	con destinazione seconda fascia periferica (extra-GRA)
	%	%	%	%	%	%
Autovetture	52	21	38	61	67	70
Motocicli/ciclomotori	16	23	18	11	11	10
Mezzi pubblici	29	53	41	25	21	18
Nessun mezzo (a piedi)	3	3	3	3	1	2

Fonte: Dip.VII del Comune di Roma, PROIMO - Programma Integrato per la Mobilità, 2000.

dati della *Terza indagine sulla qualità dei servizi pubblici locali nel Comune di Roma* del 2003³. Per i 3.533 cittadini intervistati che utilizzano i mezzi privati i motivi principali che concorrono a spiegare la preferenza per tali mezzi riguardano soprattutto i prolungati tempi di percorrenza, i tempi di attesa elevati e la scarsa frequenza di

passaggio dei mezzi pubblici (Tav. 3.8). I dati, infine, mostrano quanto l'intero sistema della mobilità abbia delle ripercussioni sulle scelte dei singoli e quindi quanto sia elevato il rischio di cadere in un circolo vizioso dove una mobilità limitata per i mezzi pubblici porta a un ulteriore spostamento verso forme di trasporto individuali.

Tav. 3.8 Motivo principale di utilizzo del mezzo privato in alternativa al Tpl per Municipio (valori percentuali)

Base dati: 3.533 intervistati che utilizzano i mezzi privati come modalità prevalente di spostamento.	Tempi di attesa troppo elevati alla fermata	Poca frequenza e/o non regolarità dei mezzi	Tempi di percorrenza troppo elevati	Troppi trasbordi da un mezzo pubblico all'altro	Scarsità di linee pubbliche	Mancanza di fermate nelle vicinanze dell'abitazione	Non indica
Tutti i Municipi	53,6	46,6	43,8	33,8	26,6	13,0	8,2
I	52,1	50,3	55,2	38,8	26,1	15,8	3,0
II	56,6	49,3	48,0	26,3	26,3	9,2	11,2
III	67,6	60,8	37,8	28,4	23,0	13,5	6,8
IV	48,4	44,8	51,6	30,0	23,5	12,3	9,7
V	51,2	48,0	41,5	32,1	30,9	17,1	12,2
VI	47,2	54,1	45,9	30,2	22,6	9,4	4,4
VII	56,8	43,2	46,6	40,5	31,8	18,2	5,4
VIII	47,3	44,9	40,7	42,0	33,7	18,1	6,6
IX	54,8	48,2	36,9	28,6	17,3	4,2	12,5
X	47,5	41,3	34,5	35,9	25,1	20,6	9,4
XI	54,1	45,4	42,3	35,1	28,9	8,2	13,9
XII	53,6	47,4	47,8	29,2	29,7	8,6	5,7
XIII	50,0	44,0	40,4	36,2	24,8	15,1	9,2
XV	62,6	50,8	41,2	42,8	29,9	13,9	2,7
XVI	53,1	47,4	39,8	34,2	26,0	17,9	6,1
XVII	55,0	45,0	40,0	23,0	14,0	2,0	15,0
XVIII	64,6	48,7	43,0	29,1	18,4	7,0	5,7
XIX	59,9	48,9	48,5	31,3	27,3	12,8	6,6
XX	53,4	34,9	46,6	39,7	34,4	12,7	9,0

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

³ Disponibile sul sito web dell'Agenzia: www.agenzia.roma.it.

3.4 Gli strumenti di regolazione della mobilità

Al fine di limitare l'elevato numero di spostamenti mediante mezzi privati individuali, dalla seconda metà degli anni Novanta, molti comuni italiani hanno affiancato alle politiche della mobilità 'positive', ossia volte esclusivamente ad incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, le cosiddette politiche 'negative' (o di restrizione) che, al contrario delle prime, incidono sulla mobilità scoraggiando e regolando l'uso dei mezzi privati. L'adozione di tali politiche rientra nel più generale governo della congestione, ossia "nell'applicazione di misure di carattere amministrativo, economico, operativo e tecnologico finalizzate a conseguire l'uso più efficiente delle infrastrutture, dei modi e dei servizi di trasporto esistenti" (OECD, 1994)⁴.

Tra le politiche di restrizione si possono includere l'istituzione di aree a traffico limitato (ZTL) e la sosta su strada a pagamento.

3.4.1 La Zona a Traffico Limitato

La Zona a Traffico Limitato (ZTL) del Comune di Roma, nella quale l'accesso degli autoveicoli è subordinato al rilascio motivato di permessi di transito, è divisa in sette settori. In questi l'accesso e la sosta sono consentiti a 17.435 residenti e a 14.025 non residenti (es. commercianti) per un totale quindi di 31.460 permessi (Tav. 3.9).

Dalla comparazione del numero complessivo di permessi rilasciati (31.460) e del numero di posti auto (legali e plausibili) disponibili (10.633), emerge un deficit nell'offerta di posti per la sosta nell'area.

A tal riguardo i recenti provvedimenti del Consiglio Comunale (Delibere n. 126/04 e 127/04) ristabiliscono un equilibrio, limitando il numero di soggetti che possono ottenere i permessi di circolazione nelle zone a traffico limitato.

Tav. 3.9 ZTL: distribuzione delle autorizzazioni per i residenti e dei posti auto su strada nei diversi settori

Settori ZTL	Popolazione residente	Popolazione residente di età compresa tra 20 e 69 anni	N. permessi rilasciati ai residenti	Posti auto legali	Posti auto legali riservati ai portatori di handicap	Posti plausibili ^a	Posti illegali ^b
A (tridente)	5.460	4.066	2.092	1.255	32	108	292
B (Città politica/Ansa nord)	11.784	8.639	4.626	1.954	10	583	920
C (Tritone/Trevi)	5.274	3.844	1.915	1.151	47	166	444
D (Ansa sud)	7.048	5.267	2.452	1.094	20	103	680
E (Arenula/Venezia)	3.662	2.720	964	736	n.d.	29	420
F (Nazionale/Monti)	7.788	5.728	2.681	1.714	46	90	365
G (Trastevere)	9.065	6.555	2.705	1.564	39	86	479
Totale (ZTL)	50.081	36.819	17.435	9.468	194	1.165	3.600

^aPer posti plausibili si intendono i posti attualmente illegali ma suscettibili di regolazione.

^bPer posti illegali si intendono i posti in divieto di sosta.

Fonte: Comune di Roma, Dip. VII, Patto per la mobilità - dalla città per l'automobile alla città per il pedone, 2003.

⁴ OECD, Road Transport Research, Congestion control and demand management, Paris, 1994.

3.4.2 La sosta a pagamento su strada

Nella città di Roma la sosta a pagamento su strada è stata introdotta per la prima volta nel 1996 con l'intento di scoraggiare l'uso dell'auto e di porre parte dei costi esterni generati dall'uso dei mezzi privati a carico di chi li produce. Da allora è rapidamente divenuta uno dei più importanti strumenti in mano all'Amministrazione comunale per decongestionare e regolarizzare il traffico e per intervenire simultaneamente su molteplici aspetti della mobilità cittadina. La sosta a pagamento contribuisce, infatti, a favorire un maggiore ricambio di posti auto nelle aree più frequentate, facilitandovi la possibilità di parcheggio e migliorandone l'accessibilità, oltre che a scoraggiare una quota di cittadini ad utilizzare il mezzo privato.

Comparando il dato dei ricavi provenienti dalla sosta su strada nel Comune di Roma (22,3 milioni di Euro nel 2003) con il costo annuo complessivo previsto dall'Amministrazione comunale a finanziamento dei tre contratti di servizio del trasporto pubblico locale (pari a 659 milioni di Euro secondo la deliberazione C.C. n. 127/2004) si nota inoltre che le entrate derivanti dalla sosta rappresentano una quota consistente di risorse (3,5%) da poter annualmente utilizzare per il potenziamento del trasporto pubblico e per il finanziamento di interventi a favore della mobilità sostenibile.

3.4.2.1 Numero di posti a pagamento su strada e prezzo orario della sosta nelle maggiori città italiane

Il confronto con le altre città pone in evidenza come a Roma il numero di posti a pagamento disponibili sia il più elevato d'Italia in termini assoluti ma relativamente basso se considerato in proporzione al numero di autovetture (Tav. 3.10). Un tale risultato è da porre in relazione con l'elevato tasso di motorizzazione che si registra a Roma (par. 3.1). A conferma di quest'ultima osservazione è significativo il dato di Bologna, al primo posto per numero di posti a pagamento per 100 autovetture, la quale però presenta un numero totale di auto inferiore a 214.000 rispetto ai circa 2 milioni di autovetture romane. Una situazione proporzional-

mente peggiore a quella della Capitale è quella di Genova, Bari e Palermo dove, sebbene il numero di auto immatricolate sia pari a circa un terzo di Roma, la disponibilità di posti a pagamento è rispettivamente di solo 2,38, 2,20 e 1,73 per 100 autovetture.

La comparazione del prezzo orario della sosta a pagamento nelle maggiori città italiane pone in risalto la diffusione di strutture tariffarie differenziate per zone, giorni (festivo/feriale), intensità d'uso (numero di ore progressive) e modalità di pagamento, mentre a Roma esiste una sola tariffa oraria uniforme sull'intero territorio che non si applica nei giorni festivi (Tav. 3.10). La politica tariffaria del servizio di sosta a pagamento potrebbe, invece, essere utilizzata introducendo delle differenziazioni in base:

- alla zona di parcheggio (centrale/periferica), come avviene a Bologna, Milano, Genova, Palermo, Padova, Bari, Trento;
- al tempo della sosta (aumento progressivo al passare delle ore), come avviene a Modena;
- al giorno di sosta (feriale/festivo), come avviene a Milano;
- alla fascia oraria (giorno/notte), come avviene a Milano;
- al metodo di pagamento utilizzato (contanti, abbonamento, tessera elettronica pre-pagata), come avviene a Bologna, Milano e Genova.

Le diverse possibilità possono essere utilizzate anche congiuntamente, ne è un esempio il Comune di Milano dove si osservano variazioni legate alle zone, al giorno, alla fascia oraria e al metodo di pagamento. La citata Deliberazione n. 126/04 prevede una modulazione delle tariffe nelle varie zone della città di Roma.

3.4.2.2 Organizzazione della sosta a pagamento a Roma

A Roma l'organizzazione della sosta a pagamento è regolata dal contratto di servizio tra Comune e Sta approvato, con deliberazione di Giunta Comunale n. 320, l'11 giugno 2002.

In virtù di questo contratto, la Sta gestisce la sosta a pagamento sulle aree pubbliche all'interno del territorio comunale e a tale scopo riceve in affidamen-

Tav. 3.10 Numero di posti a pagamento su strada e prezzo orario della sosta nelle maggiori città italiane (anno 2003)

Comune	Numero di posti a pagamento	Prezzo orario (ove non diversamente specificato) della sosta a pagamento	Numero di posti a pagamento per 100 autovetture
Roma	64.913	1,00 €; (Tariffa invariabile)	3,34
Bologna	23.890	0,60 €; 0,70 €; 1,15 €; 1,25 €; (Tariffe variabili per zone e modalità di pagamento) Abbonamento mensile: da 35 € a 60 €;	11,18
Milano	18.183	Diurna: da 1,20 € a 1,50 €; Notturna (19.00-24.00): 2,00 € (per 5 ore); Festiva: 2,00 € (per 5 ore); Tariffa unica giornaliera (solo per alcune aree): 5,40 €; (Tariffe variabili per zone)	2,28
Genova	7.169	0,50 €; 1,00 €; 1,50 €; (Tariffe variabili per zone) Abbonamenti mensili residenti: da 30 € a 50 €;	2,38
Palermo	6.885	0,75 €; 1,00 €; 1,50 €; (Tariffe variabili per zone)	1,73
Padova	5.799	Da 1,00 € a 1,55 €; (Tariffe variabili per zone) Abbonamento mensile: 48 €;	n.d.
Bari	4.000	0,25 €; 1,00 €; (Tariffe variabili per zone)	2,20
Cagliari	3.200	0,50 €; (Tariffa invariabile)	3,16
Chieti	1.851	0,75 €; (Tariffa invariabile)	n.d.
Modena	1.821	0,80 €; 1,30 €; 1,90 €; 2,40 €; (Incremento progressivo della tariffa al variare delle ore di sosta)	0,40
Trento	1.470	0,50 €; 1,00 €; (Tariffe variabili per zone)	2,4

Fonte: elaborazioni su dati comunali forniti dai dipartimenti competenti.

to dal Comune in uso esclusivo le aree destinate alla sosta. A fronte di quest'affidamento la società riconosce al Comune il pagamento di un corrispettivo annuo minimo per ogni posto-auto effettivamente reso disponibile. Qualora nel corso dell'anno venissero calcolati a consuntivo ricavi superiori a quelli

minimi originariamente preventivati il contratto prevede che tali ulteriori ricavi siano distribuiti in percentuali diverse tra il Comune (60%) e la società (40%), dando vita ad un sistema di incentivazione volto al miglioramento dei livelli di redditività del servizio.

Le attività di gestione della sosta comprendono: la riscossione delle tariffe, anche attraverso l'istituzione di un capillare ed adeguato sistema di distribuzione dei mezzi di pagamento; la vigilanza e il controllo dell'uso; la manutenzione ordinaria e straordinaria della segnaletica; attività di studio sull'occupazione dei diversi posti auto e per la formulazione di proposte volte al miglioramento del servizio. Per la corretta erogazione del servizio la Sta ha installato 1.500 parcometri all'interno del territorio comunale, ha attivato 1.500 punti vendita dei titoli di sosta e dispone di un organico di 220 ausiliari che nel 2003 hanno irrogato circa 614.000 sanzioni.

Al momento la sosta non si paga nei giorni festivi ed è gratuita, nella propria zona, per i residenti, i domiciliati e gli artigiani possessori di permesso (Tav. 3.11).

Per la regolazione della mobilità la leva tariffaria deve essere accompagnata da una efficace individuazione delle aree destinate alla sosta a pagamento. Queste sono presenti in numero rilevante nelle zone limitrofe (e di accesso) al centro storico, rappresentando in tal modo una sorta di "cuscinetto" a protezione delle aree ZTL. Altre aree destinate ad essere coperte da sosta a pagamento sono naturalmente quelle dove è più alta la concentrazione di attività lavorative e commerciali (Tav. 3.12).

Nella Tav. 3.13 sono riportati gli importi monetari destinati dalla società al finanziamento della propria attività d'investimento. Dai dati si nota l'andamento crescente dal 2001 di questa attività.

Tav. 3.11 Soggetti esenti dal pagamento della sosta (2003)

Numero di permessi ai residenti	139.360
Numero di permessi ai domiciliati	3.545
Numero di permessi per gli artigiani	480
Totale permessi	133.385

Fonte: dati societari Sta, 2003.

Tav. 3.12 La sosta a pagamento a Roma (2004)

Quartiere	Municipio (popolazione residente)	n° posti auto
Campitelli e Ripa	I (121.751)	479
Campo Marzio		334
Castro Pretorio		1.771
Celio		730
Esquilino		4.196
Ludovisi e Sallustiano		1.588
Monti		2.338
Testaccio		2.069
Lungotevere I e II		753
Ostiense X-A,B,C		2.042
Trastevere + ZTL G	3.220	
ZTL (senza settore G)	1.326	
Flaminio	II (123.833)	4.948
Pinciano		1.480
Trieste		5.894
Salario		1.627
Tiburtino	III (56.272)	3.528
Nomentano		9.075
Appio Latino - Tuscolano	IX (131.210)	1.288
Eur	XII (166.753)	740
Borgo	XVII (73.896)	630
Della Vittoria		7.249
Prati		5.301
Trionfale		1.138
Aurelio	XVIII (135.160)	1.169
Totale cittadino	(2.810.931)	64.913

Fonte: Sta, 2004 e Ufficio anagrafico del Comune di Roma, 2003

Tav. 3.13 Flusso monetario per l'attività d'investimento di Sta (valori in Euro)

Anno	2000	2001	2002	2003
	1.705.960	1.021.833	1.224.611	2.962.105

Fonte: bilanci Sta.

3.4.2.3 La qualità erogata della sosta a pagamento

Il contenuto del Contratto di servizio stipulato tra Comune di Roma e Sta in merito al servizio di gestione della sosta tariffata su strada stabilisce, tra l'altro, obblighi in capo all'erogatore su alcuni indicatori di servizio, quali il funzionamento delle attrezzature (parcometri) e lo stato di manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale.

E' altresì prevista la verifica del rispetto, da parte degli utenti, della disciplina della sosta a pagamento mediante una specifica attività di controllo effettuata dagli Ausiliari del traffico, la cui frequenza e distribuzione territoriale costituisce un valido deterrente rispetto alle violazioni previste dal Codice della strada.

A partire dal mese di ottobre 2003 l'Agenzia ha dato avvio ad un piano di monitoraggio del servizio di sosta tariffata su strada che, oltre a valutare gli aspetti sopra evidenziati, ha consentito di poter disporre di dati aggiornati sulle modalità di utilizzo, da parte degli utenti, della sosta a pagamento (occupazione veicoli con permesso residenti e paganti, tasso di evasione, tipologia e importo medio pagato per il titolo di sosta, ecc.), al fine di poter valutare il grado di raggiungi-

mento degli obiettivi prefissati con l'istituzione di tale disciplina.

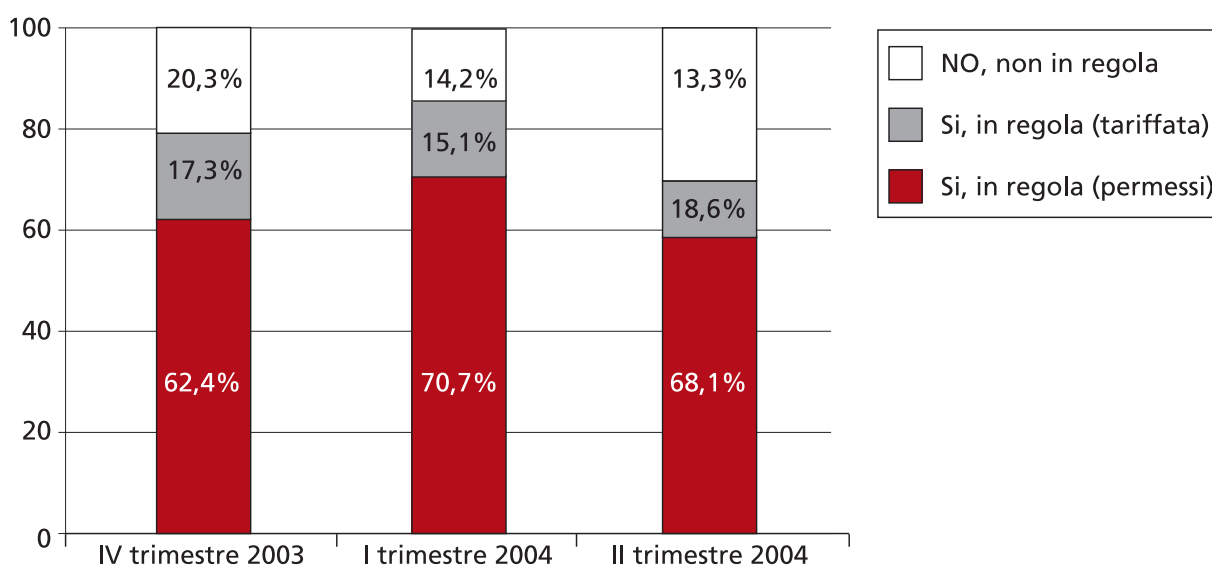
La metodologia adottata ha previsto la definizione quantitativa di un campione di posti auto, uniformemente distribuiti tra tutte le strade tariffate del territorio cittadino, valutati in giorni ed orari diversi. Le attività sul campo dei rilevatori dell'Agenzia sono state supervisionate e supportate da schede interpretative ed esemplificative.

Le figure seguenti riportano i principali risultati rilevati nel corso dei tre trimestri di rilevazione. I dati completi di monitoraggio sono resi disponibili attraverso il sito web dell'Agenzia.

La Fig. 1 rappresenta la distribuzione percentuale del titolo esibito dalle auto in sosta, suddiviso tra regolari con permesso gratuito, regolari paganti ed irregolari. Si evidenzia come i "non in regola" continuino a diminuire passando dal 20,3% del IV trim. 2003 al 13,3% del II trim. 2004.

Escludendo dall'analisi quantitativa tutti coloro che hanno regolarmente occupato uno stallo in virtù di un permesso di sosta gratuito (residenti/autorizzati + invalidi), si evidenzia (Fig. 2) come alla diminuzione degli evasori totali (da 46% a 31%) corrisponda una uguale crescita della sosta tariffata in regola (da 45% a 59%).

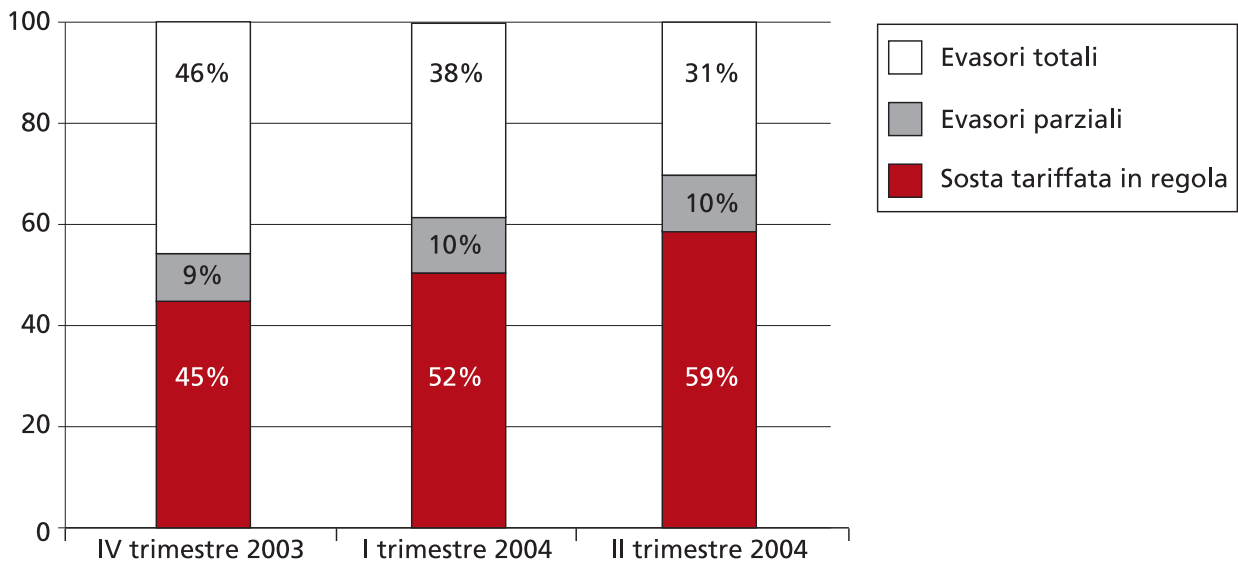
Fig. 3.1



Regolarità del titolo di sosta esibito



Fig. 3.2

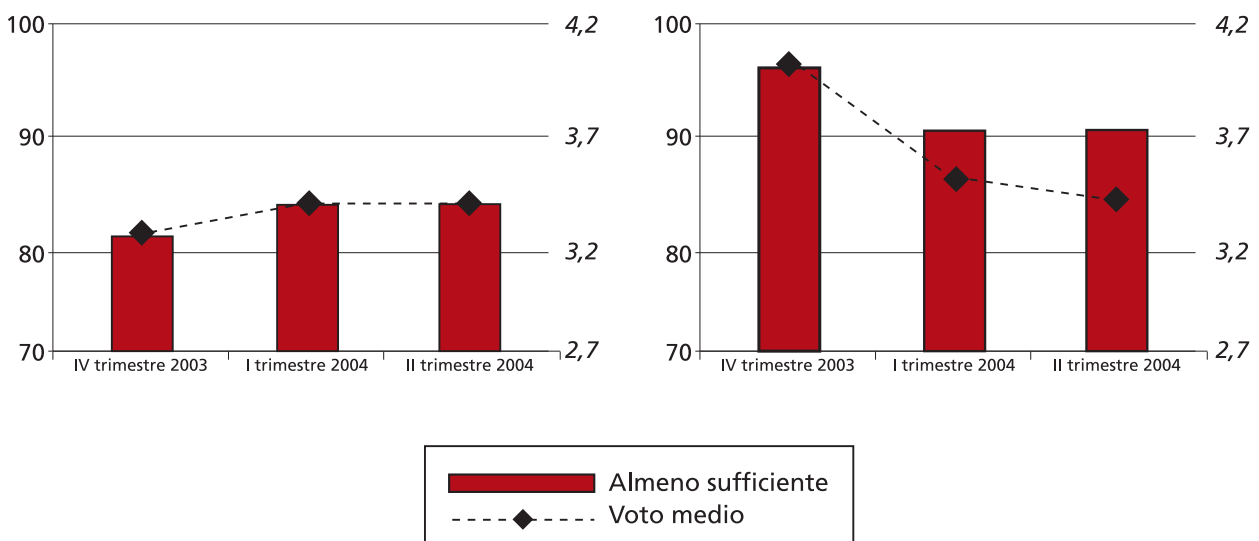


Sosta a pagamento (esclusi i titoli gratuiti)

Per quanto riguarda la presenza di personale della Sta addetto al controllo del titolo di sosta, sul campione di strade esaminate ne è stata verificata la presenza in zona in un intervallo di tempo di 30-45 minuti: nei tre trimestri rilevati il dato registrato varia da un minimo del 15% ad un massimo del 21%.

Infine nella Fig. 3.3 è riportato il giudizio fornito dai rilevatori dell'Agenzia sullo stato di manutenzione della segnaletica: si evidenzia un miglioramento complessivo per la segnaletica orizzontale, mentre per quella verticale il voto medio risulta essere in diminuzione.

Fig. 3.3



Stato di manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale

3.5 Le Carte dei servizi nel settore della sosta a pagamento

Come già notato nel primo capitolo le Carte di tutti i servizi della mobilità devono essere redatte conformemente al DPCM del 30 dicembre 1998 recante lo *Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti (Carta della mobilità)*.

Al fine di rilevare il grado di diffusione della Carta dei servizi nel settore della mobilità e della sosta a pagamento in particolare, l'Agenzia ha inviato un questionario ai maggiori comuni italiani (cfr. Cap. 1 per gli aspetti generali relativi alle Carte dei servizi). Hanno risposto 13 comuni che hanno introdotto il sistema della sosta a pagamento e di questi solo Torino ha adottato una Carta dei servizi. Si può pertanto concludere che per tale tipologia di servizio la Carta dei servizi rappresenta una eccezione piuttosto che la normale prassi. Anche la Sta non ha adottato una Carta specifica per la sosta a pagamento, ma il *Disciplinare tecnico per l'affidamento alla Sta del servizio di gestione della sosta a pagamento*, in allegato

al Contratto di servizio, disciplina numerosi aspetti generalmente trattati con lo strumento della Carta. In particolare il *Disciplinare* regola le modalità operative per lo svolgimento di tutti i servizi relativi alla sosta su strada (gestione della sosta; esazione; commercializzazione; e controllo).

Il *Disciplinare* dispone infine gli obblighi della Sta e del proprio personale addetto al servizio il quale deve sempre essere riconoscibile, mantenere un contegno adeguato ed essere sempre corretto nei confronti dell'utenza (anche quella inadempiente) e collaborativo con i vigili urbani.

Vista la completezza delle informazioni contenute nel disciplinare, si evidenzia che a seguito dell'individuazione degli indicatori relativi ai diversi compiti affidati alla Sta, della definizione degli standard di riferimento a cui la società deve attenersi, della descrizione delle tutele dell'utenza e di un confronto con i soggetti che la rappresentano, il disciplinare potrebbe essere rapidamente trasformato in Carta dei servizi.

3.6 L'accessibilità commerciale del servizio: il contact center Sta

Anche per l'insieme dei servizi di mobilità gestiti dalla Sta, come già accennato nel paragrafo 1.3.2, l'Agenzia ha effettuato un'analisi, svolta nei mesi di settembre-novembre 2003, sullo stato dell'arte del *contact center* Sta (06.57118333) per il rilascio dei permessi ZTL e merci, informazioni sulla sosta tariffata e il numero verde Sta (800.154451) per il rilascio dei contrassegni per i portatori di handicap. Le tabelle seguenti riportano le sintesi dei giudizi

quali-quantitativi (valori) così come sono emersi nelle due fasi in cui è stato suddiviso il lavoro: "fase A", ovvero analisi dei livelli di servizio quali-quantitativi effettuata attraverso il "mystery call"; e "fase B", ossia analisi dei processi operativi di supporto al *contact center* realizzata tramite incontri presso la sede aziendale. Per la descrizione dei singoli aspetti metodologici si rimanda ancora una volta alla lettura del paragrafo 1.3.2.

Tav. 3.14 Risultati dell'analisi dei livelli di servizio quantitativi e qualitativi del contact center di Sta

FASE A - ANALISI DEI LIVELLI DI SERVIZIO QUANTITATIVI E QUALITATIVI							
A.1. Accessibilità al Contact Center				A.2. Qualità del contatto con gli utenti		A.3. Qualità delle risposte	
1.Reperibilità	2.Costo e trasparenza	3.Accesso alle informazioni	4.Tempi di attesa	1.Apertura chiamata	2.Chiusura chiamata	1.Qualità dell'interazione	2.Qualità delle informazioni fornite
90	50	94	95	97	41	91	88
94/100 (+)				74/100 (□)		90/100 (+/□)	

Tav. 3.15 Risultati dell'analisi dei processi operativi di supporto al contact center di Sta

FASE B - ANALISI DEI PROCESSI OPERATIVI DI SUPPORTO AL CONTACT CENTER										
B.1. Tecnologia		B.2. Organizzazione				B.3. Copertura del servizio			B.4. Verifica della qualità	
1. Infrastruttura tecnologica	2. Canale di contatto	1. Responsabilità	2. Supervisione	3. Formazione operatori	4. Procedure	1. Presidio giornaliero	2. Presidio settimanale	3. Flessibilità nella gestione dei picchi/eventi straordinari	1. Controllo qualità del contatto telefonico	2. Verifica livelli di servizio
50	100	100	100	50	100	50	50	50	100	100
63/100 (□)		88/100 (+/□)				50/100 (□/-)			100/100 (+)	

Per quanto concerne l'analisi dei livelli di servizio quali-quantitativi, si evidenzia un adeguato livello di qualità nella gestione dei flussi telefonici (accessibilità), testimoniato ad esempio dal fatto che nell'83% dei casi la risposta tramite operatore e/o disco è avvenuta entro i 20 secondi e solamente nell'8% dei casi la linea è caduta durante il tono di libero prima che la chiamata potesse arrivare all'operatore e/o al disco. La qualità del contatto con gli utenti presenta margini per un miglioramento nella fase di chiusura di chiamata.

Con riferimento all'analisi dei processi operativi di supporto al contact center, tali caratteristiche si possono definire soddisfacenti riguardo all'organizzazione ed alle attività di verifica della qualità. L'aspetto della copertura del servizio, e in particolare della flessibilità, presentano margini per un miglioramento.

Si ritiene utile evidenziare che le aree di miglioramento, già peraltro discusse con la stessa Sta durante la fase di interviste, sono diverse e potranno portare entro la fine del 2004 ad un miglioramento generale del servizio, non tanto in termini di giudizio generale, ma soprattutto in termini di ampliamento ed evoluzione del servizio. Si noti, infatti, che il parametro che si evidenzia per inidoneità è quello relativo alla copertura del servizio, insufficienza che si riversa anche in risposte che sostanzialmente esauriscono richieste di base poco più che informative. A tal proposito, Sta ha già avviato un progetto di riorganizzazione che vedrà la creazione di uno sportello telematico in grado di fare del contact center un valido supporto allo sportello fisico con pari competenza capace di offrire agli utenti-clienti un servizio efficiente, accessibile da qualunque punto della città al costo di una telefonata.

3.7 Servizi alternativi per la mobilità

Oltre agli strumenti di natura dissuasiva, la politica della mobilità si avvale di strumenti di organizzazione e gestione della domanda di mobilità finalizzati alla riduzione dell'impatto ambientale e dei consumi energetici derivanti dal traffico. Verso il raggiungimento di tali finalità è orientato il decreto interministeriale (Ambiente, Trasporti e Sanità) del 27 marzo 1998⁵ che regola i cosiddetti "servizi alternativi per la mobilità", attribuendo alcune competenze agli enti locali e imponendo obblighi alle imprese private e pubbliche al di sopra di una certa soglia dimensionale.

Le competenze attribuite fanno sì che gli Enti locali debbano organizzare una struttura di supporto e coordinamento dei responsabili della mobilità (*Mobility Manager*) i cui compiti sono quelli di governo degli spostamenti più sistematici (casa-lavoro, casa-scuola) e di progettazione e adozione di misure in grado di incidere sulla modifica dei comportamenti che privilegiano l'uso individuale dei mezzi di trasporto. Queste ultime misure devono, tra le altre cose, prevedere forme di incentivo per l'uso collettivo delle autovetture (*car-pooling* e

⁵ Pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 179 del 3 agosto 1998.

taxi collettivo) e per l'organizzazione di servizi di multiproprietà delle stesse (*car-sharing*). Il decreto interministeriale prevede inoltre che gli enti locali s'impegnino per il rinnovo graduale dei mezzi adibiti all'erogazione di servizi pubblici e a garantire che una quota fissa dei nuovi mezzi sia costituita da veicoli elettrici, ibridi, a gas naturale, a GPL.

Il decreto istituisce, inoltre, la figura del responsabile della mobilità anche per tutte le aziende e gli enti con oltre 300 dipendenti per unità locale o con oltre 800 dipendenti distribuiti in più unità ubicate all'interno del medesimo Comune. Il *Mobility Manager* aziendale è chiamato alla redazione annuale del Piano degli Spostamenti Casa Lavoro del proprio personale dipendente (PSCL), che deve obbligatoriamente essere adottato dalle imprese per una migliore organizzazione degli orari di spostamento dei dipendenti in base alla realtà territoriale di riferimento.

3.7.1 *Il mobility management: definizione e sperimentazione a Roma*

Il *mobility management* è un approccio di gestione della mobilità che si propone di incidere sui comportamenti di trasporto dei cittadini. La caratteristica principale di questo nuovo approccio, nato agli inizi degli anni Novanta in alcuni paesi europei (Belgio, Gran Bretagna, Olanda e Svizzera), è quindi quella di intervenire dal lato della domanda. In questo modo si vogliono proporre soluzioni alternative agli onerosi investimenti e lunghi tempi di realizzazione che invece sarebbero richiesti dal potenziamento dell'offerta dei tradizionali servizi di trasporto collettivo.

Nella pratica, si tratta di individuare, tramite indagini sulla mobilità sistematica, differenti tipologie di utenti, e proporre ad ognuna di queste servizi di trasporto, tradizionali o alternativi, funzionali alle singole caratteristiche e allo specifico contesto territoriale. Il *mobility manager* aziendale, tramite lo strumento del Piano degli Spostamenti, ha allora il compito di ottimizzare la mobilità sistematica casa-lavoro del personale coniugando il rispetto degli obiettivi di riduzione dei consumi energetici e dei costi ambientali, sociali

ed economici con il soddisfacimento dei bisogni di mobilità. Il *mobility manager* aziendale è affiancato alla figura del *mobility manager* d'area che, grazie a una visione d'insieme dei diversi Piani, ha il ruolo di coordinamento e intermediazione della mobilità dell'area di sua competenza.

La figura professionale del *mobility management* in Italia si sta gradualmente affermando. La sua piena diffusione richiede, però, ancora un ulteriore sforzo, come mostra l'analisi sullo stato di avanzamento delle misure previste nel citato decreto contenuta nell'ultimo rapporto sul *mobility management*.⁶ Risulta infatti che dei 1196 responsabili della mobilità che, per legge, devono essere nominati presso le aziende, solo 551 hanno ricevuto effettivamente la nomina.

Per quanto riguarda il Comune di Roma, si nota un'elevata percentuale di *mobility manager* nominati rispetto a quelli individuati per legge. Fa ben sperare l'andamento crescente delle nomine dal settembre 1999 che ha oramai raggiunto il numero di circa 180.

3.7.2 *Il car pooling: definizione e sperimentazione a Roma*

Il *car pooling* è un sistema di trasporto collettivo effettuato con mezzo privato, organizzato dai lavoratori di aziende o istituzioni situate nella medesima zona o su una medesima linea di spostamento. Tale modo di trasporto consente a diverse persone che compiono un medesimo tragitto di utilizzare una sola autovettura.

A Roma il *car pooling* è regolato dal *Documento di sperimentazione del progetto carpool*⁷. Tramite questo, il Comune di Roma ha inserito tra le proprie attività la creazione di gruppi di persone, non inferiore a tre unità, disposte ad utilizzare, negli spostamenti sistematici, un solo mezzo di trasporto privato. Così si vuole incrementare il numero di occupanti delle auto private combinando i percorsi comuni.

Il progetto è aperto sia ai possessori che ai non possessori di auto: i primi si impegnano a dare la disponibilità ad ospitare sulla propria vettura, per uno o più viaggi, più persone. I secondi potranno aderire

⁶ *Il Mobility Management in Italia, Euromobility, maggio 2003.*

⁷ *Disponibile su www.comune.roma.it/mobilità/varie/carpool.html*

al progetto solo a seguito dell'accettazione di un apposito codice di comportamento⁸. Le funzioni di organizzazione e gestione del progetto *Carpool* sono affidate al Dipartimento VII che è deputato a:

- formalizzare le adesioni e informare tempestivamente i componenti dei singoli equipaggi della combinazione loro proposta;
- prestare assistenza necessaria al regolare svolgimento dei viaggi;
- impostare criteri di monitoraggio dell'andamento complessivo della sperimentazione, esaminando funzionalità del sistema, accettazione e gradimento del servizio, attrattività dei singoli incentivi proposti, convenienza economica a livello individuale e a livello collettivo.

A Roma le esperienze più significative di *car pooling* sono quelle del Policlinico Umberto I, dove il *Mobility manager* ha formato 185 equipaggi (512 dipendenti) e quella dei dipendenti del Comune che lavorano negli uffici intorno all'area del Campidoglio, dove sono stati formati 65 equipaggi.

3.7.3 *Il car sharing: definizione e sperimentazione a Roma*

Il *car sharing* è un servizio di mobilità alternativo gestito da una organizzazione che mette a disposizione dei propri associati una flotta di autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi.

In particolare, il *car sharing* ha come obiettivo quello di fornire alle persone che manifestino l'intenzione di associarsi al progetto la possibilità di noleggiare una vettura dotata di sistemi ad alta tecnologia, per spostarsi prevalentemente nelle città e

nelle aree metropolitane, usufruendo di parcheggi dedicati, nei quali è possibile prelevare e riconsegnare la vettura in ogni momento della giornata. Il costo del servizio è proporzionale al tempo di utilizzo, ai chilometri effettuati e al tipo di vettura.

In estrema sintesi il *car sharing* permette agli utenti di non pagare più il "bene automobile", bensì solamente il suo utilizzo svincolandosi inoltre da tutte le spese fisse legate al possesso di una autovettura. Risultando quindi estremamente vantaggioso per chi ricorre all'auto solo saltuariamente.

Il *car sharing* in Italia è già una realtà, sebbene in forma ancora sperimentale. Dai dati emersi nel corso del 1° *Forum car sharing*⁹, su 15 comuni e 2 province che hanno aderito all'iniziativa *car sharing* promossa dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, 7 città hanno già una sede operativa (Venezia, Bologna, Torino, Modena, Milano, Bolzano e la Provincia di Rimini), in 4, tra cui Roma, è prossima l'apertura (Genova, Firenze, Palermo e Roma), in 3 è in corso la fase progettuale (Provincia di Milano, Brescia e Reggio Emilia).

Per il pieno sviluppo del servizio è necessario che il *car sharing* diventi una modalità di trasporto riconosciuta dall'utenza e dagli enti locali e quindi strumento di integrazione tra gli spostamenti individuali e il trasporto pubblico tradizionale. Per questo è necessario che le aree di parcheggio appositamente create siano dislocate in zone non lontane dai punti di interscambio dei mezzi pubblici e dalle zone di accesso alla ZTL. È inoltre fondamentale che lo sviluppo di tale servizio avvenga in modo coordinato con lo sviluppo del trasporto pubblico tradizionale e che questo sia incentivato attraverso specifiche convenzioni per gli abbonati al trasporto pubblico.

⁸ Il Codice si basa su alcune regole di condotta, tra cui:

- a) interesse alla salvaguardia dell'ambiente urbano e al miglioramento della vita dei cittadini;
- b) comportamento responsabile e solidale nei confronti dei compagni di viaggio, degli altri utenti della strada e delle istituzioni che collaborano al buon funzionamento del servizio;
- c) massima attenzione ai rapporti reciproci, agli orari di appuntamento, alle esigenze degli altri componenti dell'equipaggio, agli accordi economici presi (spese di viaggio e di manutenzione dell'auto), alla pulizia del mezzo;
- d) tempestivo avviso nel caso di ritardo all'appuntamento convenuto;
- e) elasticità nella composizione dell'equipaggio.

⁹ 1° *Forum Car Sharing - Nuove città, nuova mobilità*, promosso da ICS - Iniziativa Car Sharing e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con la collaborazione del Progetto Europeo di Mobilità Sostenibile MIRACLES, Roma, 27 aprile 2004.

3.7.4 *Il taxi collettivo: definizione e sperimentazione a Roma*

Il Taxi collettivo è un servizio di trasporto che si pone a metà tra i tradizionali servizi di linea (autobus) e quelli non di linea (taxi). Tale servizio rappresenta uno dei sistemi innovativi e alternativi di trasporto di facile realizzazione, che impiega vetture aventi una capienza limitata di passeggeri applicando una tariffa inferiore a quella del taxi tradizionale. Sebbene un servizio di taxi collettivo possa essere realizzato semplicemente ricalcando il percorso di linee bus già esistenti o comunque su itinerari fissi, come nel caso romano, il servizio può anche essere trasformato in un servizio personalizzato, aderente pertanto ai diversi bisogni degli utenti.

Un suo possibile esempio di applicazione consiste in un servizio di navette che percorrono itinerari predeterminati ad orari fissi. La flessibilità è nella fermata dei veicoli che può essere effettuata su richiesta dell'utente sia per scendere che per salire.

Attualmente a Roma sono attive diverse linee che svolgono servizi di taxi-bus (ora denominato

"Multiplo"). Quattro di queste linee sono gestite da una società privata che assicura i collegamenti della zona nord della città (via di Vigna Stelluti, Corso Francia) con il centro storico. Una di queste linee collega l'area nord romana con la Stazione Termini e l'università "La Sapienza".

Il servizio viene svolto lungo un percorso prestabilito con partenze ad orari predefiniti tra due capolinea. Gli utenti (massimo 8) possono scendere alle fermate intermedie previste o richiedere al conducente di fermare il veicolo in qualunque punto del percorso. Il servizio è attivo tutti i giorni (escluso domenica e festivi) ad un costo pari a 2,90 Euro (gratuito per i bambini al di sotto di sei anni) indipendentemente dal tragitto che si compie. Sono previste forme di abbonamento per più corse ad un prezzo pari 29 Euro per 11 corse e 69 Euro per 30 corse.

A Roma è inoltre possibile utilizzare un medesimo taxi in più persone (minimo 3) aventi differenti destinazioni situate lungo lo stesso percorso. In questo caso il tassista applica la "tariffa collettiva" meglio specificata negli importi al paragrafo 4.4.