



LABORATORIO ROMA

la gestione dell'emergenza

TPL e mobilità

(17 luglio 2020)

LABORATORIO ROMA

La gestione dell'emergenza

6. TPL e mobilità

17 luglio 2020

Questa pubblicazione è parte di "Laboratorio Roma", una serie di approfondimenti tematici dove vengono rielaborati e messi a sistema i risultati dei monitoraggi e delle indagini sui servizi erogati a Roma durante questo particolare periodo, che l'Agenzia ha svolto a partire dalle prime fasi dell'insorgere della pandemia. L'obiettivo è trarre spunti da utilizzare per reagire prontamente e più selettivamente in caso di eventuali ulteriori emergenze, ma anche per ottimizzare i servizi in condizioni di normalità e valutare alcuni sviluppi permanenti dell'approccio all'utilizzo degli stessi.

La serie comprende: 0. Introduzione; 1. Comunicazione istituzionale e digitalizzazione dei servizi di Roma Capitale; 2. Servizi di prossimità e Farmacie Comunali; 3. Verde pubblico; 4. Igiene urbana; 5. Cultura; 6. TPL e mobilità.

Tutti i contributi sono disponibili in ordine di pubblicazione a questo link:
https://www.agenzia.roma.it/it-ricerca/news?id_tag=49&laboratorio_roma

Sommario

TPL e mobilità	4
1. Le attività di comunicazione	4
2. Le misure precauzionali	6
3. Le variazioni all'offerta del servizio	9
4. Disservizi sulle linee di superficie e metropolitane segnalati da InfoAtac su Twitter	14
5. La fase di ripartenza: opinione dei cittadini	17
6. La fase di ripartenza: iniziative di Roma Capitale	20

ACoS
Agenzia per il Controllo e la Qualità
dei Servizi Pubblici Locali di Roma Capitale



www.agenzia.roma.it

Via San Nicola da Tolentino, 45
00187 Roma
Tel / fax 06.88818444

info@agenzia.roma.it
agenzia@pec.agenzia.roma.it



TPL e mobilità

Il trasporto pubblico è senz'altro uno dei settori dove la possibilità di contagio da Covid-19 è più elevata e come tale viene percepito anche dai cittadini; a questo contribuiscono gli spazi chiusi e la limitata areazione, l'affollamento dei mezzi e le molteplici occasioni di contatto con superfici che possono essere contaminate.

Proprio per questo a Roma, ancora prima del lockdown, gli operatori del trasporto pubblico hanno posto in essere misure di prevenzione (come la sanificazione straordinaria dei mezzi) e avviato campagne di comunicazione per informare i cittadini sui comportamenti da tenere per limitare il rischio di contagio.

Durante l'emergenza, i limiti agli spostamenti e la conseguente riduzione della domanda hanno indotto un ridimensionamento degli orari e delle frequenze del servizio nonché la soppressione delle linee notturne e di quelle di collegamento speciale (ad esempio verso il mare o i cimiteri); il trasporto pubblico è rimasto comunque attivo e, nonostante la diminuzione dell'offerta del servizio, la soddisfazione complessiva degli utenti sulla regolarità del TPL è stata elevata, probabilmente anche per l'assenza di traffico e il ridotto numero di passeggeri. I cittadini hanno giudicato positivamente anche le misure di prevenzione adottate.

In fase di ripartenza, quando il numero dei viaggiatori è tornato a crescere, sono state attuate apposite misure per mantenere i limiti di distanziamento e separare i flussi in entrata e in uscita sui mezzi e nelle stazioni; la disponibilità di posti sulle vetture è stata ridotta al 50%, ma la regolarità e l'accessibilità del servizio hanno comunque soddisfatto le aspettative degli utenti. Tale risultato è stato ottenuto grazie a una gestione flessibile dei programmi di esercizio resa possibile anche da un maggiore coordinamento tra Amministrazione e operatori del TPL.

I limiti all'utilizzo della capacità dei mezzi hanno imposto una maggiore attenzione alla programmazione dell'offerta in funzione della domanda effettiva; in tale prospettiva sono stati avviati appositi studi per rilevare e stimare le dinamiche e l'entità degli spostamenti sui mezzi pubblici ed è iniziata l'installazione su tutte le vetture di superficie dei contapasseggeri che, prima dell'emergenza, erano presenti solo su quelle più nuove. Dal punto di vista operativo, gli operatori del TPL hanno apportato modifiche straordinarie alle frequenze e agli orari di servizio e sono stati impiegati mezzi integrativi a supporto delle linee della metropolitana.

L'emergenza sanitaria ha accelerato la realizzazione di interventi a favore della mobilità alternativa: Roma Capitale ha infatti previsto la realizzazione a breve, anche con soluzioni temporanee, di circa 150 km di piste ciclabili e incentivato la rapida diffusione di nuovi mezzi di sharing come ad esempio i monopattini elettrici.

Le politiche di mobilità intraprese risultano per altro in linea con le aspettative dei cittadini che, in uscita dall'emergenza, hanno espresso una chiara preferenza per l'utilizzo dei mezzi privati e gli spostamenti a piedi o in bicicletta.



TPL e mobilità

Il TPL, quale servizio pubblico essenziale, è rimasto attivo durante tutta l'emergenza sanitaria. Per garantire gli spostamenti necessari e tutelare la salute dei passeggeri sono state realizzate specifiche attività di informazione e adottate diverse misure precauzionali, come ad esempio raccomandare l'uso dei dispositivi di protezione individuale (DPI) e intensificare le sanificazioni. L'offerta è stata più volte rimodulata in funzione delle variazioni della domanda e in adeguamento ai provvedimenti emessi a livello nazionale, regionale e locale. L'uso dei DPI e il rispetto dei limiti di distanziamento e di carico delle vetture hanno modificato le condizioni di accessibilità e utilizzo dei mezzi di trasporto. Tali cambiamenti hanno influenzato la fruizione del TPL e la percezione di alcuni aspetti rilevanti del servizio da parte dei cittadini: questo è infatti emerso dalle indagini di qualità percepita condotte dall'Agenzia in fase di emergenza e poi di ripartenza. In linea generale, l'emergenza sanitaria ha toccato le abitudini di mobilità spingendo i cittadini a favorire l'uso dei mezzi privati rispetto al trasporto pubblico, ma è anche servita per far riscoprire o avvicinare altre esperienze di mobilità: la bici, il muoversi a piedi o l'utilizzo di mezzi alternativi quali i veicoli elettrici o la mobilità condivisa; per assecondare tali tendenze, migliorare le condizioni di offerta del TPL ed evitare l'utilizzo massiccio delle autovetture private, Roma Capitale ha già avviato appositi interventi finalizzati, nell'immediato, all'estensione delle corsie preferenziali e delle piste ciclabili, nonché a incentivare la diffusione della mobilità elettrica (come gli scooter e i monopattini).

La risposta del TPL all'emergenza Covid-19 è stata articolata lungo 3 direttrici: comunicazione, prevenzione e adeguamento dell'offerta; in ordine cronologico, sono partite dapprima e parallelamente le campagne di informazione rivolte agli utenti e le attività di sanificazione; le variazioni al servizio di linea sono invece entrate in vigore successivamente, a partire dal 14 marzo.

Tali attività sono state descritte in maggior dettaglio nei paragrafi che seguono e, al fine di comprendere l'efficacia di tali interventi, laddove disponibile, è stata riportata l'opinione dei cittadini raggiunti dalle diverse indagini di qualità percepita condotte dall'Agenzia durante l'emergenza sanitaria e in fase di ripartenza.

In uno specifico paragrafo sono invece riportati i risultati del monitoraggio del profilo Twitter InfoAtac – il canale attraverso cui Atac comunica in tempo reale notizie sullo stato del trasporto pubblico locale e riceve le segnalazioni e i feedback da parte degli utenti – relativo ai mesi da gennaio a giugno 2020.

L'ultimo paragrafo è infine dedicato alla ripartenza e illustra sia le aspettative dei cittadini, sia le principali politiche e interventi relativi alla mobilità realizzate o in corso di realizzazione da parte di Roma Capitale.

1. Le attività di comunicazione

Nel caso del TPL, la comunicazione è stata fondamentale per sensibilizzare i cittadini al rispetto delle regole anti-contagio nonché per informarli sulle variazioni del servizio e sulle precauzioni da prendere per poter utilizzare i mezzi in sicurezza. In fase di ripartenza, la comunicazione è servita anche a ristabilire la fiducia dei passeggeri nell'uso sicuro dei trasporti collettivi. Nella Tavola 1 sono riassunte le principali iniziative di comunicazione realizzate da Atac e Roma Servizi per la Mobilità (RSM).



Tavola 1. La comunicazione e le informazioni all'utenza in fase di emergenza e in fase di ripartenza

FASE DI EMERGENZA	Dal 25 febbraio: affissione su tutti i mezzi del Decalogo pubblicato il 17 febbraio dal Ministero della Salute e ISS con Regioni, Ordini professionali e società scientifiche (uso mascherina non obbligatorio, ma solo in caso si sospetti di essere malati o se si assiste una persona malata); pubblicazione di un filmato informativo sui presidi di informazione del contagio presso stazioni treno/metro e sui bus dotati di schermo video
	Dal 9 marzo: come misura di prevenzione, sui veicoli bus non dotati di accesso separato alla cabina di guida, è consentito salire/scendere esclusivamente dalla porta centrale e/o posteriore (affissione di un foglio sulle porte dei bus)
	Dall'8 aprile: Atac pubblica sui canali web e social le nuove regole di viaggio: è possibile viaggiare solo per comprovati motivi, è fatto obbligo mantenere la distanza di almeno 1 metro su bus, treni e negli ambienti delle stazioni (biglietterie, banchine) e sui mezzi occupare posti alterni
	Dal 15 aprile: viene avviato un ciclo di igienizzazione straordinaria delle gallerie della metro con un convoglio per il lavaggio meccanizzato in tre fasi: saponificazione, risciacquo ad alta pressione ed erogazione di una miscela sanificante
FASE DI RIPARTENZA	Dal 4 maggio (fase di ripartenza): è fatto obbligo salire sui mezzi solo a viaggiatori che indossano la mascherina; durante il tragitto è inoltre necessario igienizzare frequentemente le mani. Sui bus sono stati quindi affissi dei poster con le raccomandazioni per gli utenti. Sono state inoltre affisse sulle porte le indicazioni per la salita e discesa dai mezzi. I sedili di bus, tram, filobus e treni metro sono stati contrassegnati con degli adesivi che indicano dove è vietato sedersi, per consentire il distanziamento. Sulle banchine della metro viene apposta una segnaletica a terra costituita da strisce e pallini blu per permettere il rispetto delle distanze di sicurezza. È stata posta una segnaletica agli ingressi e in uscita della metro per gestire i flussi (il primo test è stato effettuato il 24 aprile). Atac inoltre invita gli utenti – attraverso post pubblicati sui social e sul sito web – ad acquistare i biglietti in formato elettronico, on line (atac.roma.it) o tramite app (B+, tap&go, Pay&Go)
	Prosegue dal 4 maggio l'invito ad adottare comportamenti "che siano improntati a un doveroso senso civico". Atac inoltre ricorda (attraverso i canali social e il sito web) che l'obbligo di indossare la mascherina, sedersi sui posti segnalati e rispettare il distanziamento, come previsto dalle norme nazionali e regionali, sono atti di responsabilità individuale; l'utente ne risponde direttamente di fronte alle forze dell'ordine incaricate dei controlli
	19 giugno: Atac annuncia che è in corso l'installazione di dispenser di gel sanificante che saranno posizionati presso le macchine automatiche emettitrici di biglietti e dopo i tornelli di accesso alle metro

FONTE: ACOS SU DATI DA SITO WEB ATAC E RSM

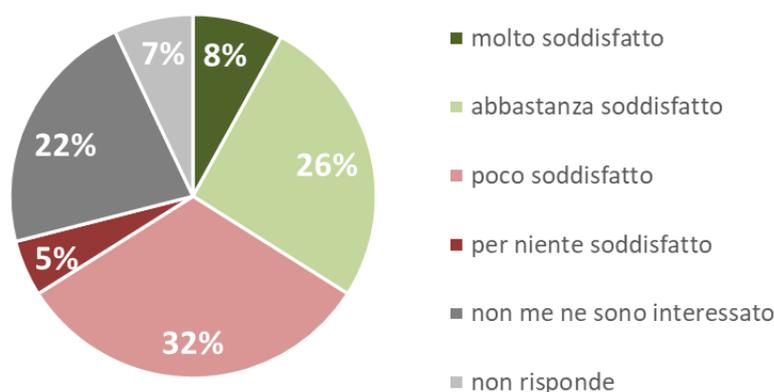
Nel corso dell'emergenza, l'Agenzia ha svolto alcune indagini per sondare l'opinione dei romani. Nella prima fase di indagine, che si è tenuta fra il 16 e il 23 marzo, ai soli cittadini che si definivano utenti abituali del servizio (un sottocampione di 105 su 1.011 intervistati), è stato chiesto di esprimere il proprio livello di soddisfazione per la comunicazione realizzata da Atac: il numero di utenti molto o abbastanza soddisfatti è risultato lievemente inferiore a quello dei poco o per niente soddisfatti; solo un 22% non se ne è invece interessato, anche se fra gli utenti abituali la riduzione dell'uso del TPL come effetto delle restrizioni imposte alle attività e gli spostamenti, ma anche del timore individuale per il contagio, è stata molto più ampia: solo un 8% ha infatti dichiarato di continuare a utilizzare il servizio.

Anche nella seconda fase di indagine – realizzata in occasione delle riaperture, fra il 18 e il 23 maggio – è stato chiesto agli intervistati di esprimere il proprio livello di soddisfazione per la comunicazione di Atac; rispetto alla prima fase, in questa seconda indagine, la domanda è stata rivolta a tutto il campione e non solo agli utenti che si erano definiti utilizzatori abituali del TPL. A maggio aumenta quindi la percentuale che non si è interessata dell'argomento (fra cui presumibilmente molti non utenti o utenti occasionali) ma, fra coloro che hanno valutato la comunicazione, il livello di soddisfazione complessiva (utenti molto o abbastanza soddisfatti) supera quello di coloro che si dichiarano poco o per niente soddisfatti (Figura 1).



Figura 1. Quanto è soddisfatto delle informazioni fornite da Atac attraverso i social e altre piattaforme digitali (sito web, WhatsApp), circa la situazione dei mezzi pubblici e le misure precauzionali adottate durante l'emergenza?

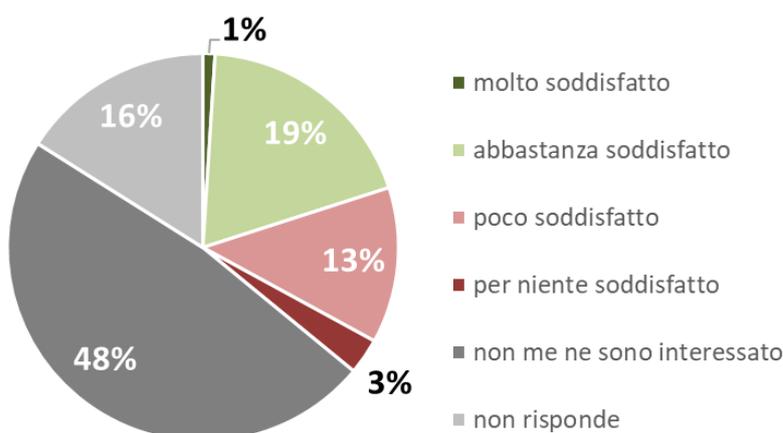
INDAGINE FASE 1



Base: sottocampione utenti abituali, 105

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 16-23 MARZO 2020.

INDAGINE FASE 2



Base: 1.003 rispondenti.

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 18-23 MAGGIO 2020.

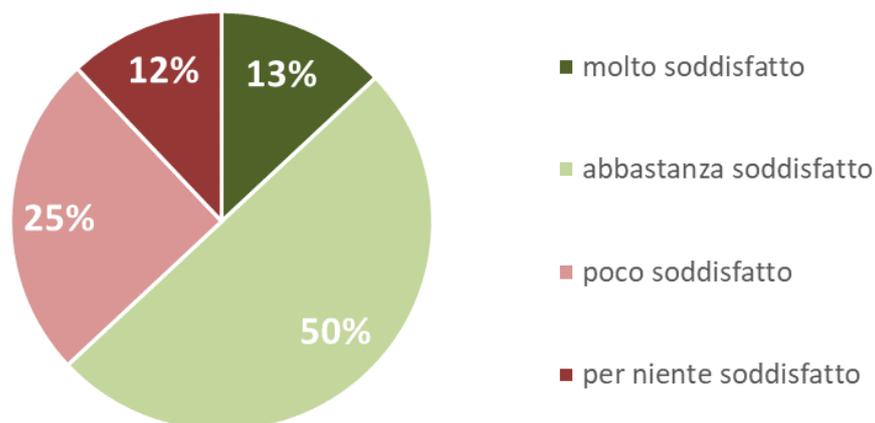
2. Le misure precauzionali

Dato l'elevato rischio di contagio, a Roma le prime misure di prevenzione sono iniziate ancora prima del lockdown, e precisamente il 25 febbraio, con la sanificazione straordinaria di tutti i mezzi di trasporto e la distribuzione di gel igienizzante al personale a contatto con il pubblico.

Durante tutta la fase emergenziale, le misure di prevenzione sono state essenzialmente due: l'attività di sanificazione dei mezzi, che è stata svolta quotidianamente ed estesa anche alle infrastrutture aperte al pubblico, e il divieto di utilizzo delle porte anteriori per i passeggeri sulle vetture del trasporto pubblico. In relazione a tali misure il livello di soddisfazione espresso dagli utenti del servizio è risultato abbastanza elevato (Figura 2). Scendendo in maggior dettaglio, gli utenti non hanno avuto problemi a indossare mascherine e guanti, per quanto non obbligatori, mentre non sempre è stato possibile rispettare il distanziamento durante il viaggio o in salita/discesa dai mezzi; alcuni utenti hanno anche dichiarato di non aver potuto rispettare le misure precauzionali a causa dell'eccessivo affollamento dei mezzi (Figura 3).



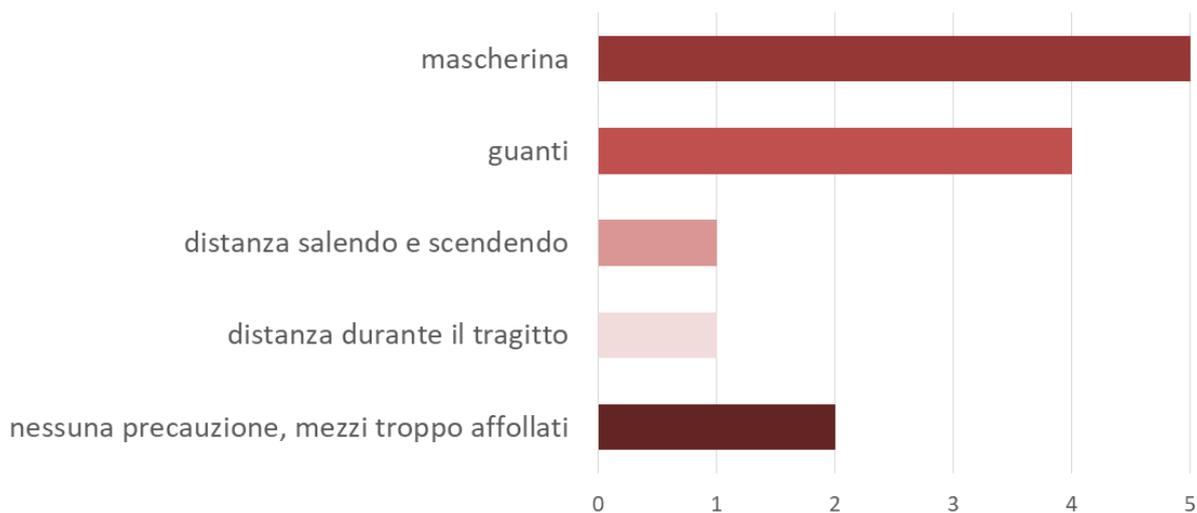
Figura 2. Soddisfazione per le misure di prevenzione adottate



Base:105

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 16-23 MARZO 2020.

Figura 3 Quali delle seguenti misure precauzionali ha potuto sempre adottare utilizzando i mezzi pubblici in questo periodo?



Base:105

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 16-23 MARZO 2020.

In fase 2, in previsione della crescita dei flussi, le attività di prevenzione sono state ampliate anche per garantire il rispetto dei limiti di distanziamento e di carico delle vetture imposti dall'[Ordinanza del Presidente della Regione Lazio Z00037 del 30 aprile 2020](#). Il Box 1 illustra le azioni per la prevenzione del contagio adottate sui mezzi e nelle stazioni a Roma.



BOX 1 – MISURE EMERGENZIALI SU STAZIONI E MEZZI DEL TRASPORTO PUBBLICO A ROMA

Stazioni e aree di fermata:

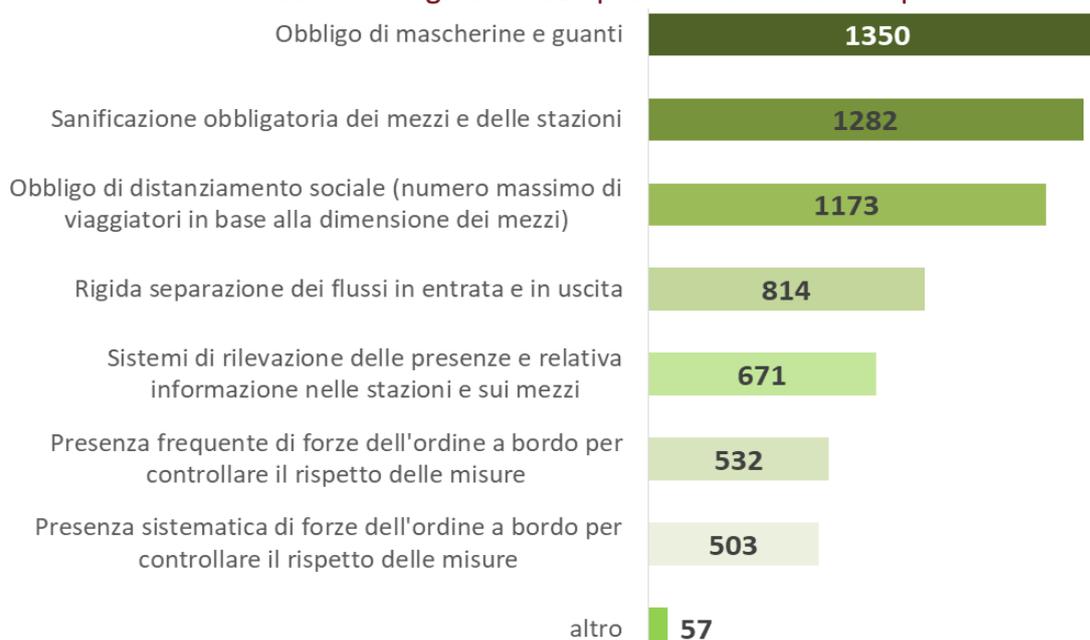
- Presidi di contingentamento con personale Atac presso stazioni/fermate ad alta frequentazione;
- Differenziazione dei flussi in entrata e in uscita nelle stazioni metro.

Mezzi di trasporto:

- Obbligo di mascherina (passeggeri e personale di guida);
- Segnaletica a terra e segnaposto adesivi per evidenziare le zone di divieto e i limiti di distanziamento (divieto di occupare i posti contrassegnati, divieto di accesso alle zone delimitate nei pressi delle cabine di guida e obbligo di rispettare le indicazioni sulle porte nella salita e la discesa dai mezzi);
- Igienizzazione e disinfezione su base quotidiana e sanificazione periodica dei mezzi di trasporto;
- Occupazione mezzi al 50% (possibilità di saltare le fermate/effettuarle solo per la discesa dei viaggiatori).

La scelta delle misure attuate ha trovato riscontro anche nell'opinione espressa dai cittadini sulle precauzioni da adottare nell'uso dei mezzi pubblici. Il 75% ritiene che la precauzione più importante sia l'obbligo di guanti e mascherine, seguita dalla sanificazione ricorrente delle vetture e delle stazioni (71%) e dalla previsione di obblighi di distanziamento/contingentamento (65%, Figura 4). In generale, comunque, tutte le misure sono state giudicate piuttosto importanti: separazione dei flussi (45%), rilevazione delle presenze (37%). I controlli a bordo da parte di forze dell'ordine ricevono complessivamente un 58% di consensi, anche se solo il 28% ritiene che sia necessaria una presenza fissa (Figura 4). Fra le risposte spontanee (altro), ha prevalso la richiesta di più mezzi e maggiore frequenza delle corse, finalizzata sempre a consentire il distanziamento, così come la puntualità per ridurre la permanenza alle fermate.

Figura 4. Quali delle seguenti precauzioni secondo il suo parere sarebbero necessarie per limitare il rischio contagio sui mezzi pubblici nella fase di riapertura?



Base: 1.801, risposte multiple

FONTE: ACOS, SONDAGGIO ONLINE, LE MISURE PER LA PROGRESSIVA RIAPERTURA, 28 APRILE-9 MAGGIO 2020.



3. Le variazioni all'offerta del servizio

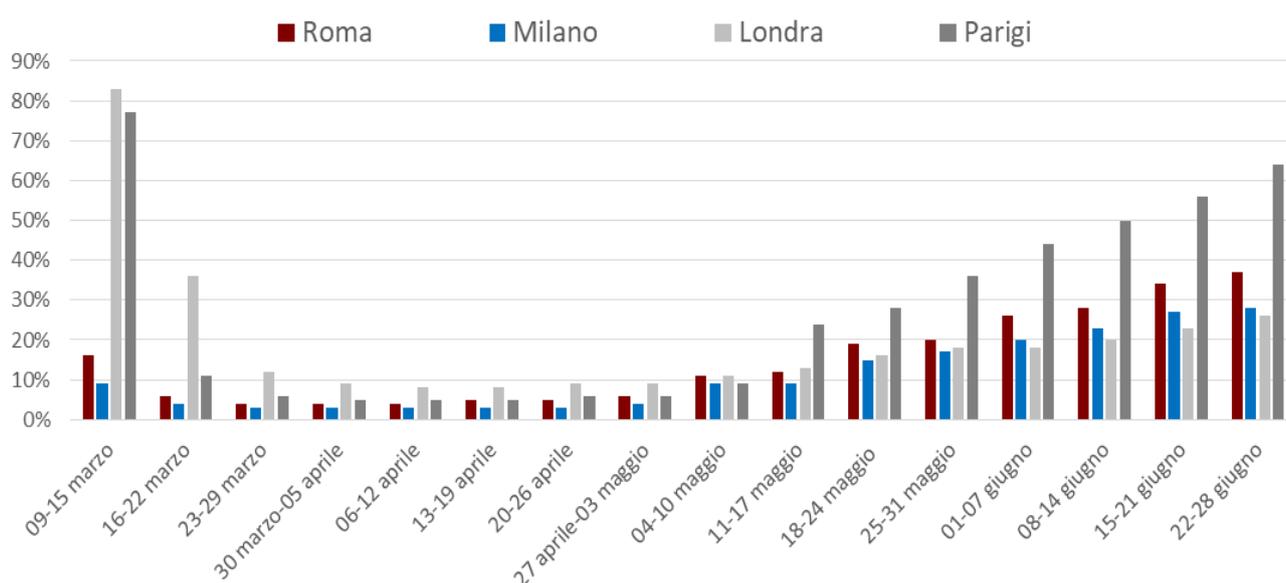
Durante tutta la fase emergenziale il TPL è rimasto attivo e i programmi di esercizio (numero di corse e orari) sono rimasti invariati fino al 14 marzo, giorno in cui è iniziata la riduzione dei servizi, divenuta opportuna non tanto per il rischio di contagio quanto per la drastica diminuzione della domanda imposta dal lockdown.

Per avere un'idea della contrazione degli spostamenti, è interessante riportare i dati elaborati dal sito web City Mapper (<https://citymapper.com/>) e relativi al City Mapper Index; l'indicatore è calcolato comparando, per ogni periodo, il numero di viaggi programmati ed effettuati tramite l'app "City Mapper" con quelli programmati e realizzati in un periodo standard (i viaggi pianificati tramite la funzione "Get Me Somewhere" sono correlati con quelli realmente effettuati "GO mode"); l'app tiene conto dei soli viaggi effettuati su mezzi pubblici, biciclette, taxi e micromobilità condivisa. Nel grafico riportato in Figura 5, il periodo standard (durante il quale l'indice è valutato 100%) è stato identificato con il periodo di 4 settimane dal 6 gennaio al 2 febbraio 2020 e i dati di Roma sono posti a confronto con quelli di Milano, Londra e Parigi.

A Roma, il numero di spostamenti in fase emergenziale (indicativamente tra marzo e aprile) ha raggiunto il minimo rispetto alle altre capitali, restando però superiore a quello di Milano; in fase di ripresa, tuttavia, il numero di spostamenti registrato a Roma è tornato a crescere in misura maggiore rispetto a quanto è avvenuto a Milano o Londra (Figura 5).

Limitandosi a Roma, in assenza di dati certi sul numero di passeggeri per ogni modalità di trasporto (sui mezzi Atac di superficie l'installazione dei contapasseggeri è iniziata proprio durante l'emergenza sanitaria), è comunque possibile avere un'idea della contrazione della domanda utilizzando i dati sui passaggi ai tornelli della metropolitana pubblicati da RSM. Dal 16 marzo fino al 30 aprile gli utenti della metropolitana sono diminuiti di oltre il 90% sulle linee A, B e B1 e di oltre l'80% sulla linea C. Dal 4 maggio, con l'inizio della fase 2 dell'emergenza, il calo dei passeggeri è timidamente diminuito, rimanendo comunque oltre il 70% per le linee A, B e B1 e oltre al 60% per la linea C (Figura 6).

Figura 5. City Mapper Index
(100% = frequenza media di spostamenti nel periodo 6 gennaio/2 febbraio 2020)

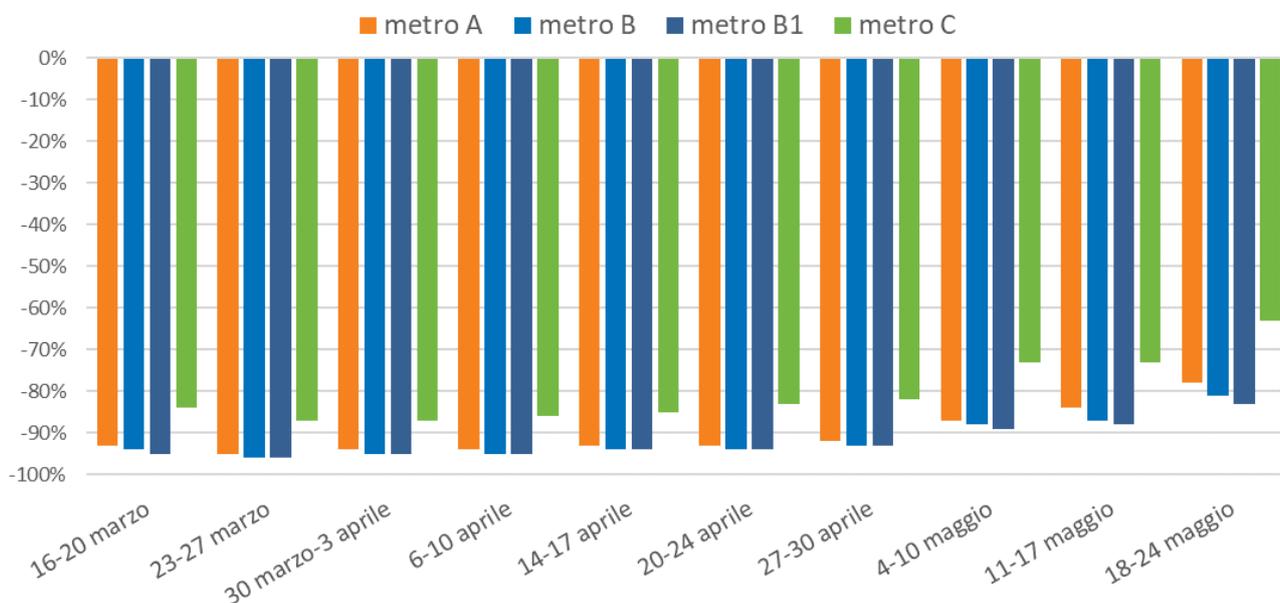


Nota: solo per Parigi il periodo di utilizzo standard è stato considerato tra il 3 febbraio e il 1 marzo 2020

Fonte: ELABORAZIONI ACOS SU DATI CITY MAPPER.



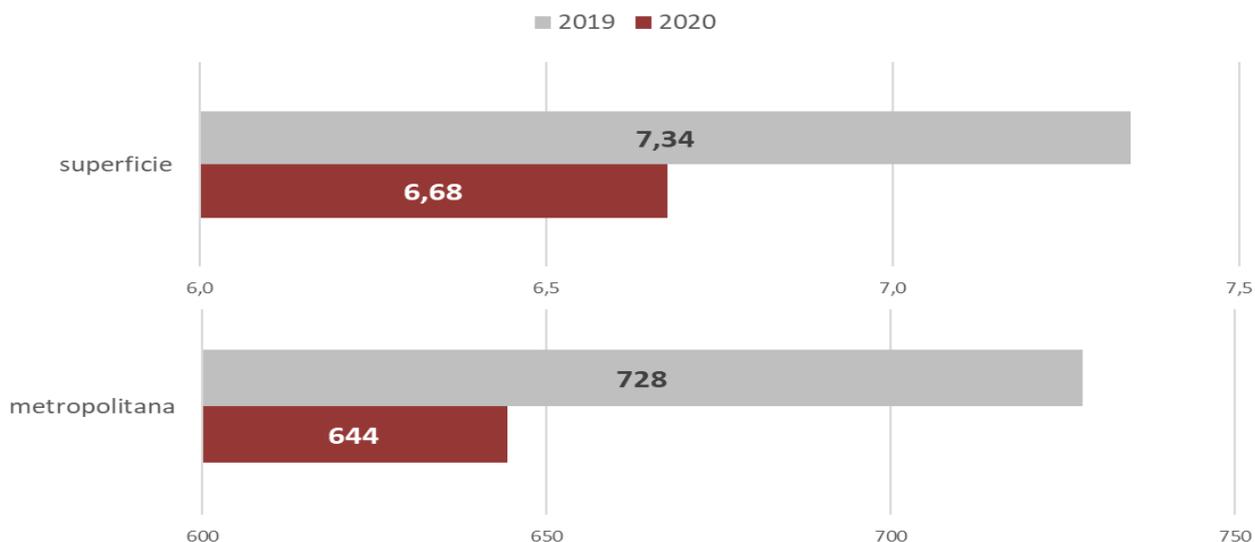
Figura 6. Confronto settimanale dei passaggi in metropolitana rispetto alla settimana del 17-21 febbraio (solo giorni feriali)



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI RSM.

Il servizio erogato in emergenza. Per quanto riguarda il servizio erogato, i dati ad oggi resi disponibili e relativi al periodo interessato dall'emergenza sanitaria (pubblicati sul sito web di Atac in data 14 luglio 2020) si fermano a marzo 2020. Nel mese di marzo 2020, il servizio effettivamente reso è diminuito del 9% per la superficie e dell'11% per la metropolitana rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (Figura 7); [il DL 18/2020, all'art. 92 c. 4 bis](#), per limitare gli effetti economici negativi a carico dei gestori, ha previsto che i corrispettivi contrattuali relativi ai servizi non erogati a causa Covid-19 siano comunque riconosciuti.

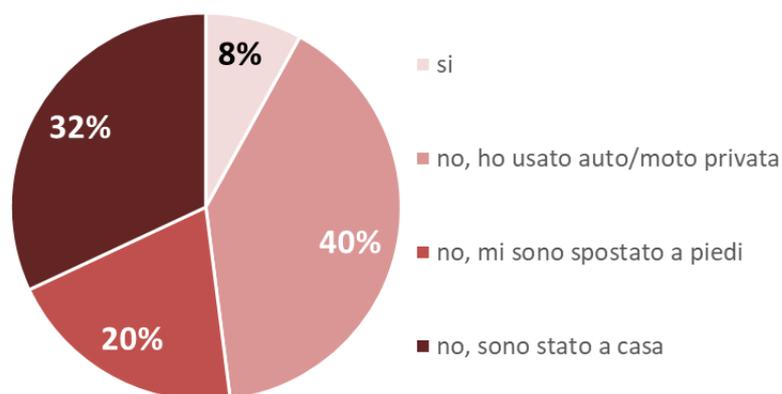
Figura 7. Servizio erogato a marzo (superficie milioni di vetture/km, metropolitana migliaia di treni/km)



FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI ATAC.



Figura 8. A seguito dell'emergenza Coronavirus, ha continuato a utilizzare i mezzi pubblici?



Base:105

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 16-23 MARZO 2020.

Dalla stessa indagine somministrata dall'Agenzia a marzo 2020, proviene una conferma del netto calo del numero di viaggiatori: rispetto a un 10% che aveva dichiarato di essere utente assiduo del servizio (105 rispondenti su 1.011), solo l'8% ha continuato a usare i mezzi pubblici nel primo periodo emergenziale (marzo), mentre un 40% ha preferito ricorrere a mezzi privati e un altro 20% si è mosso a piedi; una persona su tre è invece rimasta sempre a casa (32%, Figura 8).

In fase emergenziale, la riduzione dell'offerta è avvenuta nel rispetto delle linee guida emanate tramite [l'Ordinanza del Presidente della Regione Lazio Z00007 del 12 marzo 2020](#) e garantendo livelli di servizio adeguati sulle linee di collegamento con le strutture sanitarie e ospedaliere e con le realtà produttive rimaste in servizio.

Roma Capitale ha autorizzato Atac e Roma TPL ad adottare il programma di esercizio presentato dagli stessi gestori che prevedeva la prima corsa alle 5:30 del mattino, l'ultima corsa dai capolinea di metro, bus, filobus e tram alle ore 21 e la riduzione delle corse come da orario estivo. È stato sospeso il servizio dei bus notturni, delle linee litoranee e di quelle cimiteriali; la riduzione degli orari di servizio ha interessato anche le ferrovie regionali esercitate da Atac per le quali sono state cancellate anche numerose corse. Parallelamente, per il trasporto pubblico non di linea esercitato dai taxi, Roma Capitale ha disposto una riduzione del 33% del servizio con orario minimo di servizio giornaliero pari a 3 ore (Tavola 2).

Nonostante la diminuzione dell'offerta del servizio, in questo periodo la soddisfazione complessiva degli utenti sulla regolarità del TPL è stata elevata (oltre il 60% di utenti molto o abbastanza soddisfatti), probabilmente anche per l'assenza di traffico e il ridotto numero di passeggeri (Figura 9).

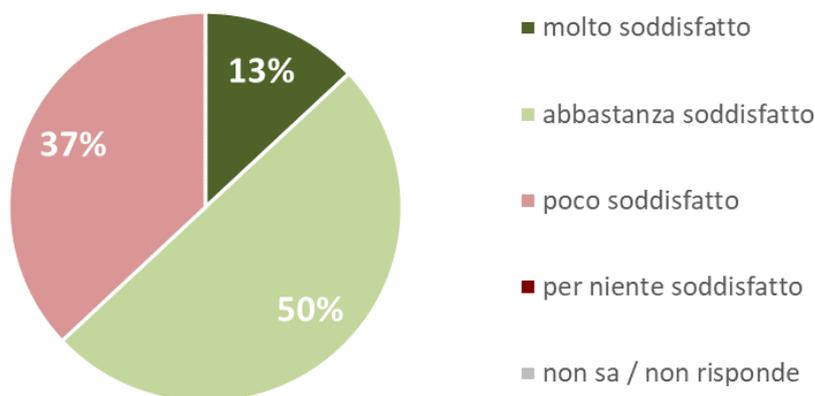
Tavola 2. Rimodulazione del TPL in fase emergenziale

5 mar	Sospese le linee scolastiche	FASE 1
14 mar	Entra in vigore, tutti i giorni, l'orario estivo. Il servizio di superficie e metro termina alle 21, sospese le linee notturne	
22 mar	Sospese le linee bus cimiteriali C1, C2, C3, C4, C5, C6 e C7	
24 mar	Sospesa la linea C19 Lido Centro-Cimitero Ostia Antica	
28 mar	Sospese le linee cimiteriali C8, C9, C11 e C13	

FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU SITO WEB ATAC.



Figura 9. Soddisfazione per la regolarità del servizio



Base: 105

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 16-23 MARZO 2020.

Ripartenza. In fase di ripartenza, e nel rispetto di quanto stabilito dall'[Ordinanza del Presidente della Regione Lazio Z00037 del 30 aprile 2020](#) (che ha dettato i principi e i comportamenti da seguire per enti locali, operatori del servizio e passeggeri), il TPL a Roma è stato oggetto di una rimodulazione dell'offerta che ha visto un potenziamento delle linee principali nelle ore di maggiore affluenza (aumento del numero di mezzi e della frequenza delle corse) e una maggiore flessibilità con possibilità di attivare anche corse straordinarie; rispetto alle restrizioni del periodo della fase emergenziale, il servizio è stato gradualmente riattivato nella fascia serale mentre la fascia notturna è tornata attiva solo nel mese di giugno. In Tavola 3 sono state riassunte le principali variazioni al servizio in fase di ripartenza.

I limiti al contenimento dei mezzi, che consentono un'occupazione massima delle vetture pari al 50% della capacità di carico, hanno imposto una maggiore attenzione alla programmazione dell'offerta in funzione della domanda effettiva. Questo comporta che al venir meno dei divieti di spostamento e alla progressiva riapertura delle attività economiche siano affiancate misure di mitigazione della domanda al fine di evitare i picchi nelle ore di punta. In tale prospettiva sono stati avviati appositi studi per rilevare e stimare le dinamiche e l'entità degli spostamenti sui mezzi pubblici: Roma Capitale ha infatti commissionato a RSM uno studio sui potenziali effetti strutturali dei mutamenti determinati dall'emergenza sanitaria. Le analisi finora condotte si basano sull'osservazione dei flussi di mobilità al fine di stimare i diversi scenari e i carichi sul sistema di TPL indotti dalle misure poste in essere da Roma Capitale; è inoltre iniziata l'installazione su tutte le vetture di superficie dei contapasseggeri che, prima dell'emergenza, erano presenti solo su quelle più nuove.

Tavola 3. Calendario delle variazioni del TPL in fase di ripartenza

4 mag	Riattivato l'orario serale. Servizio potenziato sulle linee tram, express e principali linee del Centro e periferie per garantire maggiore offerta di posti. Riattivato il pagamento della sosta sulle strisce blu e nei parcheggi di scambio	FASE 2
14 mag	Riattivate le linee cimiteriali C1 e C19	
16 mag	Riattivate le linee cimiteriali C2, C3, C4, C5, C6, C7, C8, C9, C11, C13	
18 mag	Attivate linee S01, S02, S03	
20 mag	Attivate linee S05 e S06	
8 giu	Riattivata parte del servizio notturno	
12 giu	Ripristinato orario serale metropolitane	
15 giu	Disattivate le linee S03-S04-S05-S06. Riattivata integralmente rete notturna	

FONTE: ELABORAZIONI ACOS SU DATI DA SITO WEB ATAC E RSM.

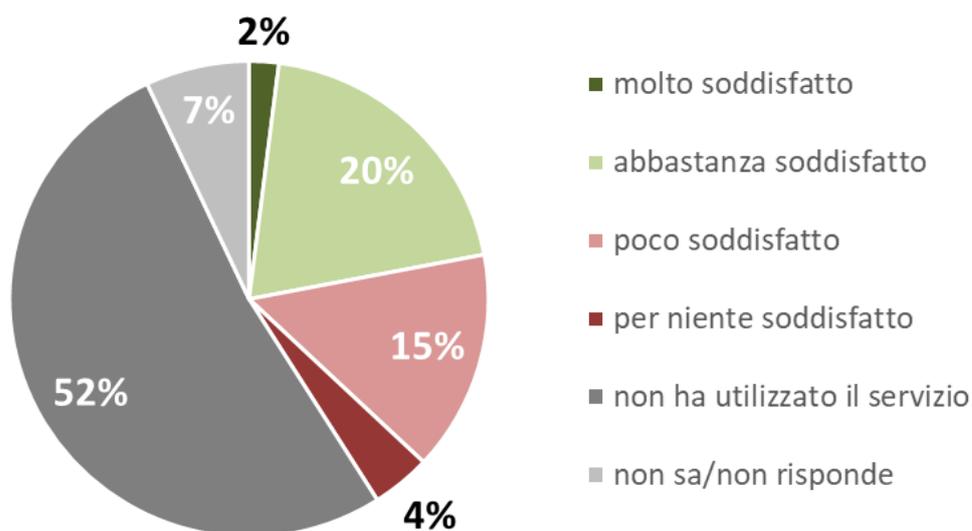


Anche per la fase di ripartenza, è stato chiesto ai cittadini di esprimere il proprio livello di soddisfazione per alcuni aspetti del servizio: regolarità e accessibilità, quest'ultima divenuta rilevante per via delle misure di distanziamento ora obbligatorie.

Per la regolarità, sulla quale si erano espressi gli utenti del servizio intervistati a marzo, i livelli di soddisfazione scendono, ma non di molto, assestandosi al di sopra del 50% di coloro che hanno espresso il proprio giudizio (Figura 10).

Analoghe percentuali di soddisfazione si registrano per l'accessibilità dove il numero di utenti molto o abbastanza soddisfatti è risultato leggermente superiore a quello dei poco o per niente soddisfatti; il 52% degli intervistati non ha invece utilizzato il servizio (Figura 11).

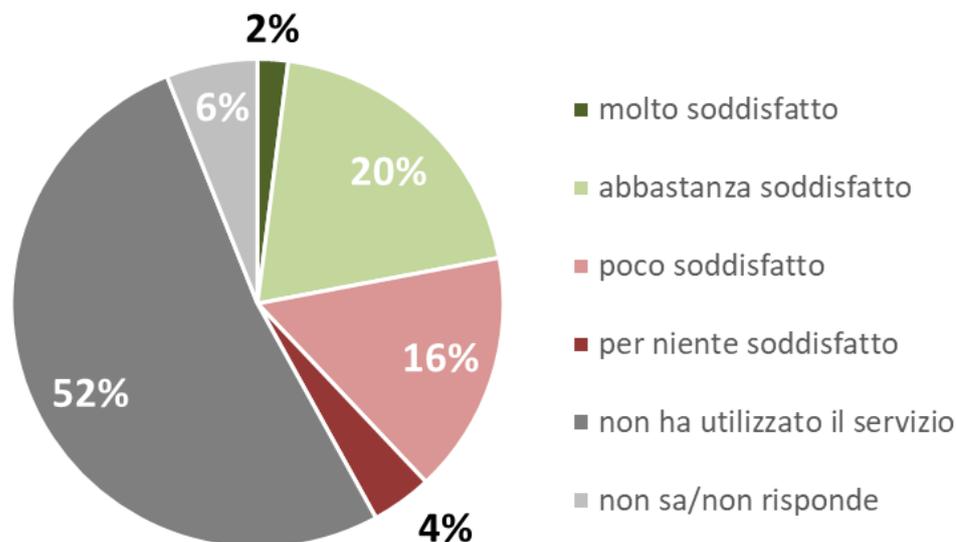
Figura 10. Quanto è soddisfatto della regolarità/frequenza del servizio in questo periodo?



Base: 1.003 rispondenti

Fonte: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 18-23 MAGGIO 2020.

Figura 11. Quanto è soddisfatto dell'accessibilità del servizio in questo periodo, tenendo conto del contingentamento e del distanziamento?



Base: 1.003 rispondenti

Fonte: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 18-23 MAGGIO 2020.



4. Disservizi sulle linee di superficie e metropolitane segnalati da InfoAtac su Twitter

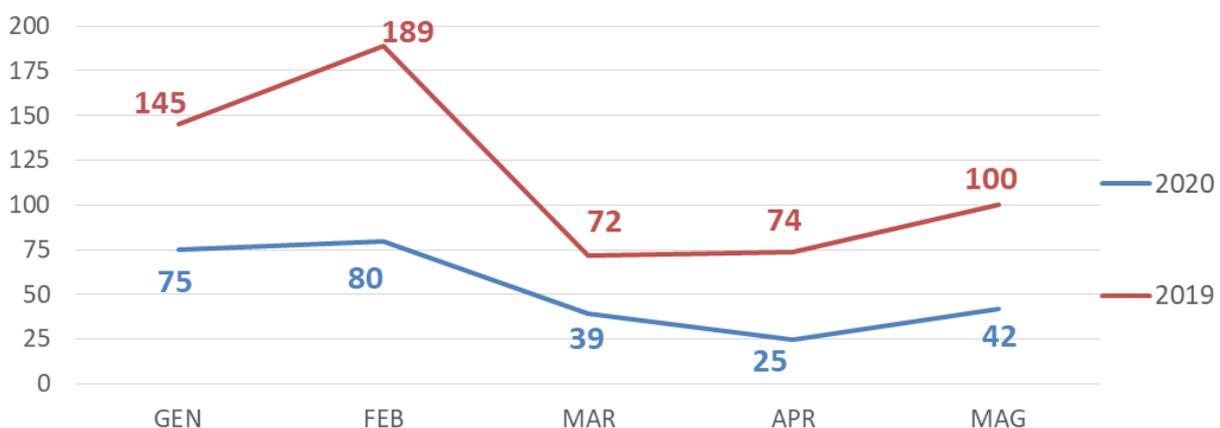
Dal 2019 l’Agenzia conduce un monitoraggio sperimentale del profilo Twitter InfoAtac, attraverso cui l’azienda capitolina ai trasporti fornisce in tempo reale notizie sullo stato del trasporto pubblico locale e comunica eventuali disservizi alla rete di superficie e metroferroviaria di propria gestione, specificandone la causa. Il canale, al quale vengono indirizzati in media circa 45 milioni di tweet l’anno, non è utilizzato solo per dare informazioni, ma anche per ricevere segnalazioni e feedback da parte degli utenti, con il vantaggio di riuscire a restituire uno spaccato diretto e immediato delle condizioni del TPL romano, giorno per giorno.

I primi risultati di questo monitoraggio test relativi al periodo gennaio-maggio 2019 sono stati pubblicati all’interno del Focus TPL di luglio 2019 e poi della Relazione annuale, a dicembre 2019, e riguardano le linee oggetto del maggior numero di disservizi per guasto/indisponibilità delle vetture – ovvero interventi/malfunzionamenti agli impianti, ai treni e alle stazioni nel caso delle metro – conteggiando sia le segnalazioni inviate dagli utenti, sia quelle fornite direttamente da Atac. A un primo riscontro, era emerso che nessuna tra le linee di superficie più frequentemente segnalate su Twitter (per ritardi, corse saltate e altri disservizi) corrispondeva a quelle per le quali gli utenti, nello stesso periodo, avevano inoltrato reclamo con procedura ufficiale, attraverso il modulo presente sul sito web o l’e-mail. Questo dato merita di essere approfondito, da una parte, perché indica che una comunicazione tempestiva e immediata del disservizio può dissuadere l’utente dallo sporgere reclamo, dall’altra in relazione ai criteri di scelta dei canali di reclamo da parte di diverse categorie di utenti.

Nel 2020, con le progressive chiusure dovute all’emergenza sanitaria, il dato è solo parzialmente confrontabile con quello dello scorso anno per via del drastico calo dell’utenza. Di seguito, tenendo conto di questa precisazione, si riportano comunque le evidenze emerse, che in parte confermano come i guasti continuano a concentrarsi su alcune linee, in particolare i tram, mentre sulle linee metro le criticità (chiusure delle stazioni, rallentamenti, interruzioni totali/parziali della tratta) sono state persino maggiori.

La Figura 12 mostra l’andamento del numero delle segnalazioni per disservizi (corse cancellate, ritardi, sospensione di intere linee) a causa di guasti nei mesi da gennaio a maggio 2020 sulle linee bus, tram e filobus, a confronto con il numero di segnalazioni registrato nello stesso arco di tempo del 2019. In entrambi i casi, seppure nel 2020 con cifre più contenute, si riscontra un aumento di eventi critici nel mese di febbraio, un visibile calo nei mesi di marzo e aprile, per tornare a risalire a maggio.

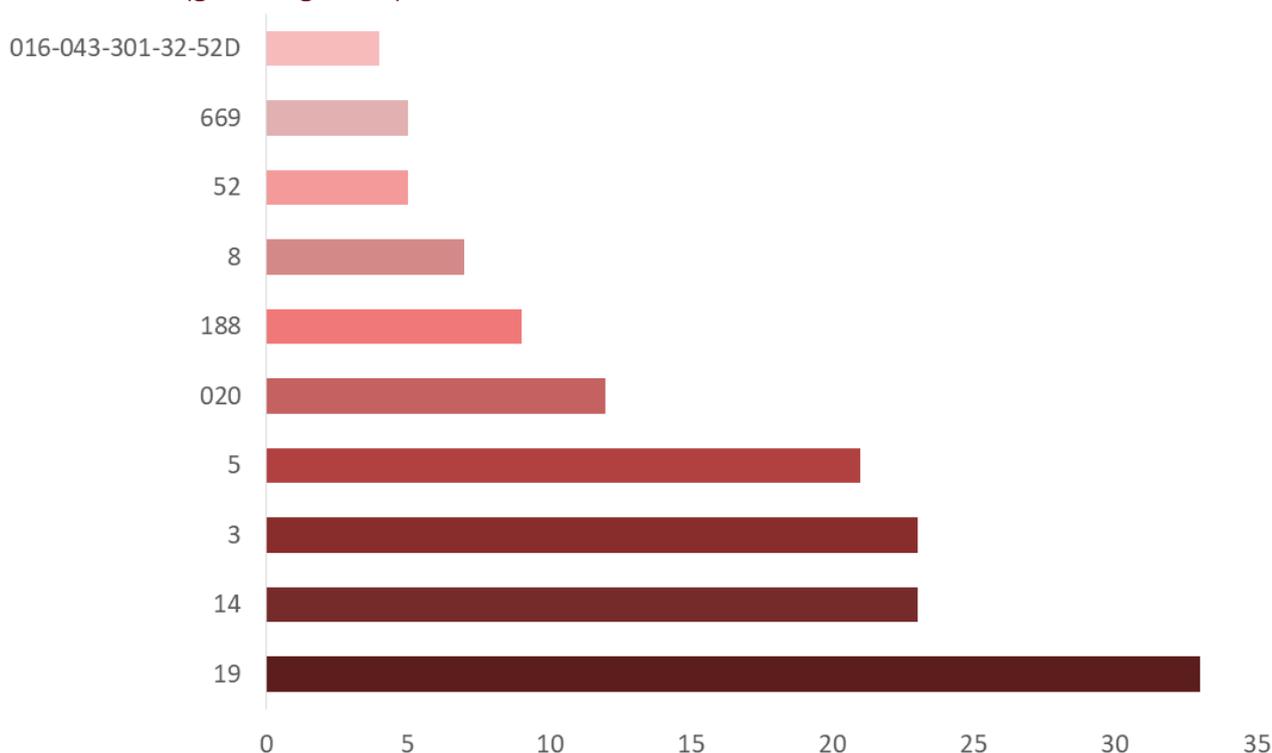
Figura 12. Andamento del numero delle segnalazioni per disservizi a causa di guasti/indisponibilità vetture sulle linee di superficie, gen.-mag. 2019 e 2020



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC.



Figura 13. Prime dieci linee per numero di segnalazioni per guasti/indisponibilità vetture (gen.-mag. 2020)



Fonte: ELABORAZIONI ACOS SU DATI INFOATAC.

La Figura 13 mostra le prime dieci linee di superficie segnalate da Atac per disservizi dovuti a guasti/indisponibilità di mezzi nei primi cinque mesi del 2020. Da un confronto con l'anno precedente (Tabella 2) emerge che alcune linee confermano la loro presenza in "classifica" con un alto numero di criticità segnalate, tra queste soprattutto le linee tram. Al primo posto, infatti, è ancora la linea 19 ad aver subito il maggior numero di interruzioni/sostituzioni. Entra nella nuova top ten anche il tram numero 8, andando così a completare l'intera rete tramviaria capitolina.

Tavola 4. Le classifiche del 2019 e del 2020 a confronto (gen.-mag.)

	LINEA gen-mag 2019	LINEA gen-mag 2020	
1	19	19	=
2	14	14	=
3	115	3	▲
4	5	5	=
5	3	020	▲
6	188	188	=
7	089	8	★
8	020	52	★
9	52D	669	★
10	087	016	★

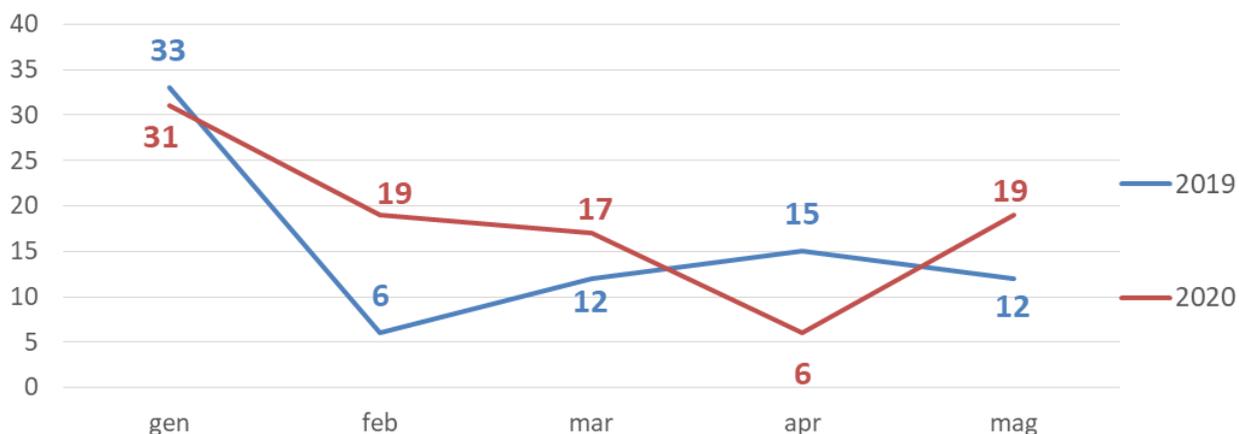
Fonte: ELABORAZIONI ACOS SU DATI INFOATAC.



Rispetto all'anno precedente (Tavola 4), alcune linee bus/tram confermano la loro posizione, altre vi salgono. Altre ancora, invece, non sono corrispondenti: ad esempio, scompaiono del tutto le segnalazioni per le linee 115 e 089 (sulla 115, tuttavia, si segnala una nuova sospensione della linea l'8 luglio 2020 per guasto alle vetture). I problemi sulla circolare del Gianicolo 115, che serve l'Ospedale Bambino Gesù, sono infatti stati risolti lo scorso anno grazie all'impiego di parte dei nuovi autobus presi a noleggio ed entrati in funzione a fine febbraio 2019. Analogamente la linea 089, che collega Portuense con Casale Lumbroso, non registra segnalazioni dopo il mese di luglio 2019. Aumenta invece il numero di segnalazioni per la linea tram 3 e per la circolare 020 di Prima Porta, che detiene il record come la linea che è stata disattivata il maggior numero di volte (12 tra gennaio e maggio 2020).

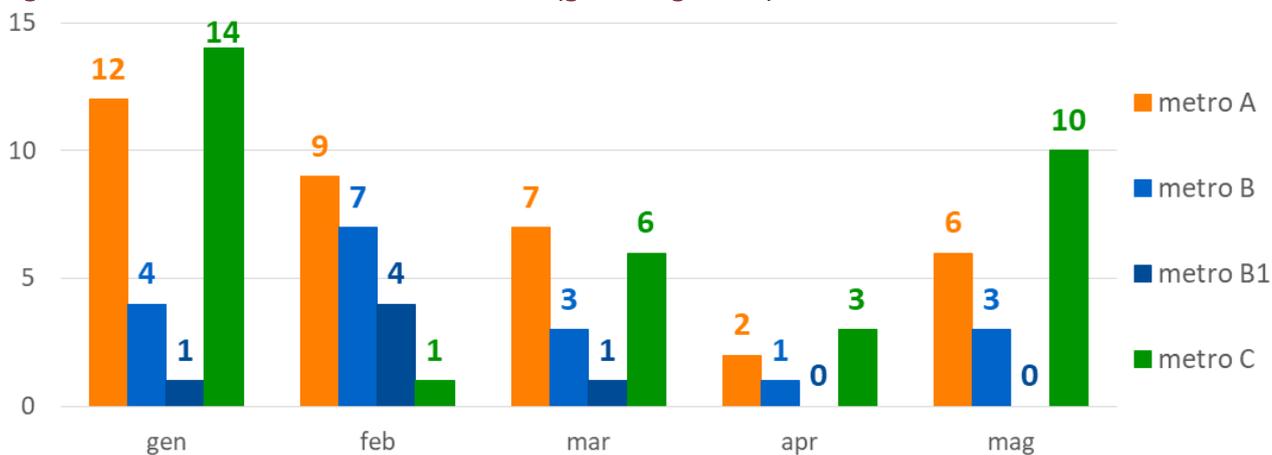
Anche per le metro, dal 14 marzo e fino alle progressive riaperture è stato in vigore l'orario estivo con sospensione del servizio dopo le 21. La Figura 14 mostra l'andamento dei disservizi sulle linee A, B/B1 e C della metropolitana per guasti a treni/stazioni/impianti nel 2019 e 2020. Tranne per il mese di aprile, in pieno lockdown, e in parte a gennaio, i disservizi sulle linee metro sono stati più numerosi nei primi cinque mesi del 2020 rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.

Figura 14. Andamento del numero delle segnalazioni per disservizi a causa di guasti sulle linee metro (gen.-mag. 2019 e 2020)



FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC.

Figura 15. I disservizi sulle linee metro (gen.-mag. 2020)



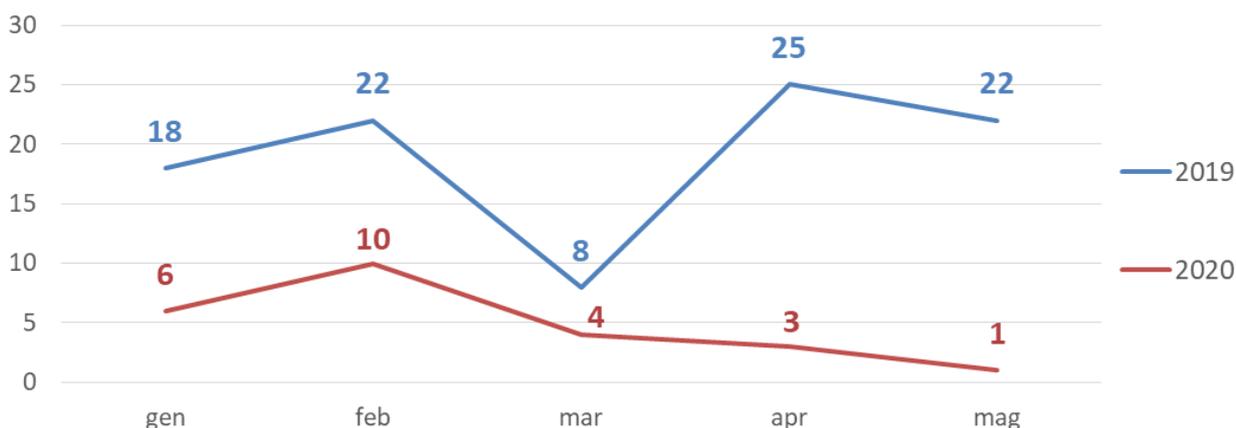
FONTE: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC.



Nei primi cinque mesi del 2020, la linea ad aver subito il maggior numero di disservizi per guasti a treni/impianti/stazioni è la A. I disservizi sulla linea C, in particolare i rallentamenti dovuti a guasti tecnici, si sono concentrati soprattutto a gennaio (14 eventi) e a maggio (10 eventi). Sulla linea C si registra inoltre il più alto numero di volte (5) in cui l'intera tratta è stata interrotta per problemi legati a guasti (Figura 15).

Ai disservizi per guasti si aggiungono, per gli utenti del TPL romano, quelli dovuti ad altre cause, alcune delle quali non sono state considerate in questa sede tra cui: manifestazioni, scioperi, incidenti, lavori programmati, interventi sanitari e delle forze dell'ordine e altri eventi che non dipendono direttamente dalla responsabilità del gestore. Altre, invece, risultano più significative per l'incidenza numerica e per le ripercussioni che hanno sulla mobilità cittadina. Tra queste, rientrano in particolare i casi di auto private in sosta irregolare che, al pari dei disservizi causati dai guasti, colpiscono soprattutto le linee tram: la 19 (interessata da interruzioni per 10 volte), la 3 (6 volte) e la 5 (4 volte). La Figura 16 mostra il numero di linee che sono state interrotte/deviate o che hanno subito ritardi a causa di veicoli d'intralcio da gennaio a maggio del 2019 e del 2020. Le principali criticità sembrano concentrarsi a via dei Castani, via Delpino, via dei Frassini e via Bresadola, nel V Municipio, ma anche a via dei Reti, viale Scalo San Lorenzo e piazza Ungheria (II Municipio).

Figura 16. Numero di linee che hanno subito disservizi per sosta irregolare, gen.-mag. 2019 e gen.-mag. 2020



Fonte: ELABORAZIONE ACOS SU DATI INFOATAC.

5. La fase di ripartenza: opinione dei cittadini

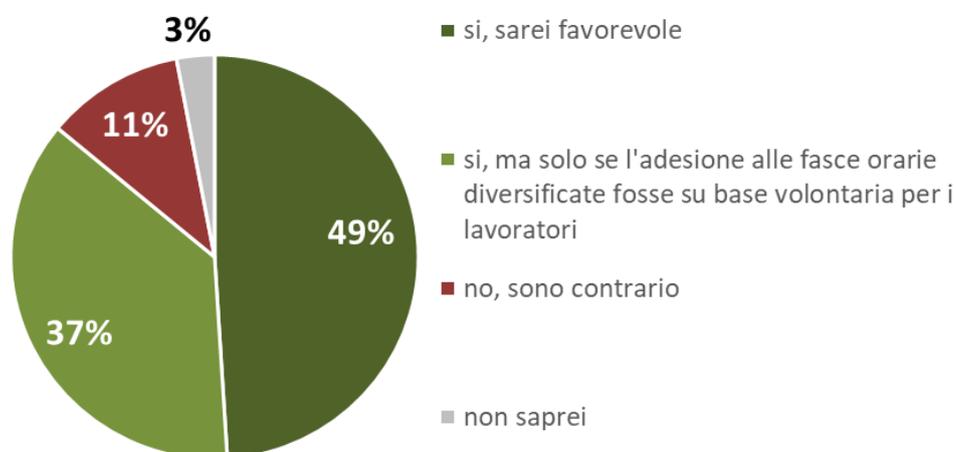
Nelle risposte al sondaggio online proposto dall'Agenzia per la fase di ripartenza, cui hanno risposto in più di 1.800, i romani hanno espresso le loro preferenze su alcune misure da attuare nell'uscita dall'emergenza.

La misura che presumibilmente interesserà il maggior numero di romani è la diversificazione degli orari di inizio e fine delle attività lavorative e produttive che molto probabilmente verrà estesa alle attività scolastiche e universitarie con la ripresa delle lezioni in aula (la prima ordinanza con indicazione dei diversi orari di apertura per le attività economiche è stata annunciata l'8 maggio, il penultimo giorno in cui era disponibile il sondaggio on line, e poi pubblicata il 15 dello stesso mese, Ordinanza Sindacale n. 92 del 15 maggio 2018).

Sulla differenziazione degli orari delle attività, i partecipanti al sondaggio hanno espresso il loro parere, prevalentemente favorevole. Circa la metà del campione ha dichiarato infatti di essere incondizionatamente d'accordo, mentre un 37% sarebbe favorevole se l'adesione alle fasce orarie diversificate fosse prevista su base volontaria per i lavoratori (Figura 17).



Figura 17. Sarebbe favorevole alla diversificazione degli orari di inizio e fine delle attività scolastiche, universitarie, lavorative e produttive, per alleggerire gli effetti delle ore di punta sul TPL e sul traffico?

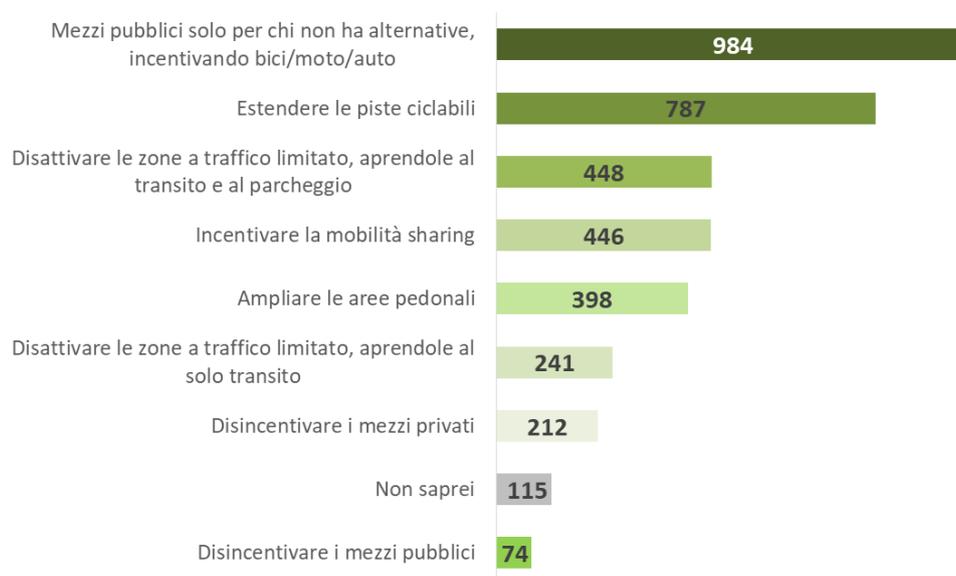


Base: 1.801

FONTE: ACOS, SONDAGGIO ONLINE, LE MISURE PER LA PROGRESSIVA RIAPERTURA, 28 APRILE-9 MAGGIO 2020.

Ai fini del contenimento del rischio di contagio, il sondaggio ha sottoposto alla valutazione dei partecipanti anche le politiche della mobilità alternativa (Figura 18). Fra le varie possibilità, è emerso un largo consenso all'uso e alla diffusione di mezzi di trasporto individuali, quali la mobilità dolce (a piedi o in bicicletta), ma anche all'attuazione di misure che favoriscano l'uso delle auto e delle moto (come la disattivazione delle zone a traffico limitato), in modo da riservare il trasporto pubblico solo a chi non ha alternative. Fra gli interventi a favore di modalità specifiche, la preferenza è andata all'estensione delle piste ciclabili (44%), seguita dalla disattivazione delle zone a traffico limitato per i mezzi privati (38% fra opzione con e senza possibilità di parcheggio) e dall'incentivazione dei mezzi sharing come alternativa al servizio pubblico (25%).

Figura 18. Nella fase di riapertura, per limitare il rischio contagio, quali delle seguenti politiche della mobilità riterrebbe più opportune?



Base: 1.801

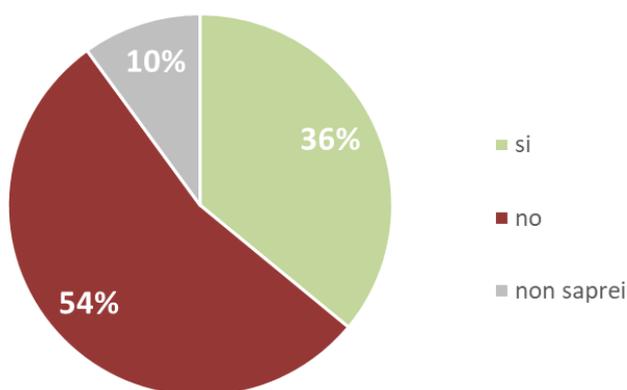
FONTE: ACOS, SONDAGGIO ONLINE, LE MISURE PER LA PROGRESSIVA RIAPERTURA, 28 APRILE-9 MAGGIO 2020.



Ai romani è stato chiesto anche di valutare a posteriori gli interventi e il supporto percepito in diversi ambiti di servizio da parte dell'Amministrazione Capitolina durante l'emergenza, nonché di indicare se e come l'esperienza vissuta abbia cambiato le proprie prospettive personali, soprattutto con specifico riferimento al modo di vivere la città e i servizi.

Per quanto riguarda la mobilità, i cittadini intervistati hanno indicato il minor livello di traffico e inquinamento come uno degli aspetti che vorrebbero conservare anche in futuro; ciò nonostante, la maggioranza del campione ha dichiarato che uscendo dall'emergenza in relazione ai propri spostamenti avrebbe ripreso le precedenti abitudini (54%), mentre uno su tre ha invece risposto che il suo approccio personale sarebbe cambiato (Figura 19). L'idea di tornare a utilizzare i mezzi pubblici non sembra tuttavia rientrare tra le principali intenzioni degli intervistati (Figura 20). Per evitare il rischio contagio, in futuro, il 36% degli intervistati non ricorrerà ai mezzi pubblici, ma per ridurre traffico e inquinamento una percentuale analoga eviterà le uscite superflue, un 21% privilegerà se possibile l'uso della bicicletta o si muoverà a piedi, un 7% passerà ai mezzi pubblici e un 5% prenderà in considerazione i mezzi di trasporto elettrici (Figura 21).

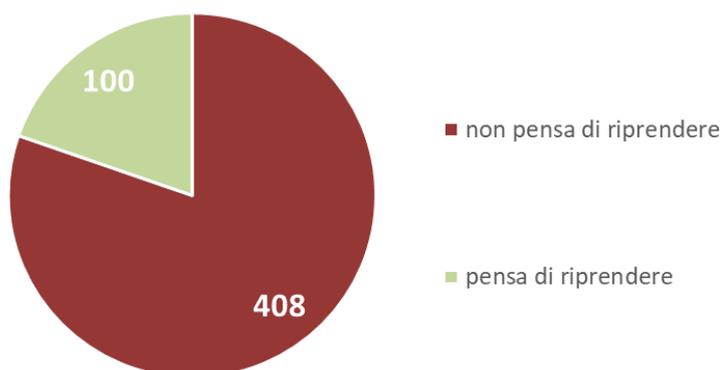
Figura 19. Pensa che al termine dell'emergenza, l'esperienza vissuta cambierà la frequenza e le modalità dei suoi spostamenti in città?



Base: 1.003

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 18-23 MAGGIO 2020.

Figura 20. Pensa di ritornare all'utilizzo dei mezzi pubblici in uscita dall'emergenza?

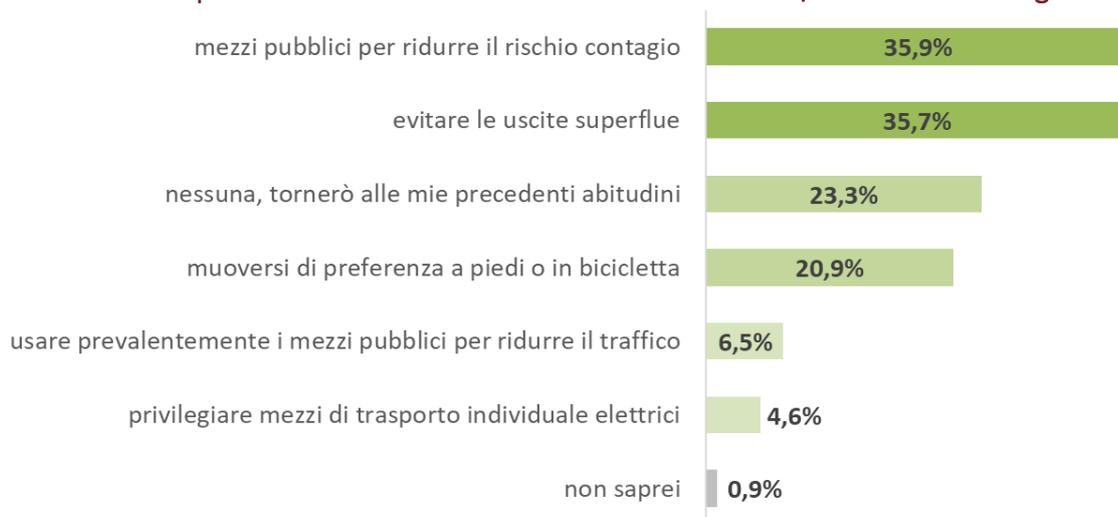


Base: 1.003 rispondenti, risposte multiple

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 18-23 MAGGIO 2020.



Figura 21. Per sua scelta personale, quali delle seguenti attenzioni adotterebbe anche in futuro per evitare che si torni ad alti livelli di traffico e/o di rischio contagio?



Base: 1.003, risposte multiple

FONTE: ACOS, PERCEZIONE DEI SERVIZI E DELLA VITA A ROMA DURANTE L'EMERGENZA SANITARIA, 18-23 MAGGIO 2020.

6. La fase di ripartenza: iniziative di Roma Capitale

Le politiche della mobilità attuate a Roma nel contesto delle graduali riaperture risultano abbastanza allineate alle aspettative dei cittadini; si prevedono infatti interventi temporanei di estensione delle ciclabili (su sede stradale delimitata mediante verniciatura), la realizzazione di nuove corsie preferenziali e la sospensione delle ZTL prolungata al 30 agosto. È stata inoltre incentivata la diffusione di servizi di sharing di mezzi agili (monopattini elettrici).

Per quanto riguarda le piste ciclabili, il piano straordinario approvato dalla Giunta Capitolina con [DGCa 76 del 30 aprile 2020](#) punta a creare 150 chilometri di nuovi percorsi ciclabili transitori sulle principali vie della città e su altri itinerari "strategici" per incentivare la mobilità attiva e sostenibile nella fase di uscita dall'emergenza. La scelta fatta dall'Amministrazione si prospetta come una valida alternativa all'uso dell'auto privata, soprattutto negli spostamenti brevi, anche integrati col trasporto pubblico; la realizzazione dovrebbe avvenire in tempi rapidi creando una rete interconnessa di corsie ciclabili, in gran parte nel lato destro della carreggiata, mediante sola segnaletica orizzontale e verticale.

Tra le piste realizzate e quelle in corso di realizzazione rientrano i seguenti tragitti: prolungamento della ciclabile Tuscolana, da piazza Cinecittà a Largo Brindisi, e della ciclabile Nomentana, fino a piazza della Repubblica; da piazza Cina a viale Egeo; da piazza dei Giureconsulti a Porta Cavalleggeri; da Fonte Laurentina a viale Cristoforo Colombo; da piazza Pio XI ai Colli Portuensi; viale delle Milizie, che collegherà via Lepanto a Ponte Matteotti congiungendosi con le piste già esistenti sul Lungotevere e su viale Angelico; Lungotevere Testaccio, dal Lungotevere Aventino alla Bocca della Verità.



BOX 2 – MONOPATTINI ELETTRICI: GLI OPERATORI PRESENTI A ROMA

- **Helbiz** è stata la prima società a rispondere all'avviso pubblico del Comune di Roma. La condivisione dei monopattini Helbiz è circoscritta in una vasta area che, oltre al Centro Storico, comprende i quartieri Parioli, Flaminio, Trieste, Nomentano, San Lorenzo, San Giovanni, Prati, Trionfale, Medaglie d'Oro, Portuense, Marco Polo, Garbatella, Ostiense, Tor Marancia, Ardeatino, San Paolo/Marconi. All'interno di Villa Borghese, come risulta evidente anche dalla mappa visualizzata sullo smartphone, il monopattino non può essere parcheggiato, ma all'interno del parco è invece possibile circolare. Il costo del servizio è di 1 euro per lo sblocco iniziale a cui vanno aggiunti 0,15 centesimi per ogni minuto di corsa. È possibile abbonarsi al servizio "Helbitz Unlimited" con un costo mensile di 29,99 euro che garantisce corse illimitate di 30 minuti in tutto il mondo sia per le biciclette che per i monopattini (a distanza di 20 minuti tra una corsa e l'altra).
- **Dott** è stata la seconda società a rispondere all'avviso pubblico. Il servizio va da Ponte Milvio a stazione Ostiense, dal Vaticano a Piazza Fiume: l'area operativa è consultabile in-app. La tariffa standard prevede 1 euro di sblocco iniziale e 0,19 centesimi al minuto, oppure a Roma si possono attivare 2 pacchetti: il primo da 2,99 euro con 100 sblocchi gratuiti valido per 7 giorni; il secondo da 5,99 euro e prevede 4 corse con sblocco e 15 minuti ciascuna inclusi, valido per 3 giorni.
- **Lime** ha inaugurato il servizio a Roma a inizio giugno, in una prima fase i monopattini erano disponibili nel centro storico e nei quartieri Esquilino e San Giovanni. Dopo le prime due settimane l'area operativa è stata ampliata anche ai quartieri di Parioli/Pinciano, Flaminio, Trieste, Nomentano/Università, San Lorenzo, Prati, Garbatella/Ostiense. La tariffa standard prevede 1 euro di sblocco iniziale e 0,25 centesimi al minuto, ma sono anche disponibili degli abbonamenti per gli utilizzatori più frequenti. Il "pass settimanale" consente sblocchi illimitati gratuiti (generalmente 1€ di risparmio a corsa) per 7 giorni consecutivi al costo di 2,99 euro. Per gli utenti che intendono utilizzare Lime in maniera più frequente ci sono i LimePass mensili che includono lo sblocco gratuito e 30 minuti di corsa: 8 corse a 19,99 euro, 25 corse a 44,99 euro, 50 corse a 79,99 euro e 100 corse a 149,99 euro, quest'ultimo utilizzabile per 3 mesi.
- **Bird** è il quarto operatore attivo sul territorio di Roma con il servizio di monopattini elettrici. Nei primi giorni di servizio i monopattini Bird erano attivi nel centro di Roma e in generale per tutti i quartieri che rientrano nel Municipio I. Successivamente l'area è stata allargata anche nelle zone di Piramide, Trastevere e coprendo poi il Municipio II fino al quartiere Salario, per poi scendere fino a San Giovanni. In una terza fase saranno incluse anche nuove zone della città. Il costo dei monopattini Bird è di 1 euro per lo sblocco e di 0,25 centesimi per ogni minuto. Sull'App si fa riferimento anche a "promozioni", attualmente non attive. L'azienda ha inoltre annunciato l'intenzione di lanciare un pacchetto di abbonamenti che è ancora in fase di preparazione.

In tema di mobilità alternativa di tipo sharing, con la [DD 417/2020](#) del 4 maggio 2020 Roma Capitale ha approvato l'avviso pubblico per la manifestazione di interesse per l'individuazione di soggetti per lo svolgimento dei servizi di noleggio di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (Box 2 e Tavola 5). Il progetto prevede una fase sperimentale di due anni. Per ciascun operatore la flotta dovrà essere composta da un minimo di 750 a un massimo di 1.000 mezzi. Su tutto il territorio capitolino sarà consentito un numero massimo di 16mila monopattini. Ciascun mezzo dovrà essere localizzato in tempo reale e gli operatori del servizio dovranno comunicare i dati in tempo reale a Roma Capitale e garantire anche la copertura assicurativa per l'uso dei dispositivi.



Tavola 5. Informazioni sul servizio di sharing di monopattini a Roma

Operatore	Monopattini	Costo di sblocco	Costo al minuto
Helbitz	1.000	1 €	0,15 €
Dott	1.000	1 €	0,19 €
Lime	1.000	1 €	0,25 €
Bird	1.000	1 €	0,25 €

FONTE: ELABORAZIONE ACOS, SUI DATI DEI VARI GESTORI.

Questi mezzi sono tarati per raggiungere la velocità di 25 km orari su carreggiata mentre devono rispettare quella di 6 km nelle aree pedonali. Come per il servizio di bike sharing è necessario scaricare un'applicazione e registrarsi per poter usufruire del servizio. La Tavola 5 riassume i principali dati di offerta e costo relativi ai servizi attualmente disponibili a Roma.

Per supportare il TPL lungo le principali direttrici di spostamento e a seguito delle ordinanze del Presidente della Regione Lazio [Z00037 del 30 aprile 2020](#) e [Z00041 del 16 maggio 2020](#), è stato invece sviluppato, di concerto e secondo le indicazioni del Dipartimento Mobilità e Trasporti, uno studio per l'attivazione di linee TPL da esercire anche con bus Gran Turismo, a sussidio e integrazione del sistema di trasporto pubblico su ferro e su gomma. Il servizio, partito il 18 maggio con 4 linee, è stato implementato con altre 2 linee in 20 maggio.

Il servizio integrativo, con una flotta di 40 pullman privati Gran Turismo, è stato ideato per raggiungere rapidamente il centro storico dai nodi di interscambio di metro A e B di Laurentina e Ponte Mammolo o Anagnina dove arrivano numerose linee bus periferiche; le linee sono di tipo "express" ed effettuano solo due fermate nelle località principali e di interscambio per dare una veloce alternativa alle linee di metropolitana. Nella prima fase le linee "S" sono state attivate nei giorni feriali, sabato escluso, dalle ore 5.00 alle ore 9.00 e gli orari sono poi stati estesi e adeguati in base all'afflusso dei viaggiatori e alle necessità della clientela pendolare.

Le linee di supporto alla metropolitana create sono state in totale 6: tre linee sono state previste per rinforzare le linee A, B e C della metropolitana, mentre la quarta linea collega le metro A, B e C tra di loro da Ponte Mammolo (metro B) a Subaugusta (metro A) passando per Parco di Centocelle (metro C). Le linee S5 e S6 collegano rispettivamente Lido Centro-piazza Venezia e Acilia-piazza Venezia. Di seguito il dettaglio di ogni singola linea con le fermate; attualmente sono attive le sole linee S01 e S02 mentre le altre sono state disattivate il 15 giugno (Figura 23).

S01

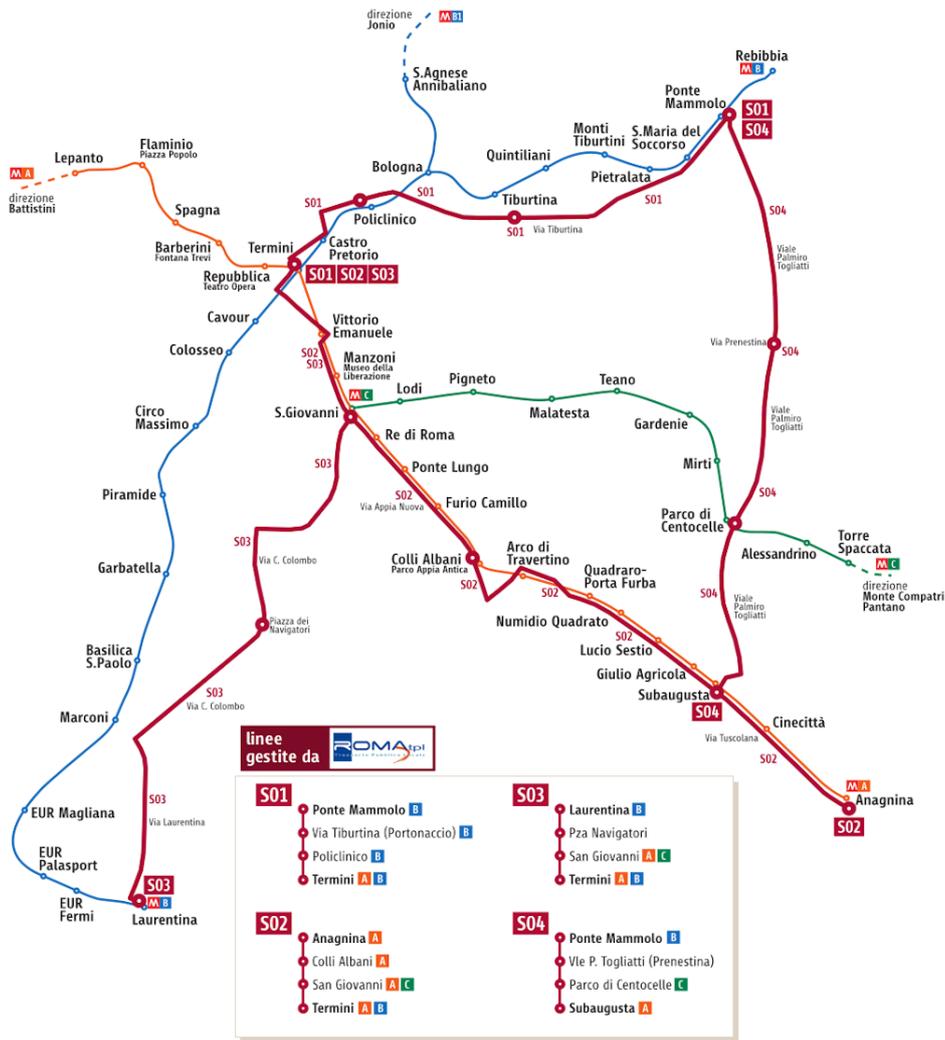
Stazione metro B Ponte Mammolo-Termini con fermate in via Tiburtina angolo via di Portonaccio e alla stazione metro B Policlinico.

S02

Stazione metro A Anagnina-Termini con fermate alla stazione metro A Colli Albani e alla stazione metro A/C San Giovanni.



Figura 23. Linee S a sostegno della metropolitana



FONTE: RSM.

