

---

# 3. La gestione della mobilità urbana e i taxi

La mobilità urbana rappresenta uno dei principali elementi su cui viene generalmente misurata la qualità della vita delle città. Un sistema di mobilità efficiente, che sia in grado di ridurre i livelli di congestione ed accrescere la fluidità degli spostamenti, determina, infatti, una migliore vivibilità (in termini di minori livelli di inquinamento, di allargamento delle opportunità di relazione sociale, di aumento della sicurezza) e funzionalità (in termini di riduzione dei tempi e costi di spostamento individuale ma anche di moltiplicazione delle opportunità di contatto economico) delle città.

La realtà urbana italiana è caratterizzata da una sempre minore libertà di movimento. Le città sono caratterizzate da una situazione di congestione che determina non solo crescenti difficoltà negli spostamenti ma anche lo sviluppo di risposte individuali che vanno nella direzione opposta a quella che sarebbe necessaria per la risoluzione dei problemi.

Lo sviluppo di comportamenti definiti di “adeguamento alla congestione” attraverso la scelta, sempre più differenziata di nuove tipologie di mezzi individuali appare come un fenomeno sempre più crescente. Ne sono testimonianza le tendenze degli ultimi anni che si sono, ad esempio, caratterizzate da risposte orientate sui mezzi a due ruote e che hanno determinato nuove

richieste di mobilità e nuovi ambiti di intervento per l'Amministrazione comunale.

Il capitolo si concentra sull'analisi del sistema della mobilità a Roma. Vengono a tal proposito presentati alcuni dati relativi alla domanda di mobilità cittadina generata dagli spostamenti dentro il comune di Roma e in entrata da altri comuni, anche per comprenderne l'entità del fenomeno di congestione in rapporto alle altre grandi città italiane. Relativamente agli strumenti per favorire la mobilità si distingue tra politiche di programmazione urbana e di incentivo della mobilità pubblica e politiche di dissuasione della mobilità privata. Tra questi ultimi, vengono descritti gli strumenti di dissuasione utilizzati dall'Amministrazione comunale quali la Ztl e la sosta a pagamento. Su quest'ultimo strumento si presentano, inoltre, i principali risultati del piano di monitoraggio della qualità del servizio avviato dall'Agenzia dall'ottobre del 2003. Si osservano, in fine, i primi risultati provenienti dall'utilizzo degli strumenti di incentivo di modalità di trasporto alternative come il *car sharing*, il *car pooling* e i servizi di taxi collettivo.

Il capitolo si chiude con un paragrafo dedicato ai servizi di trasporto pubblico non di linea (Taxi e NCC) alla luce delle novità introdotte da parte del Comune di Roma e dal legislatore regionale.

### 3.1 Organizzazione, gestione e strategie della mobilità nel Comune di Roma

Per il settore della mobilità urbana del Comune di Roma il 2004 e il 2005 rappresentano due anni di particolare importanza. Nel 2004 l'Amministrazione comunale è intervenuta per modificare il precedente assetto organizzativo dei trasporti pubblici incidendo sul modello di governo della mobilità. La Deliberazione CC del 15 luglio 2004, n. 127 ha, infatti, previsto la creazione di una unica Agenzia della mobilità e il superamento del precedente modello che vedeva affidati in capo ad Atac S.p.A. il governo e la regolazione della mobilità pubblica e in capo alla Sta S.p.A. il governo e la regolazione della mobilità privata. È stata a tal proposito prevista l'istituzione di una nuova Agenzia della mobilità, come risultante della fusione di Atac e Sta, a cui affidare i compiti di pianificazione e controllo della mobilità complessiva della città e alcune attività operative, quali: la gestione della sosta e la gestione del processo di affidamento dei servizi ai diversi soggetti operanti nel settore. I principi di fondo che hanno ispirato la costituzione di questo nuovo attore (ad oggi non ancora operativo) sono individuati nella necessità di consentire una migliore gestione dei servizi della mobilità oltre che un loro miglioramento in termini qualitativi. Per questo, a tale nuovo soggetto sono stati affidati i compiti di:

- assistenza al Comune per la predisposizione, la gestione operativa e la verifica dei Contratti di servizio con le società in affidamento diretto;
- assistenza al Comune per la predisposizione del Bando di gara e del capitolato nonché per la gestione operativa dei Contratti di servizio con le società affidatarie;
- pianificazione e progettazione di sistema (programmi della mobilità e del trasporto pubblico locale (Tpl) nel quadro della programmazione urbanistica; ingegneria della mobilità);
- proprietà, gestione e valorizzazione del patrimonio conferito dal Comune con apposite deliberazioni consiliari;

- gestione finanziaria dei flussi di cassa del sistema, con particolare riferimento alla funzione di compensazione dei ricavi da mercato;
- marketing strategico, comunicazione, rapporto con l'utenza e con i Municipi.

Il 2005 risulta di particolare importanza dal momento che l'Amministrazione comunale è intervenuta per modificare il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del 1999<sup>2</sup>, che rappresenta lo strumento tecnico-amministrativo finalizzato al miglioramento delle condizioni della circolazione, della sicurezza stradale, della riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e al contenimento dei consumi energetici nel medio periodo.

Il nuovo PGTU del Comune di Roma conferma i contenuti del precedente Piano e individua i seguenti obiettivi strumentali da raggiungersi nel periodo compreso tra il 2005 e il 2012:

- il miglioramento delle condizioni di sicurezza e, in particolare, la protezione delle utenze deboli;
- il potenziamento del Tpl di tipo ferroviario, metropolitano e di superficie;
- l'attuazione di politiche di disincentivazione dell'uso dei mezzi di trasporto individuale (automezzi e mezzi a due ruote), senza tuttavia sottovalutare la necessità di una gestione intermodale della mobilità (mezzi individuali di supporto a quelli collettivi), specialmente per le aree più periferiche della città, con la diffusione di nuove modalità "sostenibili" di trasporto (*car sharing*, *car pooling*, taxi collettivi e *mobility management*).

La revisione del precedente PGTU è stata resa necessaria dai profondi cambiamenti che la città di Roma ha subito nel corso degli ultimi anni. È infatti mutata l'offerta dei servizi di trasporto, ma anche (e probabilmente soprattutto) la struttura della domanda di mobilità. La realizzazione di processi di decentramento dei servizi e degli insediamenti verso le aree periferiche ha, infatti, fortemente modificato la richiesta di mobilità dei cittadini e aumentato la quantità del traffico pendolare.

<sup>1</sup> Per una più completa analisi delle modifiche del modello romano della mobilità si rimanda ai capitoli 2 e 3 della *Relazione Annuale* presentata nel 2004 da questa Agenzia.

<sup>2</sup> Di cui alla Deliberazione CC 28 giugno 1999, n. 84.

Una ulteriore novità introdotta nel corso del 2005 di particolare rilevanza per il settore della mobilità del Comune di Roma è stata la sottoscrizione dell'Accordo con la Regione Lazio sui poteri speciali sul traffico<sup>3</sup>. Questo accordo attribuisce al Sindaco della Capitale poteri analoghi a quelli di commissario straordinario, come quelli relativi alla concessione diretta delle autorizzazioni per la realizzazione di parcheggi e aree di scambio, di corsie preferenziali, aree pedonali o l'installazione di strumenti elettronici di controllo sulle corsie preferenziali, compiti questi generalmente affidati al Prefetto. Questo accordo, che determina una forte accelerazione delle procedure e dei tempi di attuazione di opere di viabilità, è attualmente in attesa della ratifica da parte del Governo nazionale.

Oltre al PGTU, le strategie sulla mobilità del Comune di Roma possono essere desunte dal nuovo Piano degli interventi in materia di mobilità, approvato insieme all'ultimo Documento di Programmazione Finanziaria (DPF per gli anni 2006-2008), che declina gli obiettivi del PGTU in un arco temporale più limitato. Il piano presenta una serie di iniziative che l'Amministrazione si è impegnata a realizzare riguardanti sia infrastrutture di rilevante dimensione, fondamentali per la città, sia piccole opere e interventi che, nella loro sistematicità, diverrebbero ugualmente significativi per il miglioramento della vivibilità dell'intera area urbana.

Il quadro degli interventi può essere suddiviso in tre diverse tipologie di azioni: "azioni di lungo periodo", "azioni di medio periodo" o "azioni di breve periodo". L'arco temporale riguarda sia i tempi di realizzazione delle opere che si intendono portare a compimento sia i benefici attesi sulla mobilità cittadina. Se, ad esempio, le attività relative alla realizzazione di nuove linee della metropolitana o al prolungamento di quelle esistenti appartengono agli interventi di lungo periodo (5-10 anni), i corridoi per la mobilità si inseriscono nella cornice di "medio periodo" (3-5 anni), mentre le nuove corsie preferenziali o i piani particolareggiati del traffico vengono considerati di immediata realizzazione (1-2 anni).

Tra le azioni di "lungo periodo" rientrano, pertanto,

la realizzazione della linea C della metropolitana<sup>4</sup> e il proseguimento della progettazione e il successivo avvio della realizzazione della tratta fondamentale della linea D; i prolungamenti delle linee A (Anagnina-Romanina e Battistini-Casal Selce) e B (Rebibbia-Casal Monastero e Conca d'Oro-Bufalotta – Laurentina Tor Pagnotta); la ristrutturazione del nodo di Termini; la quarta e quinta fase dell'intervento di ammodernamento delle strutture della linea A ("AMLA 4" e "AMLA 5").

Nel "medio periodo" gli interventi riguardano l'efficientamento e il potenziamento del servizio di trasporto pubblico con particolare riferimento alla cintura periferica dell'area urbana al fine di fornire agli utenti un'offerta competitiva con il trasporto privato. Per questo fine sono stati progettati i cosiddetti "corridoi della mobilità" che richiedono tempi di realizzazione non superiori ai 5 anni. I corridoi della mobilità sono una serie di percorsi con corsie protette interamente riservate al passaggio dei mezzi pubblici. La realizzazione di questi particolari interventi è già in fase avanzata e, dopo il corridoio "Togliatti", che sarà operativo già dal 2006, sono in fase di valutazione i corridoi della mobilità nel quadrante Laurentino (Stazione Laurentina MetròB-Tor Pagnotta-Trigoria), Tiburtino (Rebibbia-Case Rosse) e Tiburtino-Nomentano (Ponte Mammolo-Bufalotta); Portuense (Corviale-Gianicolense); Portuense-Laurentino (Portuense-Cecchignola) e Romanina (Tor Bellamonaca-Ciampino).

Sempre nel "medio periodo" si inseriscono il progetto di estensione della rete di filobus alle linee 30 e 60 Express; la realizzazione della linea "Eur-Tor de' Cenci" (allo studio la revisione del progetto tram su gomma, la trasformazione in filovia e l'intermodalità con la linea 70 Express prevista sul corridoio Laurentino); la ristrutturazione del capolinea delle linee tranviarie 5 e 14 in via Amendola per migliorare lo scambio con il nodo di Termini.

Per quanto riguarda il "Sistema sosta" si prevede l'aumento dell'offerta di oltre 1300 posti auto nei nuovi parcheggi di scambio a Monti Tiburtini (linea B), Nuovo Salario e Fidene (Fr1) e Battistini (linea A).

Gli interventi di "breve periodo" riguardano il potenziamento quantitativo e qualitativo dei servizi della metropolitana e delle ferrovie in concessione, del

<sup>3</sup> Sottoscritto in data 14 giugno 2005.

<sup>4</sup> A tal proposito si guarda positivamente al mancato accoglimento (settembre 2005) da parte del Consiglio di Stato del ricorso presentato da una associazione ambientalista che criticava il forte impatto ambientale dell'opera. L'accoglimento del ricorso avrebbe infatti determinato ulteriori ritardi alla realizzazione dell'opera dal momento che avrebbe reso necessario un forte stravolgimento del progetto.

trasporto pubblico di superficie, oltre che i servizi di regolazione, monitoraggio e controllo del traffico. Sul fronte "Mobilità privata" gli interventi di breve periodo prevedono il completamento della prima fase dei Piani particolareggiati di traffico (previsti

dal PGTU e in attuazione nei Municipi II, IX, XI e XV), che rappresentano lo strumento operativo per la fluidificazione del traffico privato, il miglioramento degli standard di sicurezza e della vivibilità dei quartieri.

### 3.2 La domanda di spostamenti nel Comune di Roma

Nel corso degli ultimi dieci anni la popolazione residente nel Comune di Roma ha subito una riduzione di circa 42 mila unità (-1,5%): molte di queste persone si sono spostate verso i comuni dell'*hinterland* della capitale che nello stesso arco temporale hanno, infatti, registrato un consistente incremento

della popolazione residente<sup>5</sup>. Gli ultimi dieci anni sono stati, inoltre, interessati da spostamenti della popolazione anche all'interno dello stesso territorio comunale, che ha visto crescere le residenze presso i municipi più periferici (Tav. 3.1).

**Tav. 3.1** Comune di Roma: Popolazione residente suddivisa per Municipio (1991-2001)

Municipio	Popolazione 1991	Popolazione 2001	Variazione %
Municipio I	130.296	122.619	-5,9
Municipio II	132.233	124.498	-5,8
Municipio III	62.238	56.682	-8,9
Municipio IV	215.337	203.854	-5,3
Municipio V	183.135	186.332	+1,7
Municipio VI	144.359	131.375	-9,0
Municipio VII	132.956	126.359	-5,0
Municipio VIII	188.600	198.899	+5,5
Municipio IX	147.645	133.092	-9,9
Municipio X	183.108	181.692	-0,8
Municipio XI	144.610	139.935	-3,2
Municipio XII	142.345	162.573	+14,2
Municipio XIII	178.588	195.021	+9,2
Municipio XV	162.203	154.854	-4,5
Municipio XVI	157.430	146.858	-6,7
Municipio XVII	81.697	75.206	-7,9
Municipio XVIII	135.544	135.438	-0,1
Municipio XIX	180.444	179.030	-0,8
Municipio XX	140.837	146.943	+4,3
<i>Non localizzati</i>	<i>11.143</i>	<i>13.684</i>	<i>+22,8</i>
<b>Totale</b>	<b>2.854.748</b>	<b>2.814.944</b>	<b>-1,4</b>
Totale (esclusi i non localizzati)	2.843.605	2.801.260	-1,5

Fonte: elaborazione Sta su dati archivio anagrafico del Comune di Roma, 2005.

<sup>5</sup> Cfr. la *Relazione Annuale* 2004 di questa Agenzia, Cap. 3.

Alla variazione degli insediamenti è seguita una variazione delle aree caratterizzate da situazioni di congestione del traffico. A questo fenomeno hanno inoltre contribuito gli interventi sulla mobilità attuati nel corso degli anni – quali l'istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), l'attivazione delle aree di sosta a pagamento su strada, le limitazioni alla circolazione – a cui la popolazione ha risposto non sempre nei modi attesi dall'Amministrazione e generato così nuove emergenze e nuovi ambiti su cui è adesso necessario intervenire.

A supporto di quanto affermato e anche al fine di comprendere le dimensioni del fenomeno della mobilità a Roma rispetto alle altre città italiane si presentano i valori dei due indicatori che general-

mente vengono utilizzati per questa tipologia di confronti: il tasso della motorizzazione privata e il numero di automobili per km di rete stradale. Il primo indicatore misura il numero di autovetture e di motocicli ogni 1.000 abitanti, il secondo mostra invece la quantità di spazio urbano "occupato" dalle automobili private. Da quanto emerge la città di Roma presenta il tasso di motorizzazione più elevato d'Italia; a questo si aggiunge un marcato rapporto del numero di automobili per km di rete, che tuttavia non è tra i maggiori, data l'estensione chilometrica del comune di Roma rispetto agli altri. Roma, inoltre, risulta la città italiana che presenta simultaneamente il maggior numero di automobili e il maggior numero di motocicli (Tav. 3.2).

**Tav. 3.2** Tasso di motorizzazione e numero di veicoli per rete stradale nelle principali città italiane

Città	Popolazione residente	Km rete stradale	Autovetture	Autobus	Motocicli	Mezzi trasporto merci*	Autoveicoli speciali specifici**	Altri veicoli	Totale veicoli	Numero di veicoli per km di rete stradale	Tasso di motorizzazione privata (numero di autovetture e motocicli per 1000 abitanti)
<b>ROMA</b>	<b>2.546.804</b>	<b>5.500</b>	<b>1.962.175</b>	<b>6.827</b>	<b>274.975</b>	<b>204.814</b>	<b>25.235</b>	<b>226</b>	<b>2.474.252</b>	<b>449.864</b>	<b>878</b>
MILANO	1.256.211	1.500	794.578	2.517	114.663	94.706	10.682	297	1.017.443	678.295	724
NAPOLI	1.004.500	1.090	618.355	3.052	100.905	56.703	5.064	83	784.162	719.415	716
TORINO	865.263	1.300	602.045	2.101	52.867	71.241	8.512	260	737.026	566.943	757
PALERMO	686.722	n.d.	403.262	2.067	77.636	37.223	4.236	40	524.464	n.d.	700
GENOVA	610.307	1.400	301.160	1.179	111.823	38.092	4.555	132	456.941	326.386	677
FIRENZE	356.118	750	211.862	1.357	52.773	29.265	4.021	99	299.377	399.169	743
BOLOGNA	371.217	770	212.202	1.227	43.277	26.089	4.810	96	287.701	373.638	688
TRIESTE	211.184	380	111.970	354	30.586	14.454	2.518	51	159.933	420.876	675

(\*) Autocarri, motocarri, rimorchi, trattori, ecc.

(\*\*) Ambulanze, mezzi di trasporto rifiuti, mezzi di soccorso stradale, betoniere, ecc.

Fonte: Istat, Censimento 2001; Aci, Autoritratto 2003, Comune di Roma: Dpf 2004-2007.

La Tav. 3.3 riporta i dati relativi agli spostamenti giornalieri effettuati dalla popolazione residente nel comune di Roma, nel 1996 e nel 2004, espressi secondo la scelta modale e secondo il motivo dello

spostamento. Rispetto alle altre maggiori città italiane, a Roma la percentuale di popolazione in movimento risulta la più elevata. Tra il 1996 e il 2004, la città mostra una riduzione modesta della mobilità

complessiva (-2%), che comunque resta espressa da oltre 6 milioni di spostamenti giornalieri. Risulta invece ridotto di circa il 9% il numero degli spostamenti motorizzati (ovvero quelli effettuati con mezzo privato o con mezzo pubblico escludendo, dunque, gli spostamenti effettuati a piedi), che passano dai 5 milioni circa del 1996 agli attuali 4 milioni e mezzo circa. I quasi 500.000 spostamenti in meno riguardano principalmente il sistema di trasporto pubblico, che serve oggi circa 1.100.000 spostamenti al giorno (il 24% in meno rispetto al

1996). Meno evidente, dal 1996, la riduzione degli spostamenti effettuati con mezzo privato (-3% complessivamente, risultante da una riduzione del 5% nell'uso dell'auto privata ma anche da un notevole incremento degli spostamenti effettuati in moto, che risultano aumentati del 14% rispetto al 1996).

Risultano aumentati (di circa il 30%, complessivamente) gli spostamenti effettuati a piedi, soprattutto quelli non sistematici o di ritorno a casa.

**Tav. 3.3** Raffronto tra gli spostamenti giornalieri effettuati dalla popolazione residente nel comune di Roma stimati nel 1996 e nel 2004  
*Spostamenti per modo e per tipo*

Modo	Motivo*	Spostamenti 1996 (Valori assoluti)	Spostamenti 2004 (Valori assoluti)	Differenza (2004-1996)	
				Valori Assoluti	Valori percentuali
Auto	Sistematici	1.013.893	851.868	-162.025	-16,0
	Ritorno a casa	1.384.055	1.332.620	-51.435	-3,7
	Non sistematici	707.254	757.097	+49.843	+7,0
	<b>Totale</b>	<b>3.105.202</b>	<b>2.941.585</b>	<b>-163.617</b>	<b>-5,3</b>
Moto	Sistematici	158.547	181.211	+22.664	+14,3
	Ritorno a casa	190.499	216.217	+25.718	+13,5
	Non sistematici	81.897	88.674	+6.777	+8,3
	<b>Totale</b>	<b>430.943</b>	<b>486.102</b>	<b>+55.159</b>	<b>+12,8</b>
Piedi	Sistematici	151.191	153.722	+2.531	+1,7
	Ritorno a casa	572.372	750.745	+178.373	+31,2
	Non sistematici	488.675	674.660	+185.985	+38,1
	<b>Totale</b>	<b>1.212.238</b>	<b>1.579.127</b>	<b>+366.889</b>	<b>+30,3</b>
Pubblico	Sistematici	442.599	303.932	-138.667	-31,3
	Ritorno a casa	685.636	537.785	-147.851	-21,6
	Non sistematici	338.351	269.264	-69.087	-20,4
	<b>Totale</b>	<b>1.466.586</b>	<b>1.110.981</b>	<b>-355.605</b>	<b>-24,2</b>
<b>Totale spostamenti</b>		<b>6.214.969</b>	<b>6.117.795</b>	<b>-97.174</b>	<b>-1,6</b>

(\*) Per spostamenti sistematici si intendono quelli per motivi di studio, lavoro e affari; per spostamenti non sistematici si intendono quelli per acquisti, visite a parenti ed amici, svago, sport, ecc. ; per spostamenti di rientro a casa si intendono quelli a conclusione del ciclo degli spostamenti a carattere sistematico.

Fonte: Sta, "La mobilità della Popolazione di Roma" – indagini 1996 e 2004.

In estrema sintesi, il dato più rilevante è costituito dalla riduzione, da parte dei residenti nel territorio comunale, dell'uso del trasporto pubblico, e da un forte incremento del numero di spostamenti effettuati in moto e a piedi. L'uso dei veicoli a due ruote, considerati più agili per gli spostamenti in ambito urbano<sup>6</sup>, se da un lato rappresenta certamente la migliore risposta individuale ai problemi della mobilità cittadina, dall'altro non risolve i problemi

di fondo del sistema e già sta mostrando la propria insostenibilità di lungo periodo. I motoveicoli contribuiscono, infatti, pesantemente all'inquinamento da traffico e causano (seppur inferiormente rispetto alle autovetture) fenomeni di congestione della circolazione, soprattutto nelle aree centrali e semicentrali, nonché elevati costi sociali, dal momento che proprio questa tipologia di veicoli è protagonista dei più gravi incidenti stradali.

**Tav. 3.4** Popolazione residente che si sposta giornalmente per luogo di destinazione  
Anno 2001

COMUNE	popolazione residente	Spostamenti per luogo di destinazione			percentuale popolazione in movimento
		nello stesso comune di dimora abituale	fuori del comune	totale spostamenti	
<b>Roma</b>	<b>2.546.804</b>	<b>1.228.538</b>	<b>46.309</b>	<b>1.274.847</b>	<b>50,2</b>
Milano	1.256.211	542.571	87.985	630.556	50,1
Venezia	253.208	108.538	17.414	125.952	49,7
Torino	865.263	352.517	68.840	421.357	48,7
Bologna	371.217	145.145	34.854	179.999	48,5
Firenze	356.118	139.446	28.286	167.732	47,1
Trieste	211.184	89.416	7.932	97.348	46,1
Cagliari	164.249	63.801	11.517	75.318	45,9
Genova	610.307	263.793	9.987	273.780	44,9
Reggio Calabria	180.353	70.740	6.611	77.351	42,9
Palermo	686.722	284.409	8.507	292.916	42,7
Catania	313.110	116.604	10.348	126.952	40,5
Napoli	1.004.500	350.282	35.675	385.957	38,4
<b>ITALIA</b>	<b>56.995.744</b>	<b>17.079.198</b>	<b>9.685.163</b>	<b>26.764.361</b>	<b>46,9</b>

Fonte: Istat, Censimento 2001.

<sup>6</sup> In base a dati Acì 2005 (Annuario e Autoritratto), negli ultimi 10 anni a livello nazionale la quantità di motocicli in circolazione è più che raddoppiata passando dai circa 2 milioni del 1985 agli attuali 4,5 milioni. A Roma l'incremento percentuale è stato anche superiore (Cfr. anche Tav. 3.3).

I dati sulle modalità di spostamento della popolazione romana, sulle tendenze abitative e sulle immatricolazioni di auto e motocicli mostrati nel paragrafo precedente indicano che le politiche di dissuasione dell'uso delle autovetture perseguite negli anni passati non hanno del tutto raggiunto l'obiettivo dello spostamento della domanda di trasporto sulla mobilità pubblica, preferendo i cittadini al contrario adottare scelte individuali di adeguamento alla congestione.

A supporto di quanto affermato si osserva che negli ultimi 5 anni all'aumento del 15,6% del numero di passeggeri trasportati dai servizi pubblici comunali ha corrisposto nello stesso arco temporale un

incremento all'incirca coincidente delle vetture-km complessivamente offerte, pari al +14,5% (Tav. 3.5). Dall'esame dei dati sinora presentati, sembrerebbe pertanto corretto potersi desumere che l'incremento dell'offerta sia stato sufficiente a compensare il maggior flusso di pendolarismo verso la capitale determinato dalle nuove tendenze abitative (spostamento nei comuni limitrofi) piuttosto che ad attirare quote crescenti di mobilità privata, che infatti risulta in aumento (Tav. 3.3). Un aumento più che proporzionale dell'offerta di servizi di trasporto collettivo potrebbe invece incidere maggiormente sui comportamenti privati.

**Tav. 3.5** Passeggeri trasportati dai servizi pubblici nel comune di Roma  
1999-2004

Indicatori per tipo di trasporto		1999	2000	2001	2002	2003	2004	Variazione % 1999-2004
Trasporto di superficie su gomma	Viaggiatori trasportati (milioni/annui)	742	822	873	873	911	882	+18,94
	Vetture-km (milioni/annui)	113,0	113,0	116,0	132,4	132,7	131,7	+16,54
Trasporto di superficie su tram	Viaggiatori trasportati (milioni/annui)	73	81	46	46	37	46	-36,99
	Vetture-km (milioni/annui)	5,0	6,0	5,6	5,9	5,3	5,2	+4,00
Trasporto metropolitano	Viaggiatori trasportati (milioni/annui)	221	245	267	267	279	265	+19,91
	Vetture-km (milioni/annui)	29,0	29,0	31,0	31,0	31,8	31,5	+8,62
Trasporto su filobus	Viaggiatori trasportati (milioni/annui)**stime	-	-	-	-	-	5*	n.d.
	Vetture-km (milioni/annui)	-	-	-	-	-	1,1*	n.d.
<b>Totale</b>	<b>Passeggeri trasportati (milioni/annui)</b>	<b>1.036</b>	<b>1.148</b>	<b>1.186</b>	<b>1.186</b>	<b>1.227</b>	<b>1.198</b>	<b>+15,69</b>
	<b>Vetture-km (milioni/annui)</b>	<b>147,0</b>	<b>148,0</b>	<b>152,6</b>	<b>169,3</b>	<b>169,8</b>	<b>168,4</b>	<b>+14,55</b>

Fonte: dati societari Sta, 2004.

### 3.3 Gli strumenti di regolazione della mobilità nel Comune di Roma

Si esaminano di seguito con maggiore dettaglio le politiche con cui l'Amministrazione capitolina ha affiancato nell'ultimo anno le tradizionali politiche di incentivo e potenziamento del trasporto pubblico locale con nuovi strumenti per la mobilità e con politiche di dissuasione. Queste ultime riguardano tutti quegli interventi finalizzati ad incidere sul sistema della mobilità attraverso forme di scoraggiamento e regolazione dell'uso dei mezzi privati, prevalentemente le automobili. Le principali politiche di dissuasione adottate dal Comune di Roma sono state l'istituzione di aree a traffico limitato (ZTL) e della sosta su strada a pagamento. Tra i nuovi strumenti per la mobilità sostenibile possono, invece, includersi: il *mobility management*, i programmi di *car sharing* e di *car pooling*, i taxi collettivi e le politiche di incentivo all'acquisto di particolari mezzi a limitato impatto ambientale.

#### 3.3.1 Le politiche di dissuasione: la ZTL

La Zona a Traffico Limitato (ZTL) del Comune di Roma comprende aree centrali della Capitale nelle quali l'accesso degli autoveicoli è subordinato al rilascio motivato di permessi di transito ed è suddivisa in sette settori. Sulla base degli ultimi dati disponibili (2003), in questi l'accesso e la sosta sono consentiti a 17.435 residenti e a 14.025 non residenti per un totale quindi di 31.460 permessi.

La ZTL del centro storico è chiusa alle automobili nei giorni feriali dal lunedì al venerdì dalle 6.30 alle 18.00 e il sabato dalle 14.00 alle 18.00. Gli automobilisti non possessori di permesso possono accedere nella ZTL e sostare al suo interno (negli spazi consentiti) la domenica e nei giorni festivi e, nei giorni feriali, dalle 18.00 alle 6.30 del giorno successivo. Il sabato l'accesso è consentito fino alle 14.00 e riprende alle 18.00. Le moto e ciclomotori hanno libero accesso alla ZTL tutti i giorni, in tutte le ore del giorno e della notte, e possono sostare al suo interno negli spazi per i veicoli a due ruote.

I residenti ed altre categorie aventi diritto al permesso per la ZTL, nonché i disabili in possesso di contrassegno speciale di circolazione, possono accedere liberamente. I contrassegni per disabili danno diritto alla circolazione in tutta la ZTL e alla sosta nei posti auto riservati e in tutti gli altri spazi consentiti. I tradizionali contrassegni danno, invece, diritto al transito (solo attraversamento della ZTL) o alla circolazione (accesso nella ZTL e sosta

su strada negli spazi consentiti) secondo le diverse tipologie di permesso.

Nel corso dell'ultimo anno trascorso, la regolazione della ZTL non ha subito modifiche.

#### 3.3.2 La sosta a pagamento

A fine 2004 il totale dei posti auto tariffati era di circa 66.000, il 6% in più dell'anno precedente, a dimostrazione di una politica che diventa sempre più pervasiva ed interessa oramai 25 quartieri e rioni (esclusa ZTL) (Tav. 3.6).

La sosta a pagamento sulle aree pubbliche all'interno del territorio del Comune di Roma viene gestita dalla Sta che, in virtù del Contratto di servizio, approvato con la Deliberazione GC dell'11 giugno 2002, n. 320 (e che è attualmente in fase di rinnovo), riceve in affidamento in uso esclusivo le aree destinate alla sosta tariffata. A fronte di quest'affidamento la società riconosce al Comune il pagamento di un corrispettivo annuo minimo per ogni posto-auto effettivamente reso disponibile.

Le attività di gestione della sosta comprendono la:

- vendita e riscossione titoli di pagamento;
- vigilanza e controllo delle aree con contestazione violazioni amministrative del Codice della strada (incassate dal Comune), con personale in divisa e con tessera identificativa esposta;
- vigilanza e controllo dei parcometri, con eventuale ripristino funzionalità entro le 24 ore dall'accertamento del danno;
- studio e raccolta dati sullo stato di occupazione delle aree;
- manutenzione segnaletica orizzontale e verticale;
- rilevazione semestrale della qualità percepita ed erogata (copertura del territorio dei titoli preparati, funzionamento parcometri, controllo della sosta, comunicazione ed informazione all'utenza, efficacia della segnaletica, stato di manutenzione della segnaletica).

Attualmente il sistema tariffario del Comune di Roma prevede una unica tariffa pari a 1,00 € l'ora da pagare solo nei giorni feriali. La sosta è gratuita nei giorni festivi oltre che nella propria zona, per i residenti, i domiciliati e gli artigiani possessori di permesso.

Tuttavia, tale struttura tariffaria è destinata a mutare dal momento che l'Amministrazione comunale è intervenuta con Deliberazione CC n. 226 del

**Tav. 3.6 La sosta a pagamento a Roma: alcuni dati di struttura**  
Anno 2004

Posti auto tariffati	circa 66.000
Stalli riservati a motocicli	circa 13.000
Quartieri e rioni interessati (esclusa ZTL)	25
Località toponomastiche	1.255
Parcometri	1.500 + 400 (in corso di installazione)
Ausiliari del traffico della STA	circa 220 addetti
Verbali di accertamento violazione emessi	circa 614.000/anno

Fonte: dati societari Sta, 2004.

30 novembre 2004 per riordinare le disposizioni in materia di sosta tariffata. Uno degli aspetti che qualificano la proposta comunale (ma cui al momento non è stata ancora data attuazione da parte dell'Amministrazione comunale) riguarda la rimodulazione delle tariffe in funzione delle diverse caratteristiche dell'utenza. Si tratta di un provvedimento volto ad aumentare la possibilità di scelta dei cittadini oltre che uno stimolo ad un maggiore e migliore utilizzo dei servizi pubblici da parte dei singoli utenti.

Tale soluzione ha già trovato applicazione nei settori regolati a livello nazionale come la distribuzione di energia elettrica e gas e, ancora in forma meno organizzata, nel comparto del trasporto pubblico locale. Le opzioni tariffarie sulla sosta possono essere disegnate in funzione della configurazione spazio-temporale del servizio offerto: luogo (abitazione, ufficio, spazio pubblico per attività di intrattenimento, ecc.), zona (Municipio, quartiere, strada, ecc.), fascia oraria e periodo dell'anno e, infine, delle modalità di consumo in termini di continuità o intensità (costi crescenti all'aumentare del periodo di sosta).

Oltre agli aspetti della regolazione della sosta avviene anche attraverso la determinazione delle strade da assoggettare alla tariffazione. Questa attività ha fatto sì che nel Comune di Roma si privilegiassero le aree limitrofe e di accesso al centro storico, aree dove è storicamente più alta la concentrazione di attività lavorative e commerciali (Tav. 3.7).

### 3.3.2.1 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.

È 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 raggiungimento 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 trimestri di rilevazione. I dati completi di monitoraggio sono resi disponibili attraverso il sito *web* dell'Agenzia.

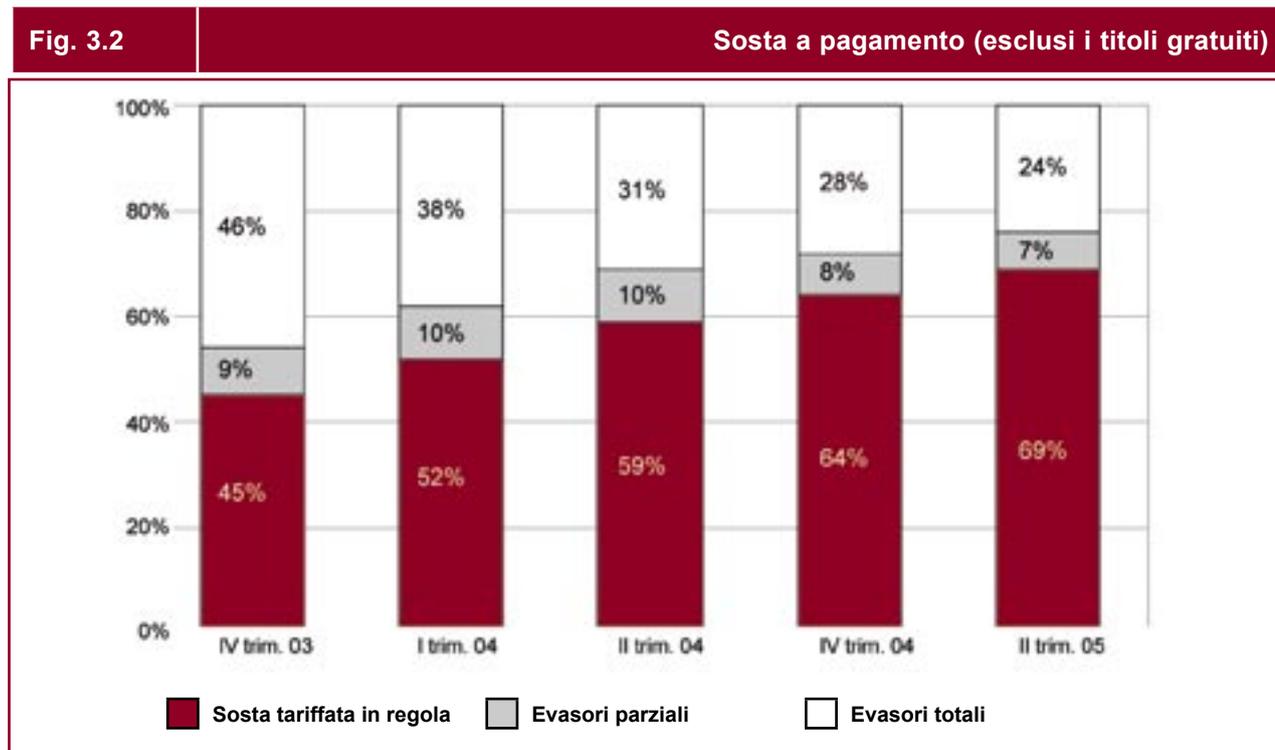
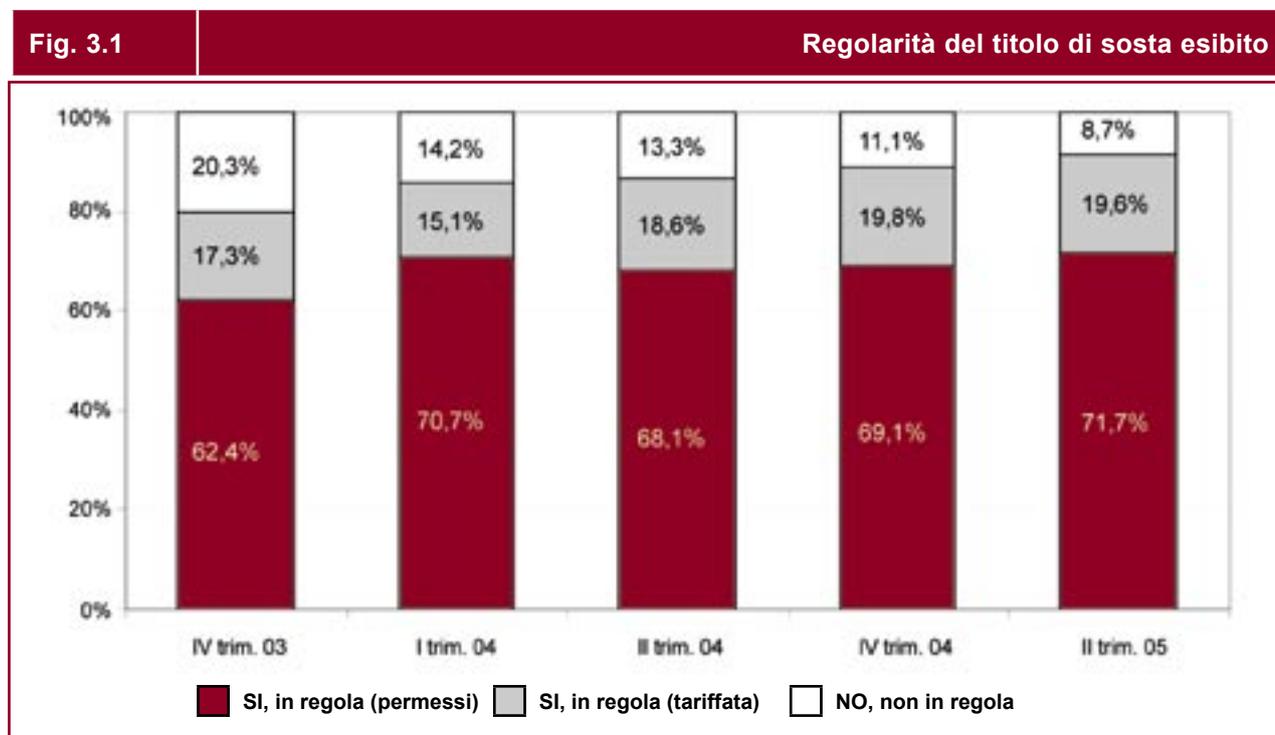
**Tav. 3.7 La sosta a pagamento per quartiere a Roma**  
Anno 2004

Quartiere	Municipio ( <i>popolazione residente</i> )	n° strade tariffate	n° posti auto
Campitelli e Ripa	I (122.634)	466	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 (124.114)
Pinciano	1.480		
Parioli	1.005		
Trieste	5.894		
Salario	1.627		
Tiburtino	III (55.660)	225	3.528
Nomentano			9.075
Appio Latino - Tuscolano	IX (130.520)	7	1.288
Eur	XII (168.705)	9	740
Borgo	XVII (73.496)	251	630
Della Vittoria			7.249
Prati			5.301
Trionfale			1.138
Aurelio	XVIII (135.583)	22	1.169
<b>Totale cittadino</b>	<b>2.823.201</b>	<b>1.255</b>	<b>65.918</b>

Fonte: Sta, 2004 e Ufficio anagrafico del Comune di Roma, 2005.

La Fig. 3.1 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 trimestre 2003 al 8,7% del II trimestre 2005.

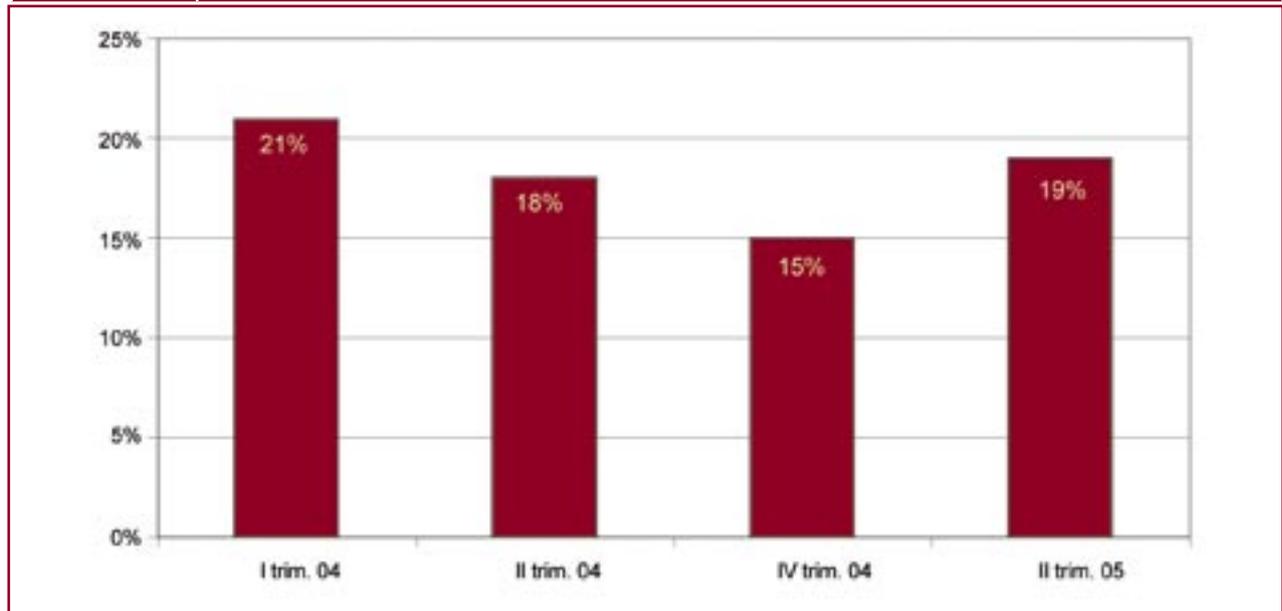


Escludendo dall'analisi quantitativa tutti coloro che hanno regolarmente occupato uno stallò in virtù di un permesso di sosta gratuito (residenti/autorizzati + invalidi), si evidenzia (Fig. 3.2) come alla diminuzione degli evasori totali (da 46% a 24%) corrisponda una uguale crescita della sosta tariffata in regola (da 45% a 69%).

Per quanto riguarda la presenza di personale della Sta addetto al controllo del titolo di sosta (Fig. 3.3), sul campione di strade esaminate ne è stata verificata la presenza (diretta e indiretta) in zona in un intervallo di tempo di 30-45 minuti: nei cinque trimestri rilevati il dato registrato varia da un minimo del 15% ad un massimo del 21%.

Fig. 3.3

### Presenza diretta e indiretta di personale Sta nelle strade (anche adiacenti) campionate



### 3.3.3 Le politiche di incentivo alla mobilità sostenibile

Per contribuire alla riduzione dell'inquinamento ambientale in ambito urbano, il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 ha predisposto una serie di finanziamenti per gli Enti locali che intendono realizzare i progetti di mobilità sostenibile realizzati dai responsabili della mobilità aziendale (*mobility manager*). Per svolgere questi interventi il Comune di Roma ha affidato alla Sta la funzione di struttura di supporto tecnico dei *mobility manager* aziendali (Deliberazione GC n. 2463 del 30 dicembre 1999). Conseguentemente alla modifica dell'assetto della mobilità romana questa funzione di supporto è stata affidata ad Atac. Il Programma di interventi è stato definitivamente approvato con Deliberazione GC n. 819 del 21 luglio 2000 e successivamente aggiornato con Deliberazioni di GC n. 1323/2000 e n. 231/2002.

Il piano prevede cinque diversi ambiti di intervento che riguardano:

- il *mobility manager*;
- il *car sharing*;
- il Taxi Collettivo;
- i Veicoli elettrici;
- il Tpl e i parcheggi di interscambio.

#### 3.3.3.1 Il *mobility manager*

Per le attività relative ai *mobility manager* si è provveduto a rilevare le aziende che avrebbero potuto usufruire di questa particolare figura professionale che, come noto, ha il compito di promuovere forme di mobilità alternative e studiare i possibili interventi da adottare per decongestionare la mobilità urbana. Sulle aziende rilevate all'interno del Comune di Roma (circa 300) è stata realizzata nel 2005 una indagine volta a definire i flussi di origine e di destinazione dei dipendenti,

le modalità di spostamento e la propensione ad utilizzare servizi innovativi e integrativi di trasporto collettivo. L'indagine è stata svolta esaminando gli indirizzi di residenza dei dipendenti delle aziende e elaborando un apposito questionario. I risultati di questa attività hanno permesso di redigere i Piani di Spostamento Casa-Lavoro (di seguito: PSCL) ossia l'insieme di misure e strumenti predisposti dai *mobility manager* per la riorganizzazione degli spostamenti casa-lavoro del personale delle aziende nel rispetto degli obiettivi di riduzione del consumo energetico, dell'inquinamento atmosferico ed acustico. Sono stati approvati i PSCL di Alitalia, Alitalia Airport, Enea, Enel, Inpdap, Vitrociset, Tim, dell'Università La Sapienza, dell'Accademia di Santa Cecilia e dell'Università Roma Tre, che sono rientrati tra i progetti finanziati con i fondi contenuti nel Decreto del Ministero dell'Ambiente del 22 dicembre 2000 (Decreto "Bordon"). A tutto il 2004 sono stati attivati 8 PSCL e sono attualmente in fase di approvazione altri 10 PSCL che rientrano tra gli interventi previsti dalla Delibera 577/03 con la quale l'Amministrazione comunale ha esteso la possibilità di usufruire dei contributi anche ad aree territoriali, centri commerciali, poli ospedalieri, ossia a tutti quei soggetti generatori o attrattori di traffico, indipendentemente dalla natura giuridica. Sempre tra le azioni che rientrano nelle attività relative ai *mobility manager* si devono segnalare le agevolazioni fornite dall'Atac sull'acquisto dell'abbonamento annuale Metrebus per i dipendenti di aziende che abbiano nominato il *mobility manager* (sconto di 31,50 € per nuovi abbonati e di 7,75 € per i rinnovi annuali) e gli incentivi alla formazione di equipaggi di *car pooling*. Come abbiamo già evidenziato nella edizione precedente di questa Relazione Annuale, questa particolare modalità di trasporto incentiva l'utilizzo di una autovettura privata da parte di più dipendenti, attraverso semplici intese tra singoli con il coordinamento del *mobility manager*.

Allo stato attuale sono in corso due iniziative di *car pooling* che, avviate già nel 1998, hanno costituito la fase di sperimentazione all'interno del Comune di Roma. La prima è relativa ai dipendenti comunali del Campidoglio che ha dato origine a circa 180 equipaggi; la seconda è quella del Policlinico Umberto I dove risultano formati 185 equipaggi. Gli incentivi specifici riguardano la possibilità di raggiungere e sostare in parcheggi estremamente vicini al luogo di lavoro: a piazza Venezia per gli equipaggi del Campidoglio, nel parcheggio interno al Policlinico per gli equipaggi ospedalieri.

Al fine sviluppare ulteriormente la modalità di *car pooling*, l'Amministrazione all'inizio del 2005 ha

approvato un nuovo programma di interventi per la diffusione del servizio su base cittadina, che prevede specifici incentivi economici e nuove modalità per la presentazione delle proposte.

### 3.3.3.2 Il car sharing

Relativamente all'ambito di intervento *car sharing* (che è una forma di multiproprietà delle autovetture, destinate ad essere utilizzate da più persone dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso e ai chilometri percorsi) l'Amministrazione Comunale ha approvato con la Deliberazione GC n. 1023/2004 l'avvio della sperimentazione del servizio nel Municipio III. L'obiettivo è la successiva estensione del servizio al centro storico ed in particolare nei Municipi I, II e XVII. Attualmente sono in servizio 12 autovetture che sono autorizzate a:

- sostare gratuitamente nei parcheggi a sosta tariffata e nei parcheggi di scambio;
- accedere e circolare gratuitamente nelle ZTL della città;
- accedere e circolare nelle corsie preferenziali, così come regolamentato per il servizio taxi e nei futuri corridoi della mobilità;
- circolare nelle zone interdette, anche durante le giornate di limitazione alla circolazione.

La tariffa del servizio è determinata da quattro voci distinte: quota di iscrizione, quota di abbonamento annuale o trimestrale, costo chilometro e costo orario. Nel piano tariffario applicato nel Comune di Roma, ad eccezione dei valori relativi agli abbonamenti, non vi sono distinzioni di prezzo se ad utilizzare il servizio sono i cittadini privati o le aziende (Tav. 3.8).

### 3.3.3.3 Il Taxi Collettivo

Nell'ambito di intervento del cosiddetto Taxi Collettivo sono ricompresi diversi progetti che riguardano l'attuazione di servizi integrativi del Tpl su linea fissa.

I fondi erogati negli anni passati hanno permesso l'avvio di una prima rete denominata inizialmente "Taxibus", in seguito "Multiplo", oggi "Bus Si" che ha permesso l'attivazione di alcune linee di servizi integrativi al Tpl.

Dopo l'iniziale avvio del servizio a carattere sperimentale, l'Amministrazione Comunale, con l'approvazione della Deliberazione GC n. 270/02, ha migliorato le modalità di erogazione di questo servizio che si pone a metà tra i tradizionali servizi di linea (autobus) e quelli non di linea (taxi). Sono a tal proposito stati definiti gli standard funzionali necessari all'innalzamento della qualità del servizio

**Tav. 3.8 Le tariffe del servizio car sharing a Roma**

Anno 2005

Quote fisse e abbonamenti	Privati	Aziende
Iscrizione	100,00	100,00
Abbonamento annuale	100,00	250,00
Tessere successive	-	50,00
Abbonamento trimestrale	40,00	80,00
Tariffa oraria per privati e aziende		
Feriali	Nuova Panda/punto: 1,80; Nuova multipla: 2,40	
Festivi	Nuova Panda/punto: 0,90; Nuova multipla: 1,20	
Notte	Nuova Panda/punto: 0,90; Nuova multipla: 1,20	
Tariffa chilometrica per privati e aziende		
Fino a 150 km	Nuova Panda/punto: 0,30; Nuova multipla: 0,40	
Oltre i 150 km	Nuova Panda/punto: 0,20; Nuova multipla: 0,35	

Fonte: [www.Atac.roma.it](http://www.Atac.roma.it) (ultima visita in data 12 ottobre 2005).

offerto ovvero gli orari e i giorni di attivazione del servizio, le frequenze dei passaggi alle fermate, il numero di veicoli in circolazione e l'accessibilità al servizio. Relativamente a questo ultimo aspetto è stato creato un *call center* per gli utenti e un centro per le prenotazioni.

Il primo lotto dei servizi integrativi del Tpl a seguito di apposita gara europea è stato aggiudicato alla società consortile Opere Generali. Quest'ultima gestisce le otto linee dell'area nord di Roma e che sono schematizzate nelle tavole sottostanti e dalle quali emerge una positiva attenzione alla differenziazione tariffaria in questa particolare tipologia di servizi (Tav. 3.9 e Tav. 3.10).

**3.3.3.4 I veicoli elettrici**

Nell'ambito della promozione della mobilità sostenibile da un punto di vista ambientale, a partire dal 1999 l'Amministrazione Comunale ha messo in atto interventi che riguardano principalmente la promozione dei veicoli elettrici. Sono state a tal proposito avviate iniziative di incentivo su tre diversi livelli. In primo luogo si è provveduto ad incentivare l'acquisto da parte dei privati di ciclomotori elettrici, biciclette a pedalata assistita elettricamente ed altri veicoli a basso impatto ambientale. Sono stati quindi costituiti due fondi, all'interno del bilancio comunale, per l'erogazione di contributi per l'acquisto di questi veicoli. Il

primo fondo di circa due milioni di Euro (ad oggi esaurito), ha permesso l'acquisto di oltre 1.600 biciclette a pedalata assistita, circa 180 kit per l'ausilio alla pedalata e di circa 500 motorini elettrici. Il secondo un secondo fondo (non ancora esaurito) di circa un milione di euro, che ad oggi ha consentito l'acquisto di circa 1.700 biciclette a pedalata assistita e di circa 300 motorini elettrici.

In secondo luogo è stata costituita di una flotta di ciclomotori elettrici di proprietà comunale. Circa 400 veicoli furono acquistati nel 2000 con fondi giubilari con l'obiettivo di promuovere l'interscambio tra auto e veicolo elettrico a servizio della ZTL Centro Storico (il servizio era disponibile presso i parcheggi di scambio di piazzale dei Partigiani e Villa Borghese). Successivamente Atac è stata incaricata di dare attuazione al programma (Del. G.C. n. 520/03), volto ad incentivare l'utilizzazione dei veicoli elettrici di proprietà del Comune attraverso l'inserimento degli stessi nella realtà cittadina tramite l'assegnazione di circa 200 motorini elettrici ad Istituzioni, Associazioni Onlus, Aziende di pubblica utilità ed Enti Pubblici.

In fine si è provveduto a realizzare una rete di ricarica pubblica per veicoli elettrici. Attualmente sono attive 4 stazioni (Piazza Cola di Rienzo, Piazzale Aldo Moro, Viale Europa e via dei Pontefici) ed è previsto nel corso del 2005 l'avvio della realizzazione di ulteriori otto stazioni.

**Tav. 3.9 Le linee integrative di taxi collettivo al trasporto pubblico locale**

<b>Linea 1</b>	<b>Tariffa</b>	<b>Linea 5</b>	<b>Tariffa</b>
Intera (Via di Vigna Stelluti - Piazza Risorgimento)	€ 3,00	Intera (Largo di Vigna Stelluti - Piazza Augusto Imperatore)	€ 3,00
Intera (Via di Vigna Stelluti - Piazza Risorgimento)	€ 5,50	Intera (Largo di Vigna Stelluti - Piazza Augusto Imperatore)	€ 4,50
Via di Vigna Stelluti - Ospedale GEMELLI	€ 2,00	Largo di Vigna Stelluti - Piazza Mazzini	€ 3,00
Ospedale GEMELLI - Piazza della Balduina	€ 2,00	Piazza Mazzini - Piazza Augusto Imperatore	€ 3,00
Piazza della Balduina - Piazza Risorgimento	€ 3,00		
<b>Linea 2</b>	<b>Tariffa</b>	<b>Linea 6</b>	<b>Tariffa</b>
Intera (Via Monteleone da Spoleto - Piazza Augusto Imperatore)	€ 3,00	Intera (Via di Grottarossa - Via Lepanto)	€ 3,00
Intera (Via Monteleone da Spoleto - Piazza Augusto Imperatore)	€ 4,50	Intera (Via di Grottarossa - Via Lepanto)	€ 4,50
Via Monteleone da Spoleto - Piazzale Clodio	€ 3,00	Via di Grottarossa - Saxa Rubra - RAI	€ 1,50
Piazzale Clodio - Piazza Augusto Imperatore	€ 3,00	Saxa Rubra - RAI - Corso Francia angolo Vigna Stelluti	€ 1,50
		Corso Francia angolo Vigna Stelluti - Via Lepanto	€ 3,00
<b>Linea 3</b>	<b>Tariffa</b>	<b>Linea 7</b>	<b>Tariffa</b>
Intera (Largo di Vigna Stelluti - Piazzale Aldo Moro)	€ 3,00	Intera (Via Monteleone da Spoleto - Piazzale Aldo Moro)	€ 3,00
Intera (Largo di Vigna Stelluti - Piazzale Aldo Moro)	€ 4,50	Intera (Via Monteleone da Spoleto - Piazzale Aldo Moro)	€ 4,50
Largo di Vigna Stelluti - Piazza Ungheria	€ 3,00	Via Monteleone da Spoleto - Piazza Ungheria	€ 3,00
Piazza Ungheria - Piazzale Aldo Moro	€ 3,00	Piazza Ungheria - Piazzale Aldo Moro	€ 3,00
<b>Linea 4</b>	<b>Tariffa</b>	<b>Linea 8</b>	<b>Tariffa</b>
Intera (Piazza Verdi - Piazza Augusto Imperatore)	€ 3,00	Intera (Corso Francia - Via Cassia angolo Via Due Ponti)	€ 2,00
Intera (Piazza Verdi - Piazza Augusto Imperatore)	€ 4,00		
Piazza Verdi - Viale Mazzini	€ 3,00		
Viale Mazzini - Piazza Augusto Imperatore	€ 3,00		

Fonte: [www.operegenerali.it](http://www.operegenerali.it) (ultima visita in data 12 ottobre 2005).

**Tav. 3.10** Gli abbonamenti alle linee integrative al Tpl

Tipo Abbonamento	Costo	Corse
Intero (3 tratte)	€ 35,00	10 corse
Ridotto (2 Tratte)	€ 28,00	10 corse
Intero (3 tratte)*	€ 65,00	20 corse
Ridotto (2 Tratte)	€ 52,00	20 corse
Pensionati	€ 20,00	10 corse effettuabili nelle ore non di punta della linea
Studenti	€ 20,00	10 corse effettuabili nelle ore non di punta della linea

\* Solo per la Linea 1

Fonte: [www.operegenerali.it](http://www.operegenerali.it) (ultima visita in data 12 ottobre 2005).

**3.3.3.5 Il Tpl e i parcheggi di scambio**

L'ultimo ambito di interventi del Piano per la mobilità sostenibile riguarda il Tpl e i parcheggi di scambio. Ci soffermeremo in questo paragrafo sui soli parcheggi di scambio, rimandando al Cap. 2 per ciò che attiene al Tpl. I parcheggi di scambio rappresentano un importante strumento per valutare l'efficacia di un sistema di mobilità sostenibile integrato dal momento che rappresenta il momento di passaggio e di congiunzione tra il trasporto individuale e quello pubblico. I dati elaborati dalla Sta sulla frequentazione dei singoli parcheggi di scambio (ingressi giornalieri delle auto, nella fascia oraria di servizio 6.00 – 22.00) della Capitale in un giorno tipo (mercoledì di ottobre) permettono alcune valutazioni quantitative. Il numero di posti auto disponibili tra il 2000 e il 2004 è aumentato costantemente per una cresci-

ta totale del 28%, a fronte di un aumento delle frequentazioni nello stesso periodo pari al 38%, e ad una occupazione media dei posti auto che dal 2002 risulta costantemente superiore all'unità, a dimostrazione dell'utilizzo delle strutture e, indirettamente, della loro efficacia (Tav. 3.11).

I maggiori incrementi si registrano tra il 2000 e il 2001 e tra il 2002 al 2003. L'aumento di posti auto offerti è ascrivibile a due ordini di motivi: il primo è l'aumento del numero di parcheggi di scambio, che sono passati da 23 nel mese di ottobre dell'anno 2000 (25 al 31 dicembre dello stesso anno) a 29 nell'ottobre del 2003; il secondo è l'aumento del numero di posti auto disponibili in alcuni parcheggi già esistenti, come nel caso della struttura di Ponte Mammolo, nella quale tra il 2000 ed il 2003, si registra un incremento del numero di posti auto pari a circa 300 (da 1.000 a 1.300).

**Tav. 3.11** Parcheggi di scambio nel comune di Roma: posti auto offerti e ingressi giornalieri di autoveicoli

Anni 2000-2004, mese di ottobre

Mese di Ottobre	Anni					Variazione %
	2000	2001	2002	2003	2004	2004/2000
Posti auto	9.456	10.475	10.619	11.811	12.089	28%
Ingressi auto	8.894	10.060	11.082	11.810	12.300	38%
Indice di occupazione (ingressi/posti)	0,94	0,96	1,04	1,00	1,02	8%

Fonte: Sta, 2005.

## 3.4 Servizi pubblici non di linea: taxi e noleggio con conducente (NCC)

### 3.4.1 Evoluzione del quadro normativo di riferimento per il Comune di Roma

La novità di maggior rilievo per il trasporto pubblico non di linea a Roma è stata l'approvazione delle modifiche alla legge regionale che regola il settore (Legge 26 ottobre 1993, n. 58), avvenuta con Legge 14 febbraio 2005, n. 7, della Regione Lazio.

Il nuovo testo estende ai titolari di autorizzazione per noleggio con conducente (NCC) molti dei vincoli e delle prescrizioni che precedentemente, in ragione del differente tipo di servizio e di utenza, erano riservati alla categoria taxi.

La norma che incide maggiormente sul settore romano è quella che impone anche agli NCC il servizio a partire dal territorio del Comune che ha rilasciato l'autorizzazione, vincolo che prima valeva solo per i taxi. Secondo la nuova impostazione, l'autorizzazione NCC può essere ottenuta solo se si dispone di una rimessa nel Comune di riferimento (l'indicazione territoriale per l'ubicazione della rimessa in precedenza non esisteva) e il servizio deve partire dal territorio dello stesso. È possibile derogare a questo principio solo qualora in Comuni limitrofi non sia disponibile il servizio taxi (e non NCC, si noti), ovvero nei casi del servizio a porti ed aeroporti<sup>7</sup> e di contratti con enti pubblici e privati del proprio Comune in base ai quali sia richiesto di prelevare o trasportare persone in territorio extra-comunale. Questa variazione impedirà l'esercizio del servizio nel Comune di Roma a gran parte degli NCC che attualmente gravitano in quest'area<sup>8</sup>.

Il nuovo testo abroga, inoltre, le sanzioni amministrative di carattere pecuniario per inosservanza dell'obbligo di servizio<sup>9</sup>, ma mantiene le sanzioni disciplinari che erano riservate ai titolari di licenza

taxi, estendendole anche agli NCC: si tratta della sospensione dal servizio, progressivamente più lunga dalla prima alla quarta infrazione, fino alla revoca del titolo di abilitazione al servizio. I tempi di sospensione sono stati allineati anche per i sostituti alla guida che invece, precedentemente, venivano sospesi dal ruolo per periodi decisamente più lunghi di quelli riferiti ai titolari.

Fra i nuovi vincoli assegnati agli NCC, va segnalato l'obbligo di tenere un registro dei collaboratori e/o dipendenti, indicante il tipo di rapporto (che deve rispettare i contratti collettivi di lavoro), la retribuzione e il trattamento fiscale e previdenziale. Inoltre i collaboratori e i dipendenti in servizio devono disporre di una certificazione rilasciata dal titolare, in mancanza della quale il titolare stesso viene cancellato dal ruolo dei conducenti e perde l'autorizzazione.

La nuova legge cambia anche i requisiti per l'iscrizione al ruolo dei conducenti, eliminando l'obbligo di cittadinanza italiana, europea o di paesi con condizioni di reciprocità nei confronti dei cittadini italiani che vogliono ivi esercitare il servizio taxi e/o NCC; non è più richiesta la cultura generale italiana media e la conoscenza della lingua italiana, ma è richiesta la conoscenza geografica e toponomastica della provincia in cui si esercita.

Per quanto riguarda la determinazione del fabbisogno locale di taxi ed NCC, i criteri di stima sono stabiliti con deliberazione della Provincia tenendo conto della popolazione residente, dei flussi turistici, dell'estensione territoriale e dei poli generatori di mobilità, oltre all'integrazione con le altre modalità di Tpl. Entro tre mesi dalla deliberazione provinciale, i Comuni devono aggiornare i propri regolamenti circa la quantificazione del fabbisogno, le modalità

<sup>7</sup> Dove oltre agli esercenti dei Comuni nel cui territorio è ubicato il porto possono esercitare anche quelli del Comune di Roma, in quanto capoluogo di Regione, purché entrambi i Comuni interessati disciplinino di comune accordo le modalità, l'offerta e le tariffe del servizio.

<sup>8</sup> Sono circa 5.000 in totale, di cui solo un migliaio dispongono di autorizzazione rilasciata dal Comune di Roma, mentre le altre autorizzazioni sono state rilasciate in altri Comuni del Lazio (e quindi sono soggette alla nuova normativa, non potendo più esercitare a Roma) e di altre Regioni (questi, non essendo soggetti alla normativa della Regione Lazio, in linea di principio possono continuare ad esercitare a Roma). Tuttavia, fra le norme transitorie è previsto che il Comune di Roma possa inserire fra i titoli preferenziali di assegnazione di eventuali nuove autorizzazioni NCC il requisito di aver già prestato tale servizio nel Comune di Roma stesso, purché i titolari abbiano definitivamente rinunciato alle autorizzazioni precedentemente ottenute presso altri Comuni. A proposito delle modalità di quantificazione della domanda di nuove autorizzazioni nel Comune di Roma, cfr. Par. 3.5.2.

<sup>9</sup> Le sanzioni pecuniarie non erano connesse all'obbligo di servizio (art.3), bensì al prelevamento del cliente.

**Tav. 3.12a** Variazione dei turni di servizio taxi nei giorni feriali ordinari

Ordinanza del Sindaco n. 6 del 10/3/2005							
Ora	Turni feriali ordinari			vetture in servizio		Totale Ante	
				obbligatorio	facoltativo		
00.00/01.00				notte (1)	582	582	
01.00/02.00					291	291	
02.00/03.00					291	291	
03.00/04.00					291	291	
04.00/05.00					291	291	
05.00/05.30					291	291	
05.30/06.00					291	291	
06.00/07.00					291	2910	3201
07.00/08.00	mattino (10)				2910	2910	
08.00/09.00					2910	2910	
09.00/10.00					2910	2910	
10.00/11.00					2910	2910	
11.00/12.00					2910	2910	
12.00/13.30					2910	2910	
13.30/14.30					2910	2328	5238
14.30/15.00	pomeriggio (8)				2328	2910	5238
15.00/15.30					2328	2910	5238
15.30/16.00					2328	2328	2328
16.00/17.00					2328	291	2619
17.00/18.00	seminotte (1)				2619	2619	
18.00/19.00					2619	2619	
19.00/20.00					2619	2619	
20.00/21.00				2619	2619		
21.00/22.00				2619	2619		
22.00/23.00				582	2328	2910	
23.00/24.00				582	2328	2910	

**Tav. 3.12b** Variazione dei turni di servizio taxi nei giorni feriali ordinari

Ordinanza del Sindaco n. 15 del 15/6/2005						
vetture in servizio		Totale Post	Turni feriali ordinari			Ora
obbligatorio	facoltativo					
873		873			notte (1)	00.00/01.00
291	582	873				01.00/02.00
291		291				02.00/03.00
291		291				03.00/04.00
291		291				04.00/05.00
291		291				05.00/05.30
291	1455	1746				05.30/06.00
1455	1455	2910	mattino (5)			06.00/07.00
2910		2910				07.00/08.00
2910		2910				08.00/09.00
2910		2910				09.00/10.00
2910		2910				10.00/11.00
2910		2910				11.00/12.00
2910		2910				12.00/13.30
2910	2037	4947				13.30/14.30
2037	2910	4947				14.30/15.00
2037	1455	3492				15.00/15.30
2037		2037				15.30/16.00
2037	582	2619			pomeriggio (7)	16.00/17.00
2619		2619				17.00/18.00
2619		2619				18.00/19.00
2619		2619				19.00/20.00
2619		2619				20.00/21.00
2619	291	2910				21.00/22.00
2619		2619				seminotte (2)
873	2037	2910			23.00/24.00	
873	2037	2910				

Fonte: Ordinanze del Sindaco di Roma n. 6 del 10 marzo 2005 e n.15 del 15 giugno 2005.



di servizio, i criteri tariffari; entro un mese i nuovi regolamenti devono essere inviati alla Provincia, anche se è stata soppressa la formalità dell'approvazione da parte di quest'ultimo ente. Dal punto di vista della tempistica, si segnala che mentre i Comuni devono rispettare le scadenze in seguito alla deliberazione provinciale, per tale deliberazione il nuovo testo della legge regionale non impone alcun termine, così che l'entrata in vigore delle nuove normative comunali è tutt'altro che prevedibile. Questo particolare non è irrilevante in quanto, fra le norme transitorie, è inserito il divieto ai Comuni di rilasciare autorizzazioni NCC fino all'approvazione dei nuovi regolamenti, a meno che i relativi concorsi non siano stati banditi prima dell'entrata in vigore della legge: tale divieto non è invece esteso all'emissione di nuove licenze taxi.

### 3.4.2 L'offerta del servizio a Roma

In seguito agli accordi derivanti dal protocollo d'intesa del 31 luglio 2004, siglato dal Comune di Roma con le rappresentanze sindacali della categoria taxi, e dei suoi molteplici sviluppi è stata approvata la realizzazione di 56 km di nuove corsie preferenziali, di 149 colonnine telefoniche e del numero unico. Il cuore dell'accordo, tuttavia, è l'emissione di un bando per il rilascio di 300 nuove licenze entro la fine del 2005, cui dovrebbe seguirne un altro per ulteriori 150 licenze.

Con le nuove licenze l'offerta complessiva arriverà a 6.123/6.273 vetture: l'aumento di circa il 5% dell'offerta porterà l'indice di densità di taxi a Roma da 2,19 a 2,20 taxi per 1.000 abitanti.

Per quanto riguarda altre novità, saranno introdotti segnali luminosi più evidenti per indicare i taxi liberi o occupati ed entro il 2006 dovrebbero entrare in servizio 400 nuovi taxi elettrici con un'autonomia di circa 150 km, con vantaggi dal punto di vista dell'inquinamento ed anche con risparmi di costo per i titolari (dalle agevolazioni per l'acquisto ai minori consumi per km, dall'esenzione totale dalla tassa di proprietà del veicolo alla riduzione del 50% dei costi di assicurazione).

Inoltre, con l'Ordinanza n.15 del 15 giugno 2005<sup>10</sup>, il Sindaco ha approvato una modifica del sistema di turnazione mirata a rafforzare il servizio in alcune ore "critiche" serali e notturne. Per i giorni feriali ordinari, l'aumento del servizio prevede 291 vetture in più<sup>11</sup>: dalle 22.00 all'1.00 in servizio obbligatorio e dall'1.00 alle 2.00 in servizio facoltativo; contemporaneamente, però, il servizio facoltativo dalle 22.00 alle 24.00 diminuisce di 291 unità, mantenendo invariato per questa fascia oraria il totale potenziale di servizio. Il servizio di una parte delle vetture in turno facoltativo dalle 6.00 è stato anticipato alle 5.30 (1.455 vetture), mentre dalle 6.00 alle 7.00 il servizio obbligatorio è stato potenziato (+ 1.164 taxi), anche se corrispondentemente quello facoltativo è stato dimezzato (- 1.455).

A fronte delle fasce orarie "potenziate", viene invece ridotto di 291 unità il servizio obbligatorio dalle 14.30 alle 17.00, mentre quello facoltativo diminuisce di 291 e 1.746 unità rispettivamente dalle 13.30 alle 14.30 e dalle 15.00 alle 15.30 (Tav. 3.12).

In sostanza, quindi, la nuova turnazione anticipa di mezz'ora (alle 5.30) l'entrata in servizio facoltativo di 5 gruppi e raddoppia da 1 a 2 il numero di gruppi

**Tav. 3.13** Offerta del servizio taxi obbligatorio, facoltativo e totale nei giorni feriali ordinari

VETTURE x ORA	Obbligatorio	Facoltativo	TOTALE
Ordinanza n. 6 del 10 marzo 2005	44.232	13.386	57.618
Ordinanza n. 15 del 15 giugno 2005	45.541	11.931	57.472
Variazione %	+3,0%	-10,9%	- 0,3%

Fonte: elaborazioni su Ordinanze del Sindaco di Roma n. 6 del 10 marzo 2005 e n. 15 del 15 giugno 2005.

<sup>10</sup> Modificando l'Ordinanza n. 6 del 10 marzo 2005, che confermava la precedente organizzazione, in vigore da diversi anni.

<sup>11</sup> Dal punto di vista organizzativo, le 5.823 licenze taxi vigenti sono divise in 20 gruppi da 291 taxi cad. (contrassegnati da 01 a 10, colore rosso e verde).

**Tav. 3.14 Massimali tariffari per il servizio taxi a Roma in vigore dal novembre 2001**

**TARIFFA CONVENZIONALE:**

importo singoli scatti € **0,11**

quota fissa iniziale di partenza (ore7/22) € **2,33**

quota fissa di partenza festiva (ore7/22) € **3,36**

quota fissa iniziale di partenza notturna (ore22/7) € **4,91**

scatto a tempo ogni **19,2 secondi** per velocità inferiore a 20km/h, 1 ora pari a **20,66 €**

**TARIFFA 1 (tariffa urbana) :**

scatto ogni **141 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **0,78 €/km**

**TARIFFA 2 (tariffa extraurbana oltre il G.R.A.):**

scatto ogni **85,3 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **1,29 €/km.**

Il conducente ha l'obbligo di avvisare il cliente al momento dell'inserimento della tariffa 2.

Se il percorso, che include un tragitto extraurbano, prevede il ritorno con il medesimo cliente, si applica per tutto il percorso la tariffa 1.

SUPPLEMENTI: bagaglio (oltre cm 35X25X50) € **1,04.**

**TARIFFA COLLETTIVA:**

importo singoli scatti € **0,04**

quota fissa iniziale di partenza (ore7/22) € **0,93**

quota fissa di partenza festiva (ore7/22) € **1,35**

quota fissa iniziale di partenza notturna (ore22/7) € **1,97**

scatto a tempo ogni **17,4 secondi** per velocità inferiore a 20 km/h, 1 ora pari a **8,27 €**

**TARIFFA 1 (tariffa urbana):**

scatto ogni **129 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **0,31 €/km**

**TARIFFA 2 (tariffa extraurbana oltre il G.R.A.):**

scatto ogni **76,9 metri** per velocità superiore a 20 km/h , contenuto nell'importo di **0,52 €/km.**

Il conducente ha l'obbligo di avvisare i clienti al momento dell'inserimento della tariffa 2.

Se il percorso, che include un tragitto extraurbano, prevede il ritorno con i medesimi clienti, si applica per tutto il percorso la tariffa 1.

SUPPLEMENTI: bagaglio (oltre cm 35X25X50) € **1,04.**

La tariffa collettiva si applica per un minimo di tre persone. L'importo registrato sarà quello dovuto da ciascun passeggero.

del turno “seminotte”, diminuendo di 1 gruppo (da 8 a 7) il turno “pomeriggio”.

Moltiplicando il numero dei taxi in servizio per ciascuna fascia oraria, è possibile calcolare in numero di “vetture x ora” complessive nell’arco delle 24 ore (Tav. 3.13).

Infine, dopo l’approvazione da parte della Regione Lazio delle modalità di applicazione della legge n. 7/2005, la Giunta del Comune di Roma ha approvato la Deliberazione 3 agosto 2005, n. 396, che disciplina l’accesso alla Ztl da parte delle vetture NCC, definendo un meccanismo di monitoraggio per il controllo degli spostamenti degli NCC nella Ztl. La norma prevede che ciascun conducente tenga a bordo un documento di viaggio per tutta la durata del servizio e che contemporaneamente invii alla Sta la comunicazione di accesso al Centro storico sulla quale dovranno essere indicate le stesse informazioni presenti sul foglio di viaggio. In questo modo sarà possibile conoscere il nominativo del titolare dell’autorizzazione, il nominativo del conducente, gli estremi dei requisiti che autorizzano lo stesso a svolgere l’attività, l’ubicazione

della rimessa e le coordinate degli spostamenti del veicolo all’interno della Ztl<sup>12</sup>.

La Sta ha il compito di comunicare trimestralmente al Dipartimento VII i risultati del monitoraggio, in modo da fornire all’Amministrazione un preciso strumento per quantificare la domanda di questi servizi nella capitale, al fine di adeguare alla richiesta il numero di autorizzazioni rilasciate nella capitale<sup>13</sup>.

### 3.4.3 Le tariffe vigenti

Per quanto riguarda le tariffe, è prevista una maggiore visibilità dei tariffari e una maggiore trasparenza. Oltre al tariffario è ora presente nelle autovetture il codice di comportamento ed i principi della carta dei servizi. Le attuali tariffe massime applicabili sia per il servizio ordinario, sia per quello collettivo, approvate con Deliberazione della Giunta Comunale n. 644 del 31 ottobre 2001 (resa esecutiva dal 30/11/01), sono riportate nella Tav. 3.14.

---

<sup>12</sup> Tale procedura, in origine riservata ai soli operatori con autorizzazione di altri Comuni, è stata estesa anche agli operatori con autorizzazione del Comune di Roma a partire dall’1 novembre 2005. Le modalità di applicazione della citata Deliberazione di Giunta n. 396/2005 sono state approvate congiuntamente dall’Assessore alla mobilità e dalle organizzazioni di categoria NCC alla fine di settembre 2005.

<sup>13</sup> Cfr. anche nota 11.