



IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A ROMA

Anno 2019

Indice

L'offerta di trasporto pubblico locale a Roma	4
Parco mezzi e rete del trasporto pubblico locale	4
Produzione e programmazione del servizio	7
Corse perse per causale	10
La domanda di trasporto pubblico locale a Roma	13
Stima dei passeggeri del trasporto pubblico locale	13
Titoli di viaggio e relativi ricavi	14
Contratti di servizio e adeguatezza del trasporto pubblico locale a Roma.....	16
Contratti di servizio e corrispettivi Atac-Roma Tpl	16
Adeguatezza del trasporto pubblico capitolino	17
Indicatori di confronto con i grandi Comuni italiani	18

I numeri più significativi

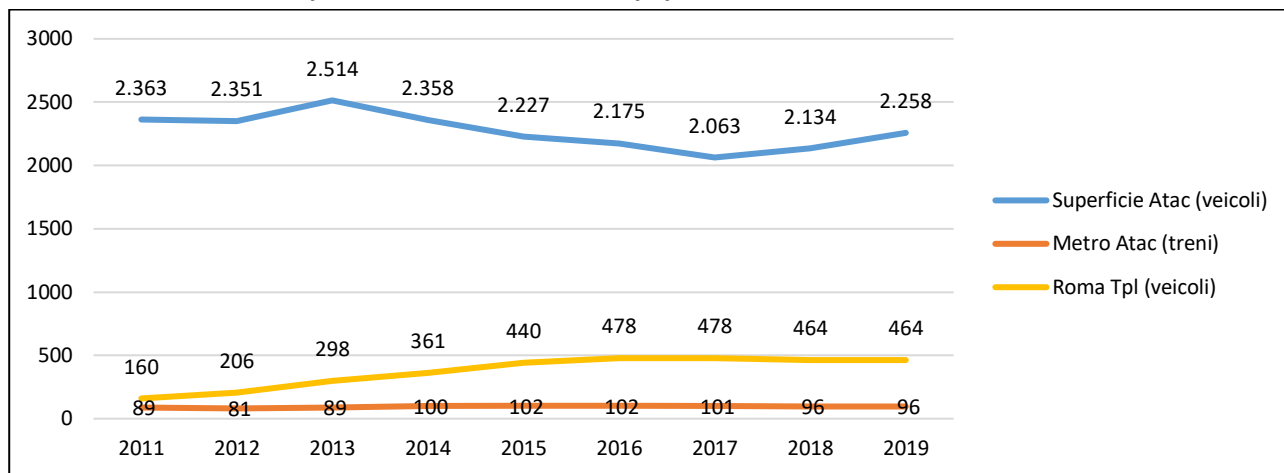
12,9 anni	Età media delle vetture Atac al 31.12.2019 (-3,4%% rispetto al 2018)
177,9 mln	Vetture-km effettuate da Atac e Roma Tpl nel 2019 (+1,9% rispetto al 2018)
16,0%	Percentuale di produzione effettuata da Roma Tpl sul totale vetture-km 2019
-11,8%	Differenza tra servizio effettuato e programmato 2019 (-23,7 mln vetture-km)
1.660.860	Corse Atac soppresse nel 2019 (-1,2% rispetto al 2018)
281.792	Corse Roma Tpl non effettuate nel 2019 (-17,5% rispetto al 2018)
40,7%	Peso della causale "Guasti alle vetture" sul totale delle corse di superficie Atac soppresse nel 2019
48,9%	Peso della causale "Adeguamento orario" sul totale delle corse metro Atac soppresse nel 2019
98,4 mln	Titoli di viaggio Atac venduti nel 2019 (-2,4% rispetto al 2018)
208,9 mln	Vidimazioni ai tornelli delle stazioni metro nel 2018 (-2,5% rispetto al 2018)

L'offerta di trasporto pubblico locale a Roma

Parco mezzi e rete del trasporto pubblico locale

Il trasporto pubblico capitolino è attualmente affidato ad Atac S.p.A.¹ e Roma Tpl s.c.a.r.l.². Il servizio di competenza Atac viene svolto con un parco mezzi che al 31.12.2019 ammonta a 2.834 vetture (+4,6% rispetto al 2018). I mezzi di superficie sono 2.258 (+5,8% rispetto al 2018), di cui 2.094 autobus³ e 164 tram, mentre la dotazione della metropolitana è di 96 treni per un totale di 576 vetture (stabile rispetto al 2018).

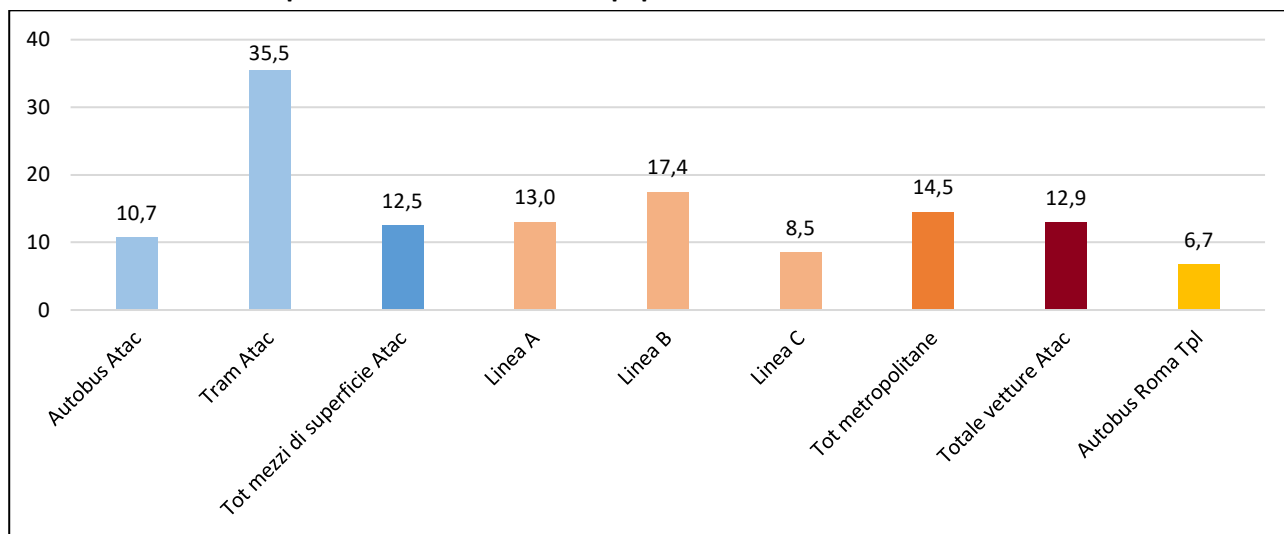
Graf. 1 - Consistenza del parco mezzi Atac e Roma Tpl per linea di servizio. Anni 2011-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Il parco veicoli di Roma Tpl ammonta invece a 464 vetture (invariato rispetto al 2018) con un'età media di 6,7 anni. L'età media del parco Atac è pari a 12,9 anni (-3,4% rispetto al 2018), con picchi di "anzianità" in relazione ai tram (35,5 anni in media) ed ai convogli della metro B (17,4 anni in media).

Graf. 2 - Età media del parco mezzi Atac e Roma Tpl per linea. Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

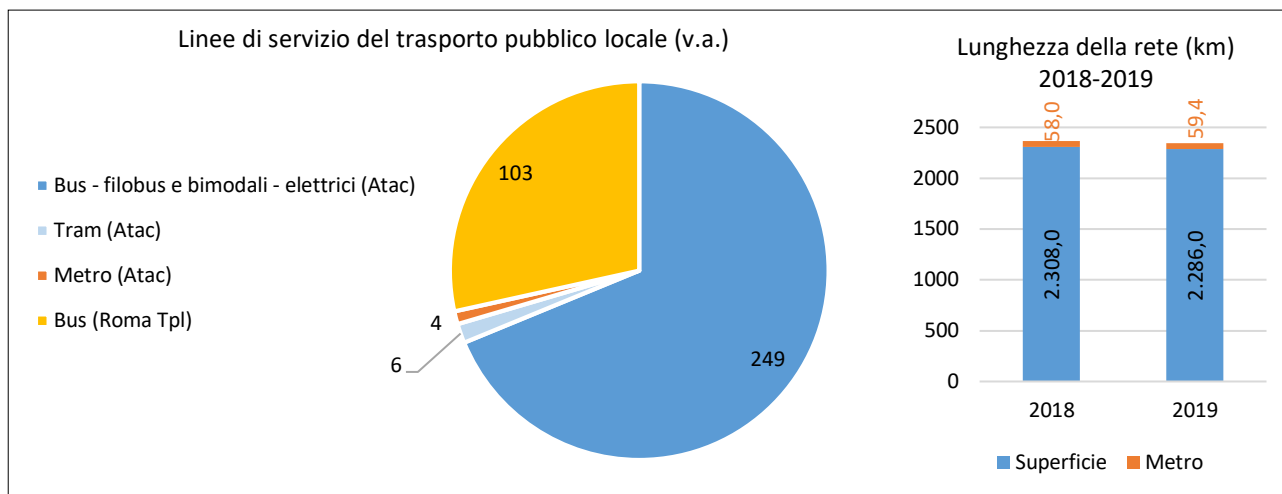
¹ Contratto di servizio relativo alla DGCa 273/2015, con validità prorogata dal 3 dicembre 2019 al 3 dicembre 2021.

² Contratto di servizio scaduto il 31 maggio 2018; Roma Capitale si è avvalsa della prevista possibilità di chiedere la prosecuzione delle attività fino al 31 ottobre 2020 in attesa di individuare i nuovi gestori tramite procedura ad evidenza pubblica.

³ Dato comprensivo dei filobus, totale flotta Gulliver (60 unità) e flotta Cialone.

Le linee sulle quali vengono impiegati i mezzi Atac sono 259 (249 delle quali relative ad autobus, filobus, o bus elettrici, e le restanti 10 relative a tram e metro), a cui si aggiungono 103 linee gestite da Roma Tpl (28,5% del totale). La lunghezza della rete di linea è pari a 2.345,4 km, di cui 2.286 km di superficie e 59,4 km di metro (rispettivamente -1,0% e +2,4% rispetto all'anno precedente).

Graf. 3 - Linee del trasporto pubblico locale e lunghezza della rete per tipologia. Roma. Anni 2018-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Al 31.12.2019 le fermate del trasporto pubblico locale a Roma sono 8.387, una cifra pressoché in linea con l'anno precedente (-0,1%). Di queste, 75 sono fermate della metropolitana e 8.312 fermate di superficie. Il numero di fermate per 10.000 abitanti è pari a 29,4, con valore massimo nel municipio IX (47,7) e minimo nel V (19,2). La densità media di fermate per kmq è pari a 6,5, con valori sensibilmente più elevati nei municipi I e II (rispettivamente 30,9 e 23,6 fermate per kmq) e valore minimo nel municipio XV (3,4 fermate per kmq).

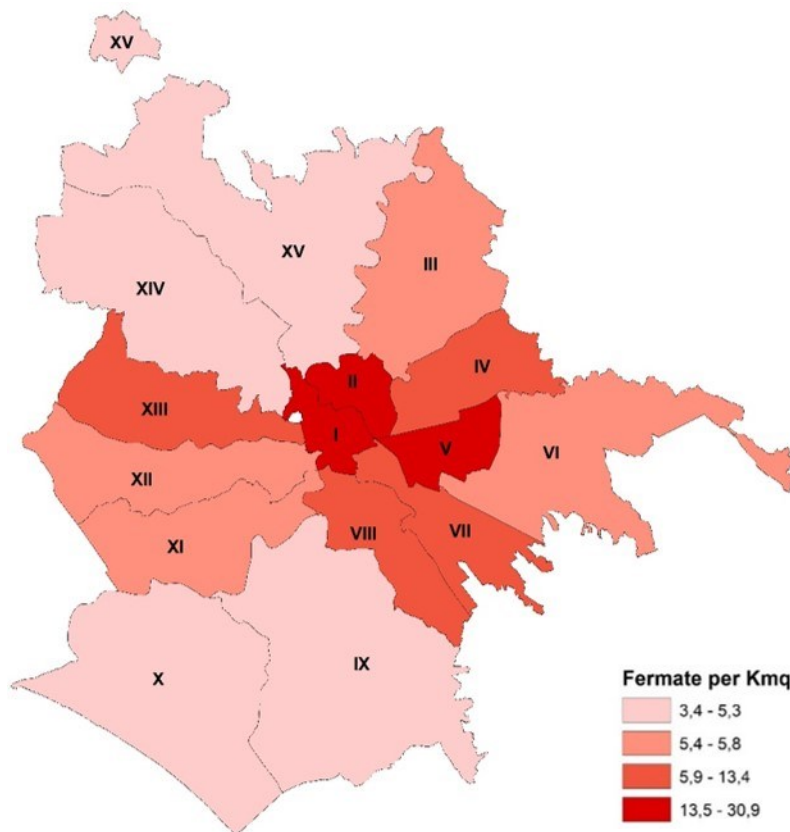
Tab. 1 - Fermate* del trasporto pubblico locale al 31.12 per municipio (v.a. e indicatori). Roma. Anno 2019

Municipio	Fermate	Densità di fermate per Km ²	Fermate per 10.000 abitanti
I	620	30,9	37,1
II	465	23,6	27,7
III	531	5,4	25,8
IV	481	9,8	27,5
V	468	17,4	19,2
VI	637	5,6	24,8
VII	616	13,4	20,2
VIII	420	8,9	32,3
IX	876	4,8	47,7
X	800	5,3	34,6
XI	404	5,7	26,1
XII	426	5,8	30,3
XIII	422	6,3	31,6
XIV	560	4,2	29,2
XV	637	3,4	39,7
Fuori Comune	24	-	-
Roma	8.387	6,5	29,4

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac e Anagrafe Roma Capitale

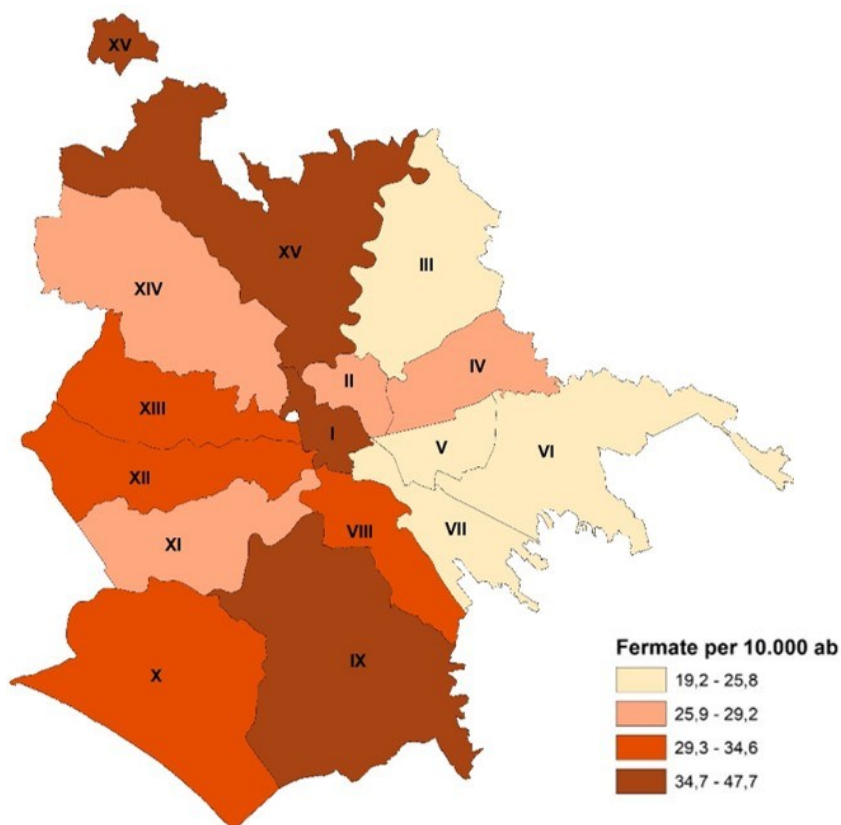
* Il dato comprende bus - filobus e bimodali - elettrici - tram - metro

Fig. 1 - Densità di fermate del trasporto pubblico locale per Km² per municipio. Roma. Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac

Fig. 2 - Fermate del trasporto pubblico locale per 10.000 abitanti per municipio. Roma. Anno 2019

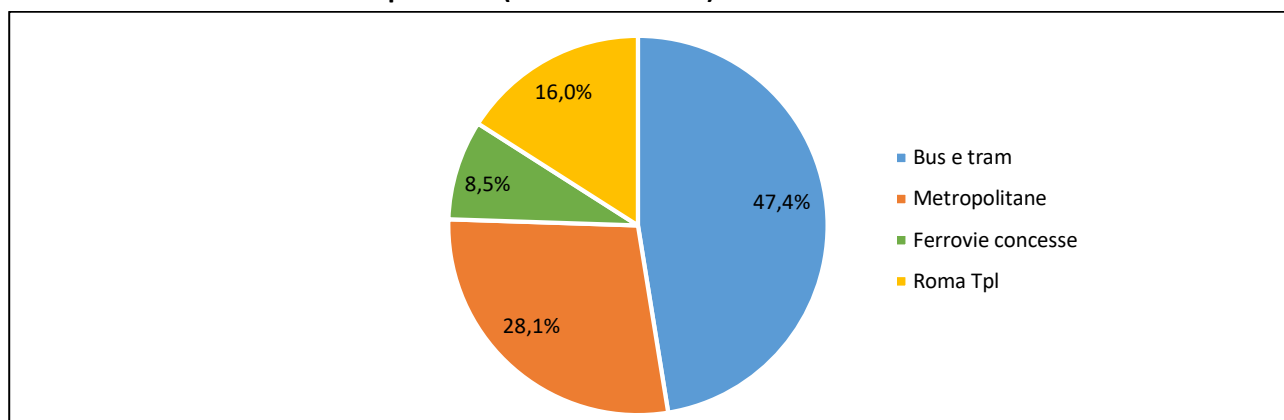


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac e Anagrafe Roma Capitale

Produzione e programmazione del servizio

Nella produzione del trasporto pubblico capitolino rientra anche il servizio effettuato sulle ferrovie concesse (Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Giardinetti), servizio la cui gestione è affidata ad Atac⁴. Includendo anche questa linea di produzione, nel 2019 Atac e Roma Tpl hanno garantito complessivamente 177,9 milioni di vetture-km, un valore in leggera crescita (+1,9%) rispetto all'anno precedente, grazie all'incremento della produzione sia sul servizio di superficie (+2,5%) che sulla metropolitana (+1,7% rispetto al 2018). Circa la metà della produzione totale 2019 risulta effettuata da bus e tram Atac (47,4%) ed un ulteriore 28,1% dal servizio metro; Roma Tpl detiene il 16,0% della produzione effettuata, mentre le ferrovie concesse l'8,5%.

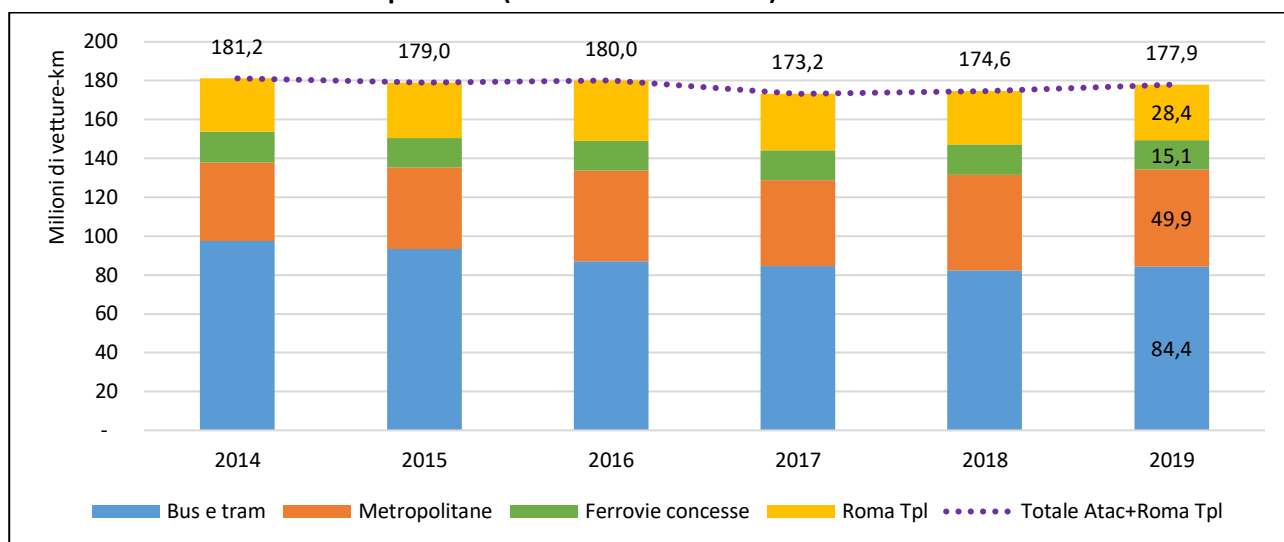
Graf. 4 - Produzione effettuata per linea (% di vetture-km). Roma. Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Come scritto, il servizio effettuato nel 2019 è in crescita dell'1,9% rispetto all'anno precedente. Rispetto a cinque anni prima, ad ogni modo, la produzione totale risulta in calo di 3,3 milioni di vetture-km (-1,8%), soprattutto per effetto della riduzione della produzione di superficie Atac (-13,2 milioni di vetture-km per bus e tram, pari a -13,5% rispetto al 2014), non compensata dall'incremento sulle linee metro (+9,8 milioni di vetture-km, pari a +24,4% rispetto al 2014).

Graf. 5 - Produzione effettuata per linea (milioni di vetture-km). Roma. Anni 2014-2019

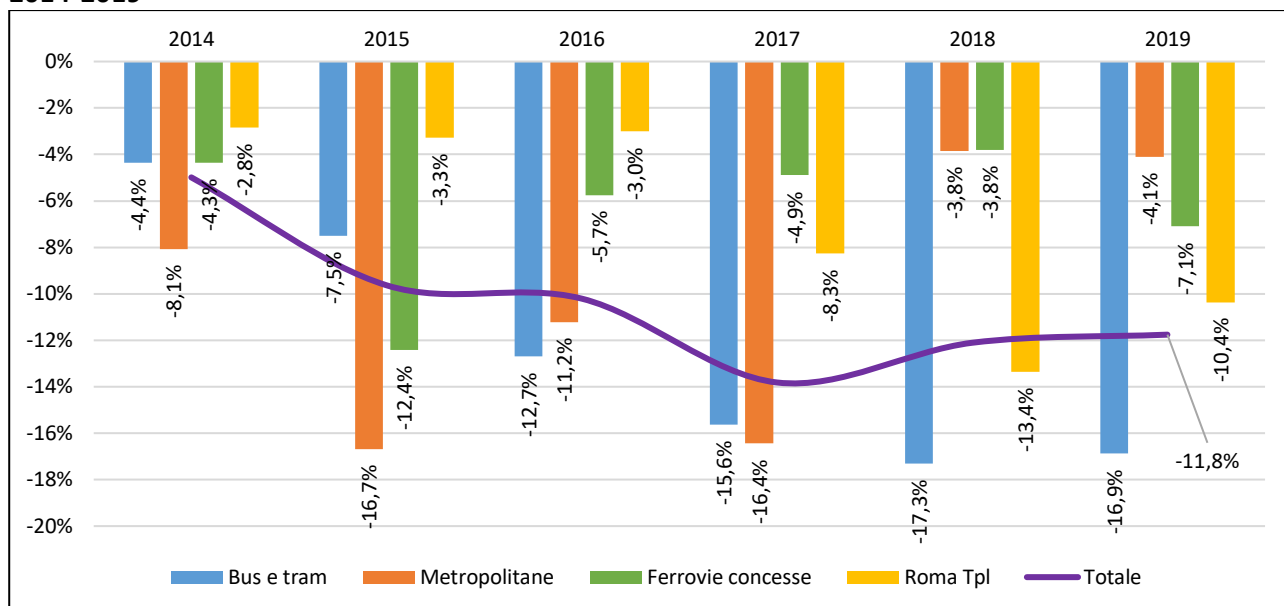


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

⁴ Contratto di servizio con la Regione Lazio scaduto il 15 giugno 2019; servizio affidato ad Atac dalla Regione fino a tutto l'anno 2020. Sulla ferrovia Roma-Giardinetti il servizio attivo è limitato al tronco tra Roma Laziali (Termini) e Centocelle.

La produzione totale programmata su Roma per il 2019 ammontava a 201,6 milioni di vetture-km (+1,5% rispetto al 2018). Lo scarto tra servizio effettuato e programmato risulta dunque pari all'11,8% del totale, corrispondente a 23,7 milioni di vetture-km, con picchi negativi in corrispondenza di bus e tram Atac (-16,9%) e bus Roma Tpl (-10,4%). Lo scarto è invece minimo per il servizio di metropolitana, la cui produzione erogata è inferiore del 4,1% rispetto a quanto programmato; per le ferrovie concesse tale differenza risulta pari a -7,1%. Lo scarto tra produzione e programmazione relativo a bus e tram risulta in peggioramento a partire dal 2014, quello relativo al servizio di metropolitana è invece altalenante nel tempo e negli ultimi tre anni è passato da -16,4% a -4,1%. Lo scarto relativo a Roma Tpl, invece, dopo diversi anni di sostanziale stabilità attorno ad un valore prossimo al -3%, si è acuito negli ultimi tre anni.

Graf. 6 - Differenza tra produzione effettuata e programmata per linea (% di vetture-km). Roma. Anni 2014-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

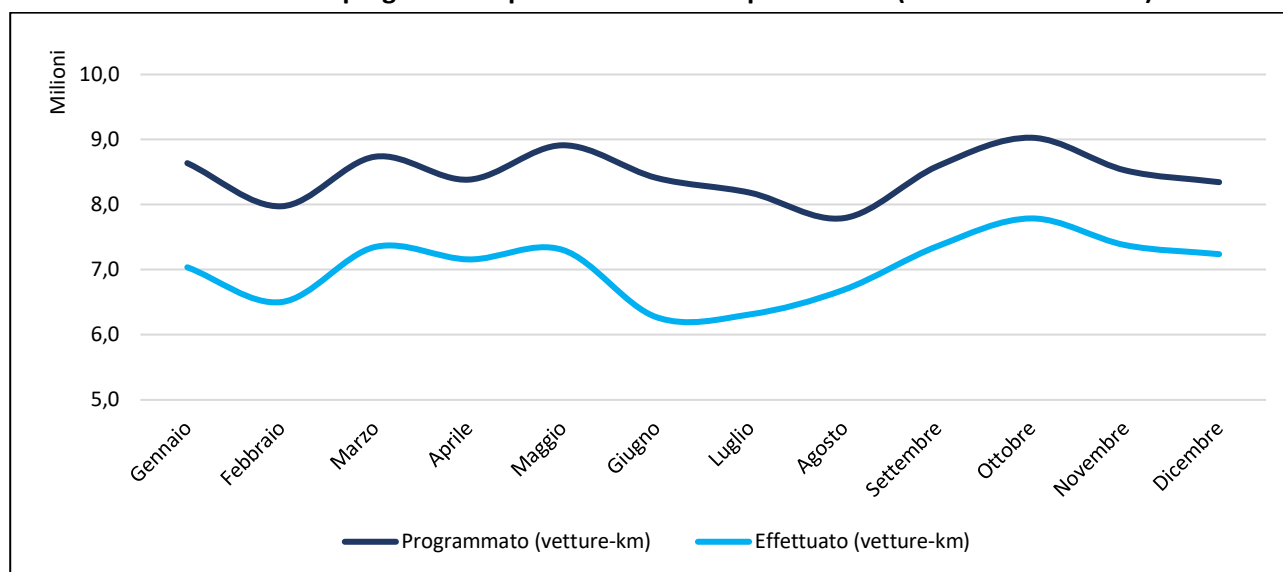
Tab. 2 - Produzione programmata ed effettuata per linea di servizio (v.a. in milioni di vetture-km). Roma. Anni 2014-2019

Gestore	Tipologia di servizio	Programmato/ Effettuato	Vetture-km (milioni)					
			2014	2015	2016	2017	2018	2019
Atac	Bus e tram	Programmato	102,0	101,0	99,8	100,2	99,6	101,5
		Effettuato	97,6	93,4	87,1	84,6	82,4	84,4
	Metropolitane	Programmato	43,7	50,3	52,6	52,8	51,1	52,1
		Effettuato	40,1	41,9	46,7	44,1	49,1	49,9
	Ferrovie concesse	Programmato	16,8	17,1	16,3	16,3	16,3	16,3
		Effettuato	16,0	15,0	15,4	15,5	15,7	15,1
Totale Atac	Programmato	162,5	168,4	168,7	169,3	167,0	169,9	
	Effettuato	153,8	150,3	149,2	144,1	147,1	149,5	
Roma Tpl	Superficie	Programmato	28,2	29,6	31,7	31,7	31,7	31,7
		Effettuato	27,4	28,7	30,8	29,1	27,5	28,4
Totale Atac+Roma Tpl		Programmato	190,7	198,1	200,4	201,0	198,7	201,6
		Effettuato	181,2	179,0	180,0	173,2	174,6	177,9

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Scendendo al dettaglio dell'andamento mensile nel corso del 2019, si nota che in relazione alle linee di superficie il divario tra servizio effettuato e programmato rimane pressoché costante nei mesi dell'anno, con differenza massima a giugno (-25,4%) ed una riduzione dello scarto negli ultimi mesi dell'anno (valore minimo dicembre -13,3%).

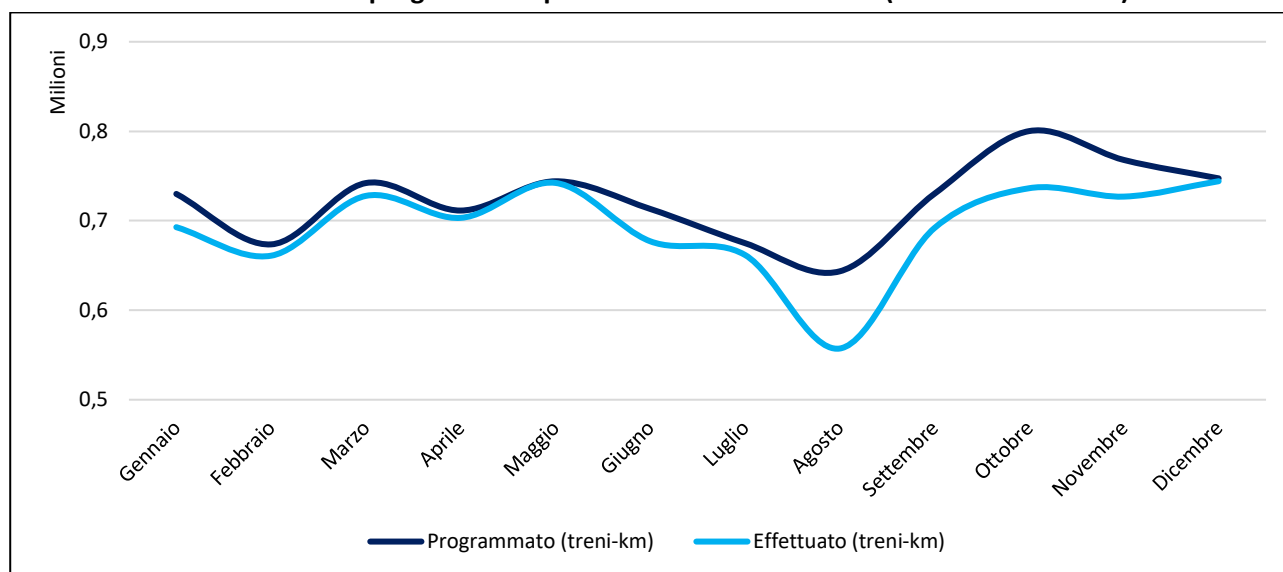
Graf. 7 - Servizio effettuato e programmato per mese. Linee di superficie Atac (milioni di vetture-km). Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Il divario in termini di treni-km sulle linee della metropolitana registra invece il proprio massimo ad agosto (-13,4%) e ad ottobre (-8,0%), mentre assume valore minimo da febbraio a maggio (-0,2% in quest'ultimo mese), a luglio e a dicembre.

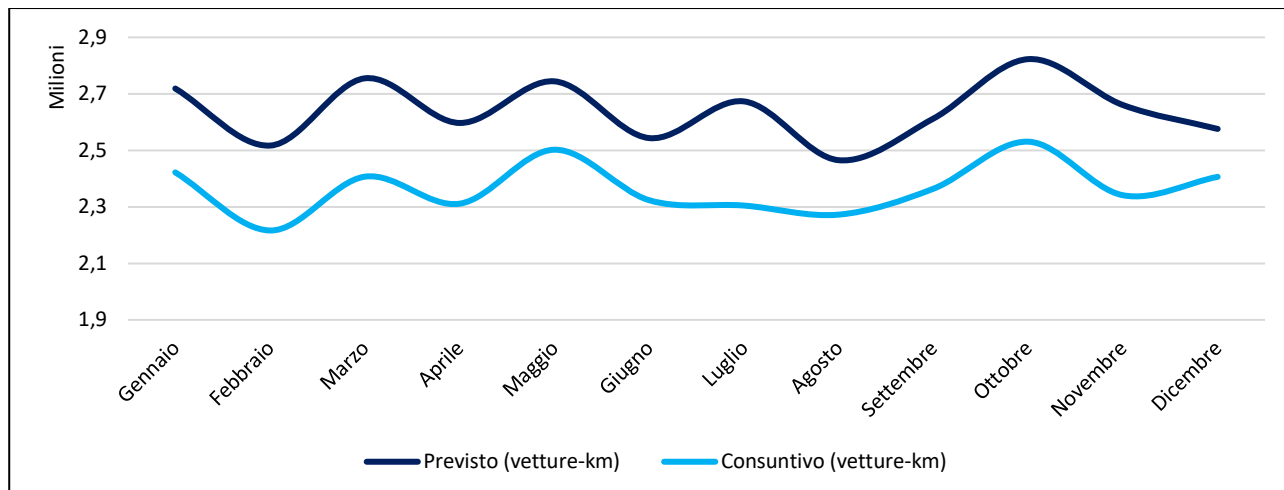
Graf. 8 - Servizio effettuato e programmato per mese. Linee metro Atac (milioni di treni-km). Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

La produzione mensile di Roma Tpl nel 2019 segue sostanzialmente l'andamento della programmazione ad eccezione del mese di luglio, che registra una sostanziale stabilità della produzione effettuata a fronte di una prevista crescita rispetto al mese precedente. Proprio a luglio la differenza tra servizio consuntivato e programmato assume grandezza massima (-13,8%); il divario minimo si registra invece a dicembre (-6,6%).

Graf. 9 - Servizio effettuato e programmato per mese. Linee bus Roma Tpl (milioni di vetture-km). Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM

Corse perse per causale

Lo scarto registrato in termini di vetture-km e treni-km si riproduce in maniera del tutto analoga nel confronto in termini di corse effettuate e programmate. In particolare, le corse Atac soppresse nel corso del 2019 ammontano a 1.660.860, un numero in leggera diminuzione rispetto al 2018 (-1,2%) e pari il 16,9% delle corse programmate (17,4% delle corse di superficie e 7,1% delle corse metro). Nello specifico, le corse soppresse sul servizio di superficie sono 1.626.905, in leggera riduzione rispetto all'anno precedente (-1,4%), mentre le corse metro soppresse ammontano a 33.955, in crescita dell'8,3% anno su anno.

Tab. 3 - Corse Atac programmate, aggiunte, soppresse ed effettuate per linea di servizio (v.a.). Roma. Anni 2018-2019

Dato	2018		2019	
	Metro	Superficie	Metro	Superficie
Corse programmate	472.943	9.210.124	479.793	9.367.088
Corse aggiunte	14.050	-	12.575	-
Corse soppresse	31.350	1.650.087	33.955	1.626.905
Corse effettuate	455.643	7.560.037	458.414	7.740.183
Effettuato vs programmato	96,3%	82,1%	95,5%	82,6%

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

La prima causa di soppressione delle corse di superficie, dopo il generico raggruppamento delle "cause varie" (48,3%), è rappresentata dai guasti alle vetture, causale che caratterizza il 40,7% delle corse soppresse.

Tab. 4 - Corse soppresse delle linee di superficie Atac per causale (v.a.). Roma. Anni 2018-2019

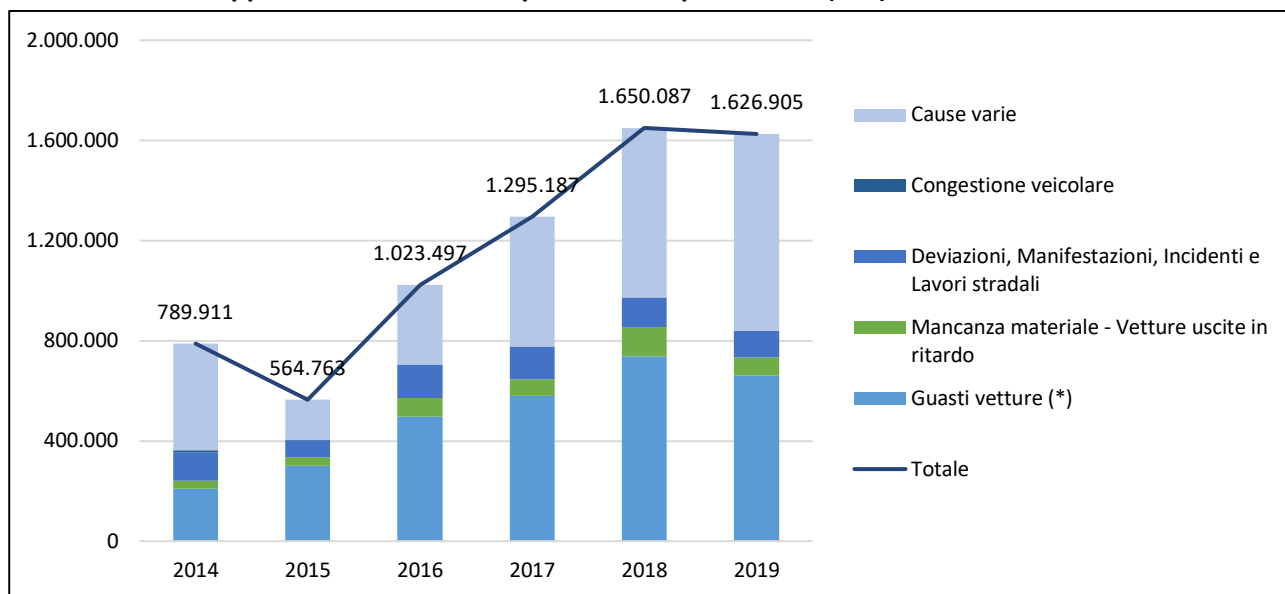
Causale	2018	2019
Guasti vetture (*)	737.973	662.119
Mancaza materiale - Vetture uscite in ritardo	117.015	71.659
Deviazioni, Manifestazioni, Incidenti e Lavori stradali	118.078	106.962
Congestione veicolare	5	-
Cause varie	677.016	786.165
Totale	1.650.087	1.626.905

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

* Al netto delle corse perse dovute a vetture difettose in garanzia

In relazione alle linee di superficie, il numero di corse soppresse è risultato in costante aumento tra il 2015 ed il 2018, prima della lieve diminuzione registrata nell'ultimo anno. In particolare, le corse soppresse per guasti alle vetture sono passate dalle circa 301mila del 2015 (301.588) alle circa 738mila del 2018 (737.958), per poi scendere alle 662.119 del 2019.

Graf. 10 - Corse soppresse delle linee di superficie Atac per causale (v.a.). Roma. Anni 2014-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

* Al netto delle corse perse dovute a vetture difettose in garanzia

La principale causa di soppressione delle corse metro nel 2019 è invece rappresentata dall'“adeguamento orario” (48,9% del totale corse soppresse), mentre i “guasti materiali” impattano per il 13,9%.

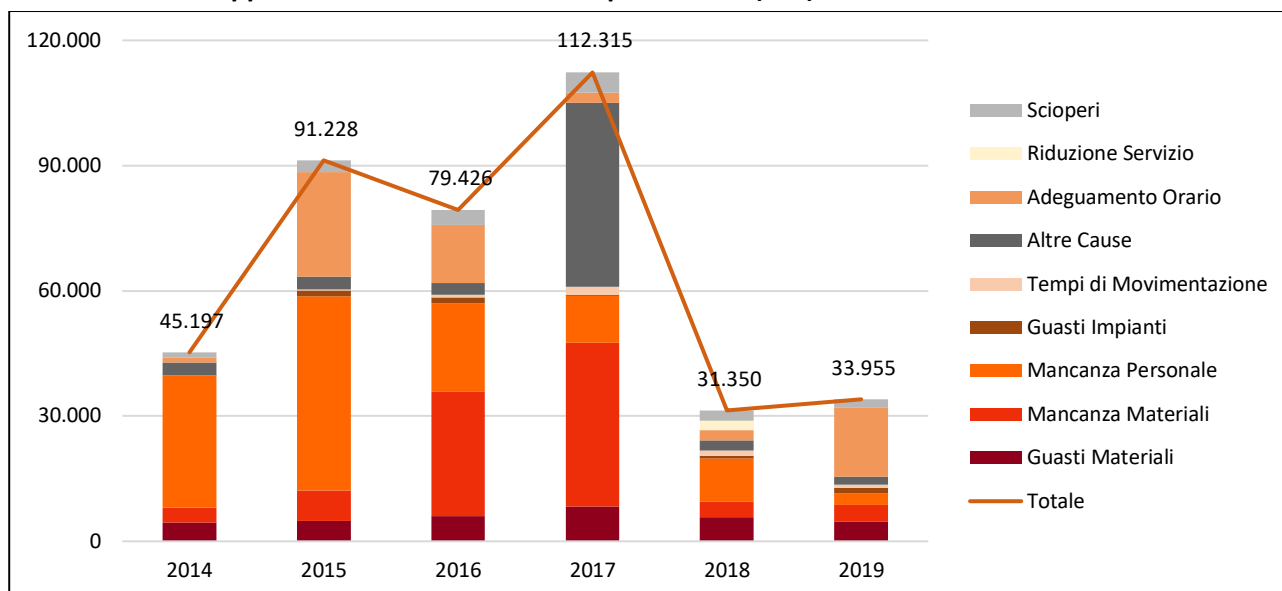
Tab. 5 - Corse soppresse delle linee metro Atac per linea e causale (v.a.). Roma. Anni 2018-2019

Metro	2018				2019			
	Linea A	Linea B/B1	Linea C	Totale metro	Linea A	Linea B/B1	Linea C	Totale metro
Guasti Materiali	1.634	3.998	134,37	5.766	1.735	2.767	224	4.726
Mancanza Materiali	1856	1.857	3,39	3.716	1417	1.706	889	4.012
Mancanza Personale	5.846	4.498	-	10.344	1.575	1.196	-	2.771
Guasti Impianti	85	191	396,29	672	461	377	490	1.328
Tempi di Movimentazione	148	1133	13,34	1.294	88	620	-	708
Altre Cause	1.140	739	513	2.392	1.029	536	338	1.903
Adeguamento Orario	816	1.616	-	2.432	8.989	7.585	30	16.604
Riduzione Servizio	-	-	2244	2.244	-	-	-	-
Scioperi	1.112	991	386	2.489	1.015	329	558	1.902
Totale	12.637	15.023	3.690	31.350	16.309	15.116	2.530	33.955

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Con riferimento alle linee metro, rispetto al 2016 e 2017 si nota la netta discesa della causale “mancanza di materiali”; rispetto al 2018, invece, si riduce il peso del generico raggruppamento delle “altre cause”, mentre riacquista consistenza quello della causale “adeguamento orario”, che risultava estremamente ridotto dopo gli alti valori registrati nel 2015 e 2016.

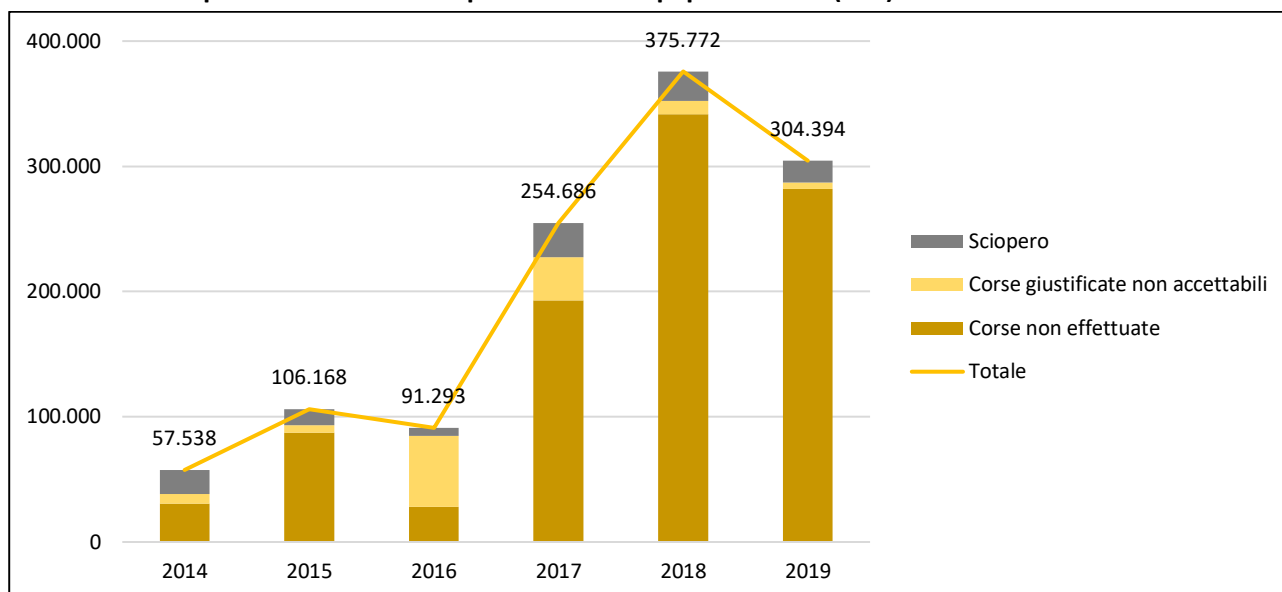
Graf. 11 - Corse soppresse delle linee metro Atac per causale (v.a.). Roma. Anni 2014-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

In relazione alle linee gestite da Roma Tpl, le corse perse nel 2019 ammontano a 304.394, pari all'11,5% delle corse programmate e in calo del 19,0% rispetto al 2018. In particolare, le corse non effettuate o "giustificate non accettabili" (ossia quelle corse svolte in maniera irregolare o svolte parzialmente per una perturbazione del servizio, per le quali l'agenzia Roma Servizi per la Mobilità ritiene non adeguate le giustificazioni fornite da Roma Tpl) nel 2019 sono pari a 287.055, un numero in diminuzione rispetto al 2018 (-18,5%) ma più che sestuplicato rispetto al 2014 (+647%). A queste cifre si aggiungono le corse cancellate per sciopero (17.339 nel 2019), in calo del 26% rispetto al 2018.

Graf. 12 - Corse perse delle linee di superficie Roma Tpl per causale (v.a.). Roma. Anni 2014-2019



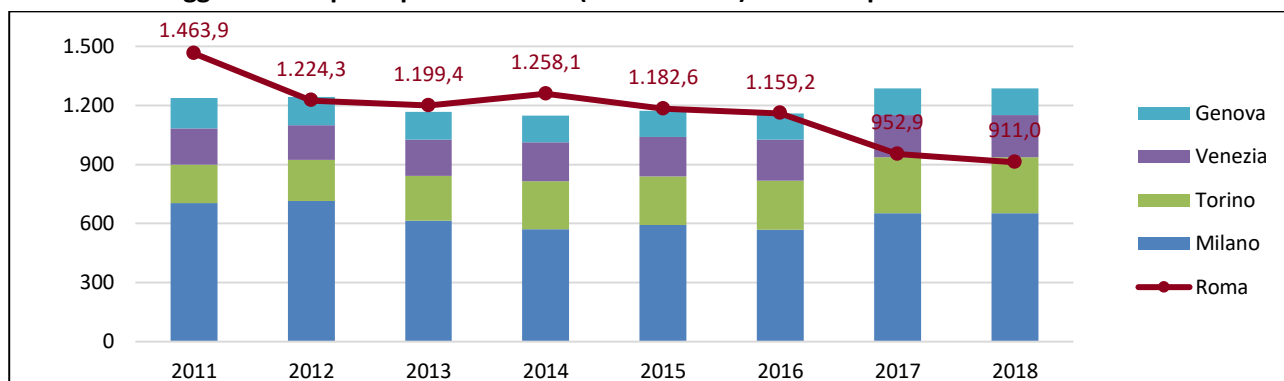
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM

La domanda di trasporto pubblico locale a Roma

Stima dei passeggeri del trasporto pubblico locale

La misura della “domanda di trasporto pubblico locale” costituisce ad oggi una questione di difficile decifrazione, soprattutto per la complessità legata al calcolo dei passeggeri delle linee di superficie. Il dato di “Passeggeri del trasporto pubblico locale”, validato nell’indagine Istat “Mobilità urbana”, è frutto di una stima basata sul numero di titoli di viaggio venduti, sui risultati di rilevazioni ad-hoc e sui conteggi effettuati dai dispositivi installati presso fermate o stazioni o a bordo dei veicoli. Gli ultimi dati disponibili sono quelli del 2018, anno in cui la domanda di trasporto pubblico locale a Roma è stata misurata in circa 911 milioni di passeggeri, in calo del 4,4% rispetto al 2017. Nel confronto con gli altri grandi Comuni, tale cifra corrisponde alla somma dei passeggeri annui stimati a Milano e Torino (mentre fino al 2016 la somma includeva virtualmente anche Venezia e Genova, in quarta e quinta posizione nella graduatoria nazionale).

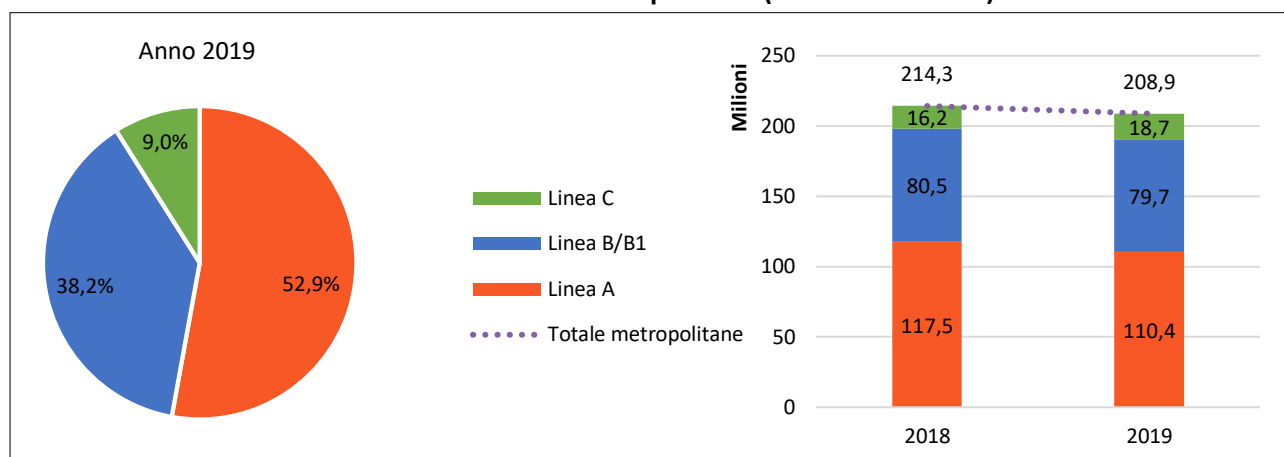
Graf. 13 - Passeggeri del trasporto pubblico locale (v.a. in milioni). Primi cinque Grandi Comuni. Anni 2011-2018



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

Una delle dimensioni misurabili in maniera puntuale è quella relativa alle vidimazioni ai tornelli delle stazioni metropolitane. Nel 2019, nello specifico, a Roma si sono registrati 208,9 milioni di vidimazioni ai tornelli metro, una cifra in calo del 2,5% rispetto all’anno precedente. Circa 110 milioni di vidimazioni (il 52,9% del totale) sono relative alla linea A, circa 80 milioni alla linea B/B1 (38,2% del totale) e poco meno di 19 milioni alla linea C (9,0% del totale). Su quest’ultima linea il volume di vidimazioni è cresciuto del 15,6% rispetto al 2018, mentre sulle prime due linee si rileva un calo pari rispettivamente a -6,0% e -1,0% rispetto al 2018.

Graf. 14 - Vidimazioni ai tornelli delle stazioni metro per linea (% e v.a. in milioni). Roma. Anni 2018-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Scendendo al dettaglio delle singole stazioni, si nota che circa 24 milioni di vidimazioni sono relative alle due linee di Termini (A e B); nelle prime dieci posizioni si trovano poi le stazioni di Ottaviano, San Giovanni (A), Flaminio, Piramide, Tiburtina, Anagnina, Spagna e Lepanto. Tra le variazioni più consistenti rispetto al 2018 si segnalano quelle relative a Barberini (-76,5% causa chiusura dal 21 marzo 2019), Repubblica (-34,6% causa chiusura fino al 25 giugno 2019) e San Giovanni (+29,0% metro A e +45,4% metro C grazie al collegamento tra le due linee). Diverse stazioni della linea C fanno registrare crescita consistenti in termini relativi, con l'eccezione della stazione Lodi che ha visto dimezzarsi il proprio volume di vidimazioni (-51,6%) in conseguenza dell'apertura a regime e del collegamento con la linea A della stazione San Giovanni.

Tab. 6 - Vidimazioni ai tornelli delle stazioni metro per linea e stazione (v.a.). Roma. Anni 2018-2019

Linea A	2018	2019	Linea B/B1	2018	2019	Linea C	2018	2019
Termini Linea A	14.295.463	15.557.216	Termini Linea B	8.579.242	8.106.998	S. Giovanni linea C	3.643.338	5.296.562
Ottaviano	9.158.142	8.500.808	Piramide	5.917.715	6.187.921	Gardenie	733.694	1.113.362
San Giovanni linea A	6.008.963	7.749.650	Tiburtina	6.106.746	6.051.096	Malatesta	1.065.891	991.543
Flaminio	8.413.059	7.513.828	Colosseo	5.920.632	5.628.800	Pigneto	870.444	882.836
Anagnina	6.749.074	6.032.155	San Paolo Basilica	4.928.771	4.881.794	Mirti	750.165	845.446
Spagna	5.775.854	5.871.962	Policlinico	4.647.898	4.798.853	Alessandrino	609.110	839.077
Lepanto	5.845.693	5.752.768	Bologna	3.665.896	3.959.231	Torre Maura	740.583	802.595
Battistini	4.704.782	4.739.513	Laurentina	4.131.747	3.687.372	Centocelle	698.512	751.370
Aurelia Cornelia	4.515.571	4.167.040	Rebibbia	3.623.788	3.271.430	Grotte Celoni	695.364	706.657
Valle Aurelia	3.558.487	3.715.331	Ponte Mammolo	2.613.009	3.031.368	Torre Gaia	468.918	671.416
Vittorio Emanuele	4.303.674	3.531.813	Palasport	2.442.092	2.721.350	Pantano-Mont.	453.755	627.136
Cipro Mus. Vaticani	3.984.220	3.405.539	Fermi	2.871.208	2.647.749	Lodi	1.282.509	620.737
Furio Camillo	3.332.186	3.282.818	Garbatella	2.794.112	2.570.608	Torre Angela	581.706	616.758
Re Di Roma	2.876.000	3.212.170	Jonio	2.200.939	2.374.163	Teano	271.631	604.042
Subaugusta	3.068.706	2.738.562	Magliana	2.323.411	2.373.124	Borghesiana	471.553	596.178
Colli Albani	2.913.823	2.643.918	Cavour	2.847.612	2.348.534	Giardinetti	453.456	519.889
Ponte Lungo	2.420.909	2.604.833	Castro Pretorio	2.095.097	2.170.887	Finocchio	551.956	512.209
Manzoni	2.638.177	2.589.161	Circo Massimo	2.132.480	2.074.119	Torrenova	617.619	481.837
Giulio Agricola	2.261.464	2.350.672	Monti Tiburtini	1.860.586	1.914.755	Torre Spaccata	459.198	465.134
Arco Di Travertino	2.412.780	2.343.693	Conca D'Oro	1.664.344	1.805.806	Bolognetta	350.706	368.491
Lucio Sestio	2.095.364	2.321.371	S.Agnese Annibaliano	1.578.272	1.733.444	Due Leoni-Font.	282.261	251.308
Numidio Quadrato	2.273.481	2.190.238	Libia Gondar	1.667.572	1.574.984	Graniti	145.453	159.812
Repubblica	3.185.319	2.083.915	Marconi	1.410.059	1.387.725			
Porta Furba	1.841.826	1.934.563	Pietralata	1.289.718	1.176.217			
Barberini	6.360.688	1.496.647	S. Maria Soccorso	1.076.231	1.110.769			
Cinecitta	1.195.300	1.144.888	Quintiliani	153.612	151.406			
Baldo Degli Ubaldi	1.340.465	961.072						
Totale Linea A	117.529.470	110.436.144	Totale Linea B/B1	80.542.789	79.740.503	Totale Linea C	16.197.822	18.724.395

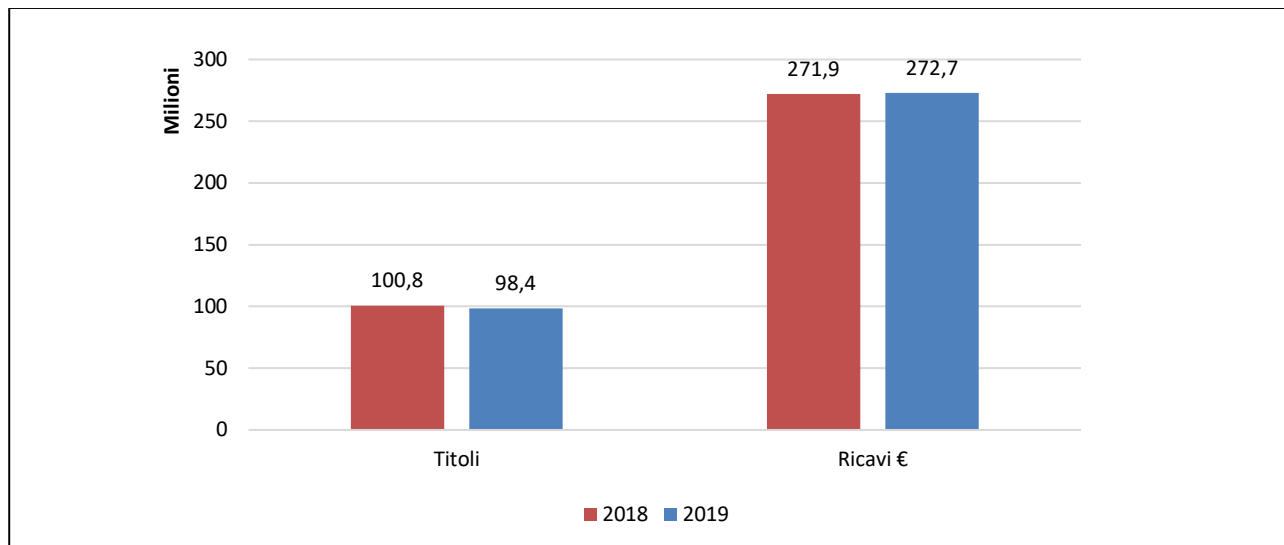
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Titoli di viaggio e relativi ricavi

Un'indicazione utile, nella stima dei volumi di traffico del trasporto pubblico locale, è fornita dal numero di titoli di viaggio venduti. Tuttavia, data la rilevante presenza di titoli di viaggio a validità mensile o annuale, tale misura offre soltanto una dimensione utile in termini di confronto temporale e di composizione dei titoli di viaggio per tipologia.

I titoli di viaggio venduti da Atac S.p.A. nel 2019 ammontano a 98,4 milioni di unità, in calo del 2,4% rispetto al 2018. I ricavi da titoli di viaggio, invece, risultano in lievissimo aumento anno su anno (+0,3%), e si attestano a 272,7 milioni di euro contro i 271,9 milioni del 2018.

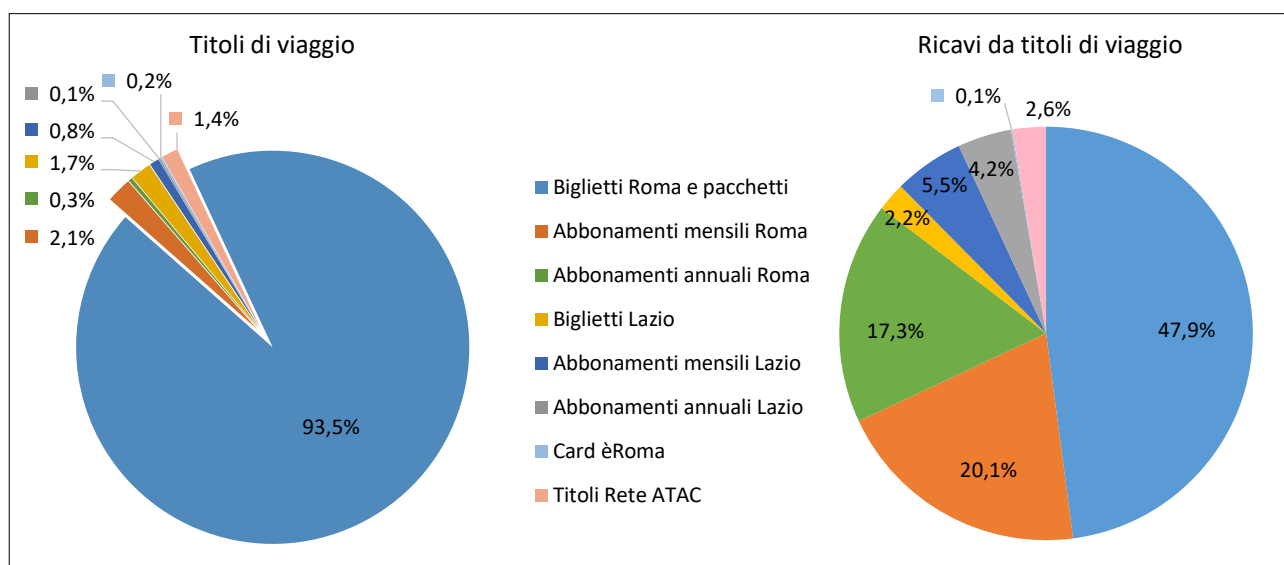
Graf. 15 - Titoli di viaggio Atac venduti e relativi ricavi (v.a. in milioni e milioni di €). Roma. Anni 2018-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

La composizione di titoli di viaggio Atac e relativi ricavi per tipologia è piuttosto stabile anno su anno. I biglietti e pacchetti di viaggio Atac relativi a Roma costituiscono all'incirca il 94% di tutti i titoli di viaggio venduti; il loro peso in termini di ricavi è però pari al 48,9% del totale. Rispetto ai ricavi, infatti, hanno peso rilevante anche gli abbonamenti mensili e annuali su Roma, che costituiscono rispettivamente il 2% e lo 0,3% dei titoli ma il 20,3% ed il 16,5% dei ricavi.

Graf. 16 - Titoli di viaggio Atac venduti e relativi ricavi per tipologia (%). Roma. Anno 2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Roma Servizi per la Mobilità

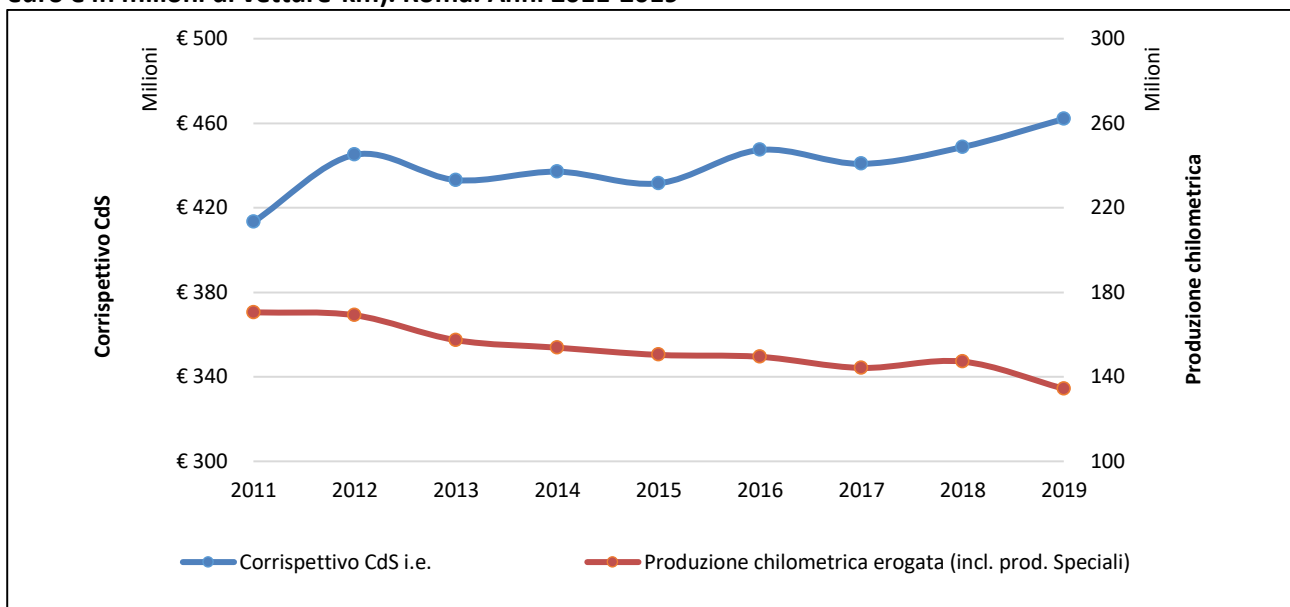
Contratti di servizio e adeguatezza del trasporto pubblico locale a Roma

Contratti di servizio e corrispettivi Atac-Roma Tpl

Il Contratto di Servizio Atac introdotto nel 2015 ha formalmente recepito il principio del “costo standard”, in riferimento al quale viene definita la remunerazione, in una prospettiva di efficientamento del trasporto pubblico locale. In base ai costi standard viene definito il cosiddetto “fabbisogno standard” e su questo è calcolato il “corrispettivo chilometrico standard” a favore del gestore; nel contratto di servizio Atac, tale corrispettivo è pari al 65% del fabbisogno (il restante 35% è da coprire tramite ricavi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio). Per il 2019, in particolare, la mancata produzione erogata ha comportato un ribasso del corrispettivo chilometrico a 453,2 milioni di euro.

Il corrispettivo relativo alla “Mobilità pubblica” non coincide con il solo corrispettivo-km e nel 2019 è pari a 462 milioni di euro, in crescita di 13,3 milioni di euro rispetto al 2018 (+3,0%). Se si confronta il corrispettivo per la mobilità pubblica con la produzione chilometrica effettuata da Atac, a puro titolo di riferimento concettuale, si nota che nel 2019 i due andamenti risultano divergenti, poiché la produzione è diminuita dell’8,7% rispetto al 2018. Tale divergenza emerge anche in alcuni degli anni precedenti; in relazione al 2016, tuttavia, è da considerare che si trattava del primo anno in cui è stato applicato per intero il nuovo contratto di servizio basato sul principio del “costo standard”.

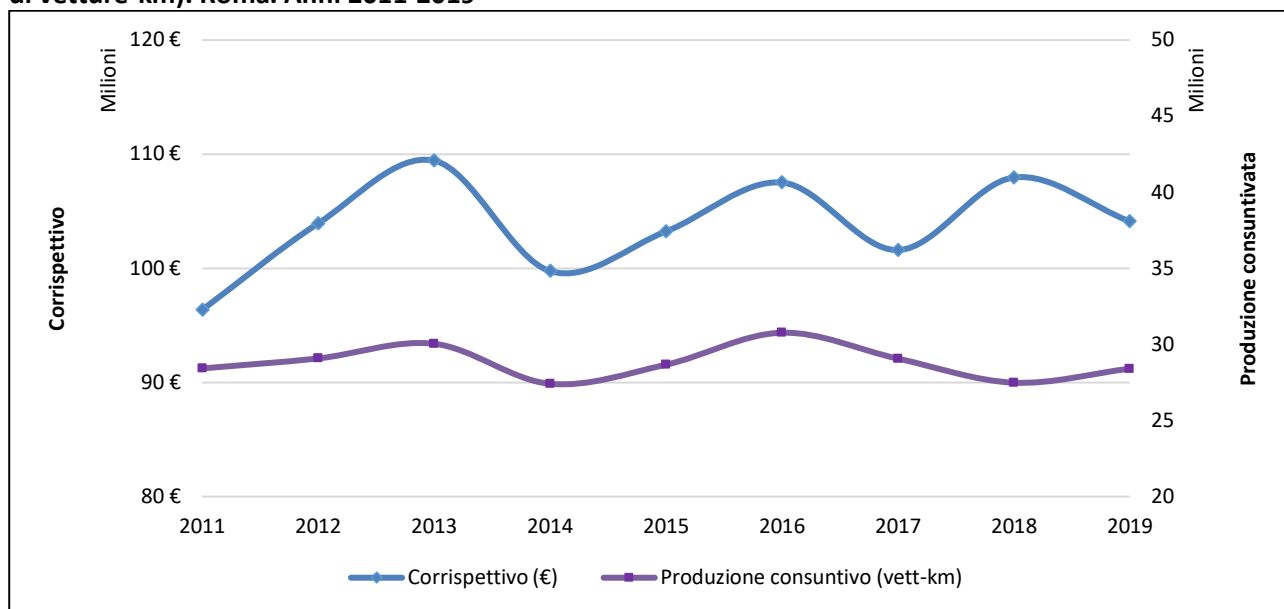
Graf. 17 - Corrispettivo Atac per la “mobilità pubblica” e produzione chilometrica erogata (v.a. in milioni di euro e in milioni di vetture-km). Roma. Anni 2011-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM / Atac

Il Contratto di Servizio di Roma Tpl non fa invece riferimento ai costi standard, ma prevede una remunerazione proporzionale alla produzione chilometrica erogata e specifiche penali legate a regolarità e qualità. Nel 2019, in particolare, il corrispettivo totale dovuto a Roma Tpl è pari a circa 104 milioni di euro (-3,6% rispetto al 2018) e risulta in calo la penale per mancato servizio (-18,5%, da 3,5 a 2,9 milioni di euro). Rispetto al 2018, le due variazioni in termini di corrispettivo e produzione consuntivata risultano ancora divergenti, ma in senso opposto rispetto a quanto rilevato l’anno precedente.

Graf. 18 - Corrispettivo Roma Tpl e produzione chilometrica consuntivata (v.a. in milioni di euro e in milioni di vetture-km). Roma. Anni 2011-2019



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati RSM

Adeguatezza del trasporto pubblico capitolino

In relazione all’adeguatezza del trasporto pubblico capitolino rispetto alle reali esigenze della città, un riferimento rilevante è costituito dai “livelli adeguati di servizio” (LAS), definiti come la produzione programmata che risulti non solo tecnicamente raggiungibile dal gestore, ma anche “ottimale per l’utenza”. A tale riguardo, è da notare che la produzione erogata da Atac non raggiunge mai i “livelli adeguati di servizio” così come definiti nel contratto di servizio.

Dal solo lato della qualità percepita, una parziale evidenza sull’adeguatezza del trasporto pubblico locale capitolino rispetto alle esigenze dell’utenza è desumibile dalla “Indagine sulla qualità della vita e dei servizi pubblici locali a Roma” dell’Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale (ACoS). Nell’edizione 2019 dell’indagine, in relazione al trasporto pubblico locale, il voto medio attribuito dall’utenza risulta mediocre per il servizio metro-ferroviario (voto medio 5,0 contro il 5,8 del 2018) e totalmente insufficiente per bus e tram (voto medio 4,1 contro il 4,4 del 2018). In relazione al servizio di superficie non si rileva una differenza consistente tra i voti attribuiti dagli utenti abituali (ossia quelli che dichiarano di utilizzare il servizio “molto o abbastanza spesso”) e da quelli occasionali (ossia quelli che dichiarano di utilizzare il servizio “raramente” o di non utilizzarlo mai); il voto medio dei primi è infatti pari a 4,2, quello dei secondi a 4,0. Per quanto concerne il servizio metro-ferroviario risulta invece leggermente superiore il voto medio attribuito dagli utenti abituali, sebbene la qualità del servizio non raggiunga neanche in questo caso la sufficienza minima (voto medio 5,3 contro il 4,7 degli utenti occasionali). La principale criticità evidenziata dagli utenti abituali del trasporto pubblico di superficie è legata a qualità ed efficacia del servizio (indicata come principale criticità dal 72,9% degli utenti abituali intervistati); la stessa voce è indicata come principale motivo di mancato utilizzo dalla maggior parte degli utenti occasionali del servizio di superficie (73,7%). In relazione al servizio metro, invece, il fattore qualità/efficacia è indicato come principale criticità da poco più della metà degli utenti abituali (56,2%); lo stesso fattore è indicato come principale motivo di mancato utilizzo della metropolitana dal 54,0% degli utenti occasionali, un quarto dei quali si dichiara semplicemente “non interessato” al servizio.

Le differenze tra municipi in termini di voto medio non sono consistenti. Per quanto riguarda bus e tram variano dal 3,9 dei municipi III, V e IX al 4,4 del municipio X; in relazione al servizio di metropolitana variano invece dal 4,6 del municipio XI al 5,4 del municipio X.

Tab. 7 - Voto medio attribuito al servizio dagli utenti del trasporto pubblico locale per tipologia di servizio per municipio (voto su scala 1-10). Roma. Anni 2018-2019

Municipio	Bus e Tram		Metropolitana	
	2018	2019	2018	2019
I	4,4	4,0	5,7	4,9
II	4,2	4,1	5,5	4,9
III	4,5	3,9	5,9	4,8
IV	4,2	4,0	5,6	5,3
V	4,3	3,9	5,8	5,1
VI	4,5	4,3	6,1	5,3
VII	4,7	4,2	6,2	5,1
VIII	4,3	4,0	5,9	5,0
IX	4,1	3,9	5,5	5,0
X	4,6	4,4	5,6	5,4
XI	4,6	4,0	5,8	4,6
XII	4,2	4,1	5,6	4,8
XIII	4,5	4,0	6,2	5,0
XIV	4,1	4,2	6,0	5,0
XV	4,3	4,0	5,8	4,9
Roma	4,4	4,1	5,8	5,0
<i>Utenti abituali ("molto" o "abbastanza spesso")</i>	4,3	4,2	6,0	5,3
<i>Utenti occasionali ("raramente" o "mai")</i>	4,5	4,0	5,6	4,7

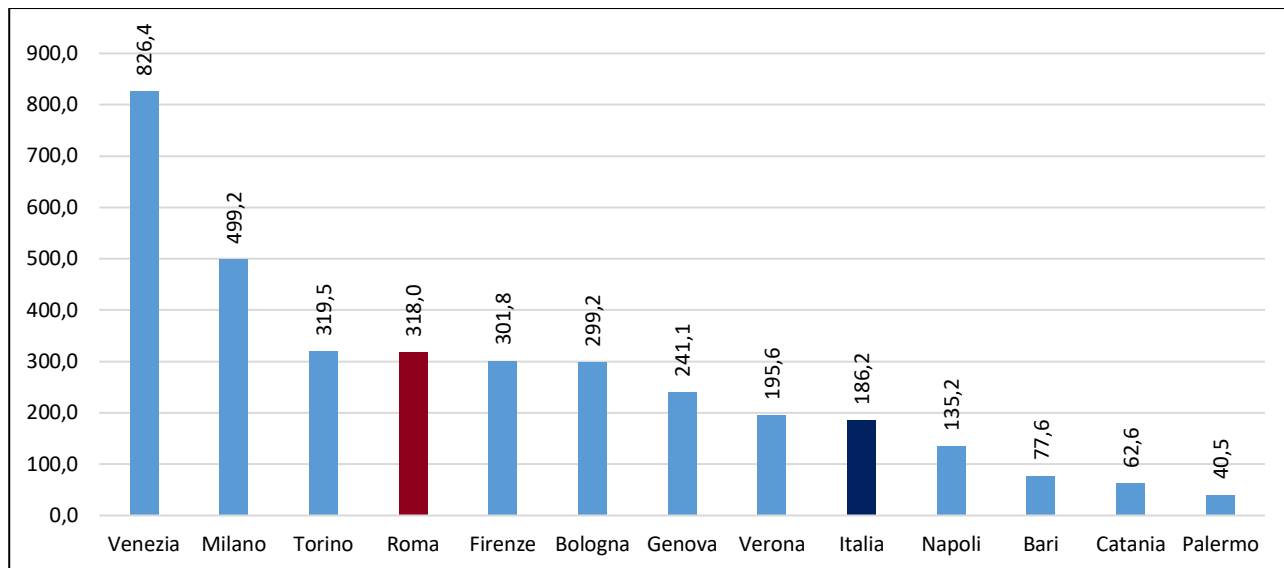
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali di Roma Capitale

Indicatori di confronto nazionali

Data la mancanza di dati pubblici certificati relativi ai singoli gestori del servizio di trasporto pubblico locale, il confronto tra Roma e gli altri grandi Comuni italiani è attuabile solo con riferimento ai dati Istat - indagine "Mobilità urbana" - con aggiornamento all'anno 2018. Gli indicatori disponibili fanno riferimento in generale all'offerta di trasporto pubblico locale, con la sola eccezione del dato relativo ai passeggeri annui, già parzialmente analizzato con riferimento ai primi cinque comuni italiani in termini di volumi assoluti. In linea generale, è opportuno rimarcare che il ricorso al trasporto pubblico ha una propria caratterizzazione che è ovviamente legata alla rete, all'accessibilità, all'efficacia del servizio, ma anche alla conformazione del territorio e degli insediamenti, alla geografia economico-produttiva e di offerta di servizi ed allo sviluppo complessivo del tessuto urbano. A tale riguardo, le percentuali di spostamenti tramite mezzi pubblici variano da valori inferiori al 10% (Palermo, Catania, Bari e Verona) a valori prossimi al 20% come nel caso di Milano (20,9%) e Roma (19,1%)⁵. Se si analizza nello specifico l'indicatore di passeggeri annui per abitante, si nota che tra i Grandi Comuni Roma si posiziona al quarto posto dopo Venezia, Milano e Torino, con un valore pari a circa 318; rispetto al 2017, dunque, la Capitale risulta scavalcata da Torino nella graduatoria. In relazione a tale confronto, tuttavia, sono da rimarcare la ridotta dimensione demografica di Venezia e l'elevatissimo peso dei lavoratori dell'hinterland milanese rispetto alla mobilità pubblica cittadina.

⁵ "Mobilitaria 2019" - Il rapporto Kyoto club - CNR-IIA in collaborazione con OPMUS ISFORT

Graf. 19 - Passeggeri annui del trasporto pubblico locale per abitante. Grandi Comuni. Anno 2018

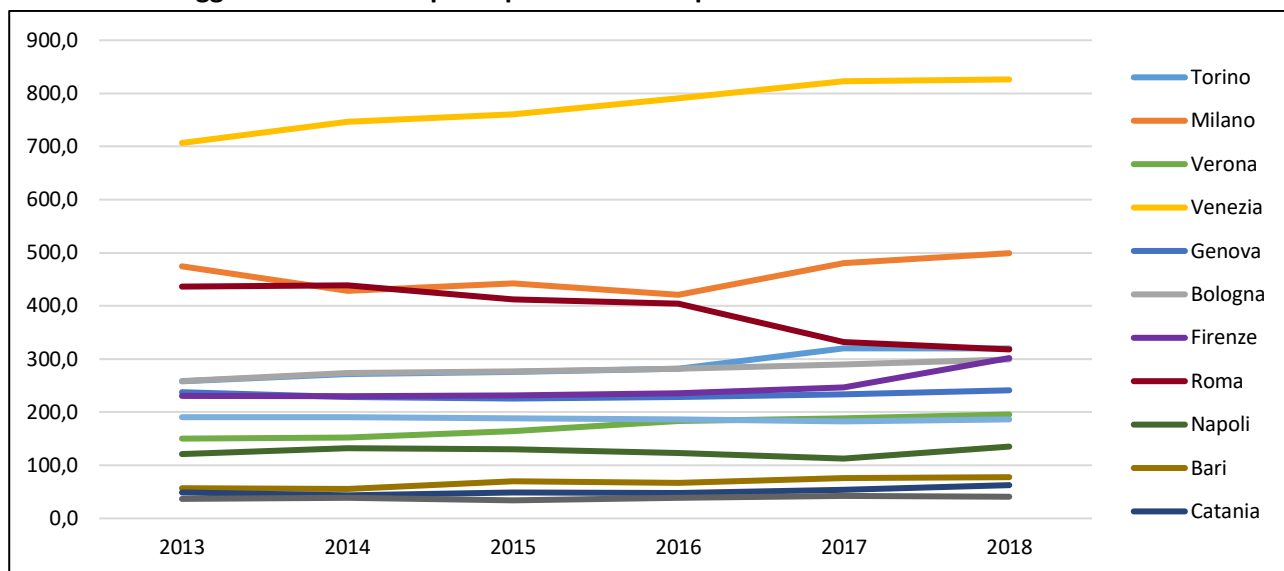


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

Nota: La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

L'evoluzione recente dell'indicatore mostra soltanto alcune variazioni di rilievo, concentrate soprattutto negli ultimi tre anni di rilevazione. Rispetto al 2016, infatti, a fronte della sostanziale stabilità registrata a livello nazionale, si notano il netto calo stimato su Roma (-21,2%) e la sensibile crescita di Torino (+13,2%), Milano (+18,6%), Firenze (+28,0%), Bari (+16,0%) e Catania (+30,7%). Nell'ultimo anno, oltre a Firenze (+22,5%), risulta in crescita soprattutto il dato di Napoli (+20,1%).

Graf. 20 - Passeggeri annui del trasporto pubblico locale per abitante. Grandi Comuni. Anni 2013-2018

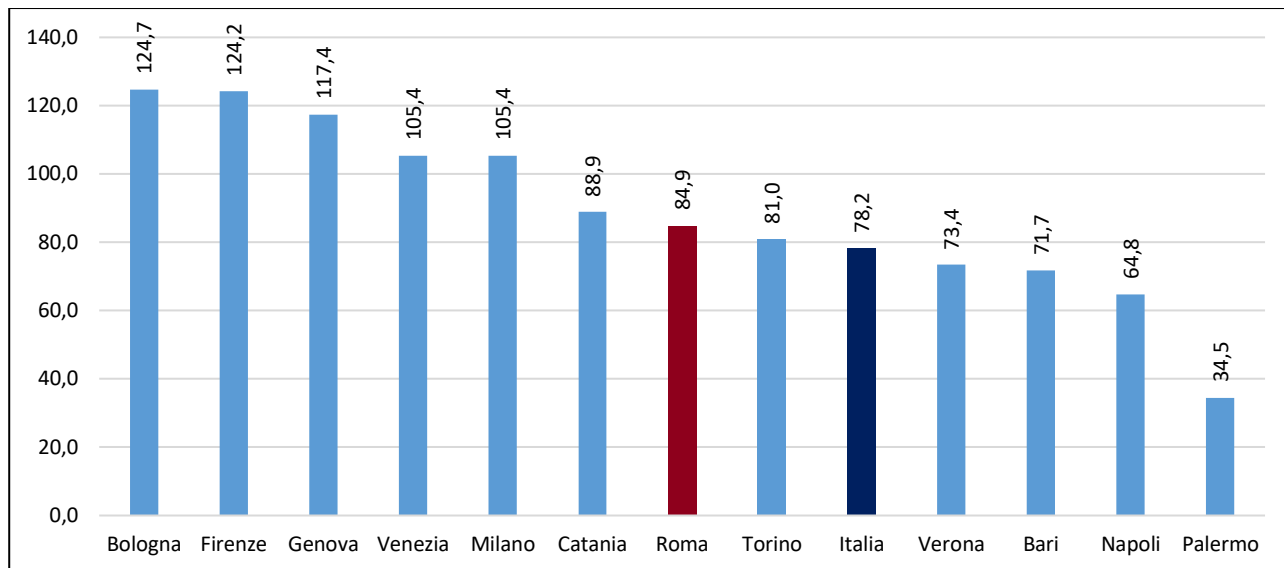


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

Nota: La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

Il primo indicatore di rilievo relativo all'offerta di trasporto pubblico locale è quello della disponibilità di mezzi per 100 mila abitanti, rispetto al quale Roma si colloca complessivamente in posizione medio-bassa. Nello specifico, il valore relativo al complesso di autobus e filobus è leggermente superiore al valore medio dei Comuni capoluogo italiani (84,9 contro 78,2 per 100.000 abitanti) all'interno di una graduatoria che vede nelle prime posizioni Bologna, Firenze e Genova.

Graf. 21 - Disponibilità di autobus e filobus (veicoli per 100 mila abitanti). Grandi Comuni. Anno 2018

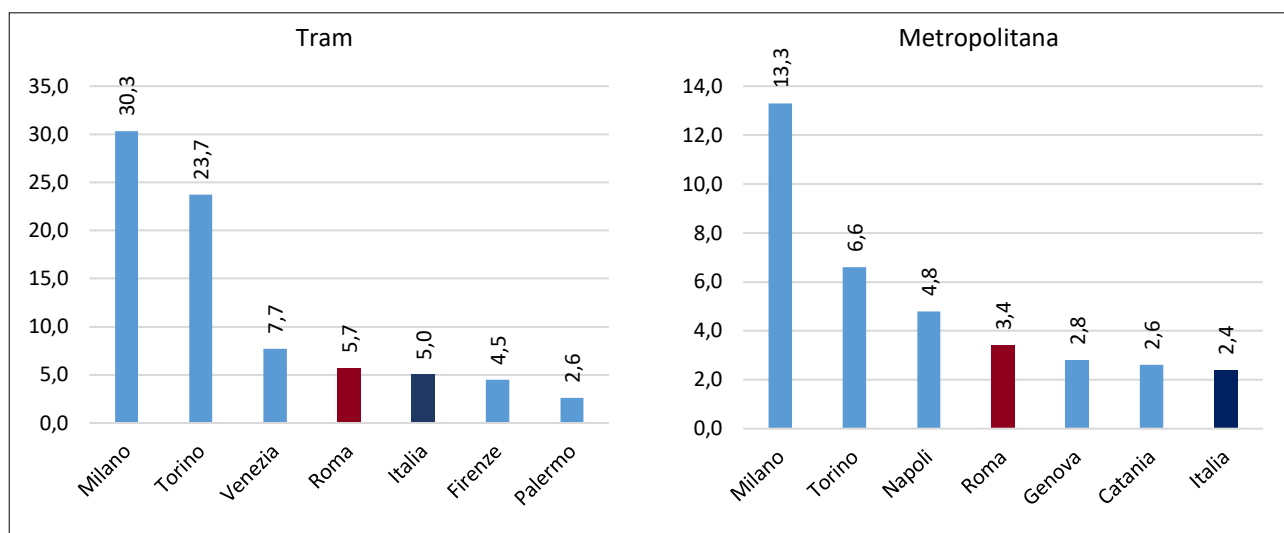


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

Nota: La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

Per quanto riguarda gli indicatori relativi a tram e metropolitane, i livelli più elevati sono riferiti a Milano e Torino. In entrambi i casi, Roma si colloca a livello intermedio: la disponibilità di tram risulta stabile attorno al valore di 5,7 vetture per 100.000 abitanti, mentre la disponibilità di mezzi di metropolitana si attesta a 3,4 convogli per 100.000 abitanti.

Graf. 22 - Disponibilità di tram e metropolitane (vetture o convogli per 100 mila abitanti). Grandi Comuni. Anno 2018



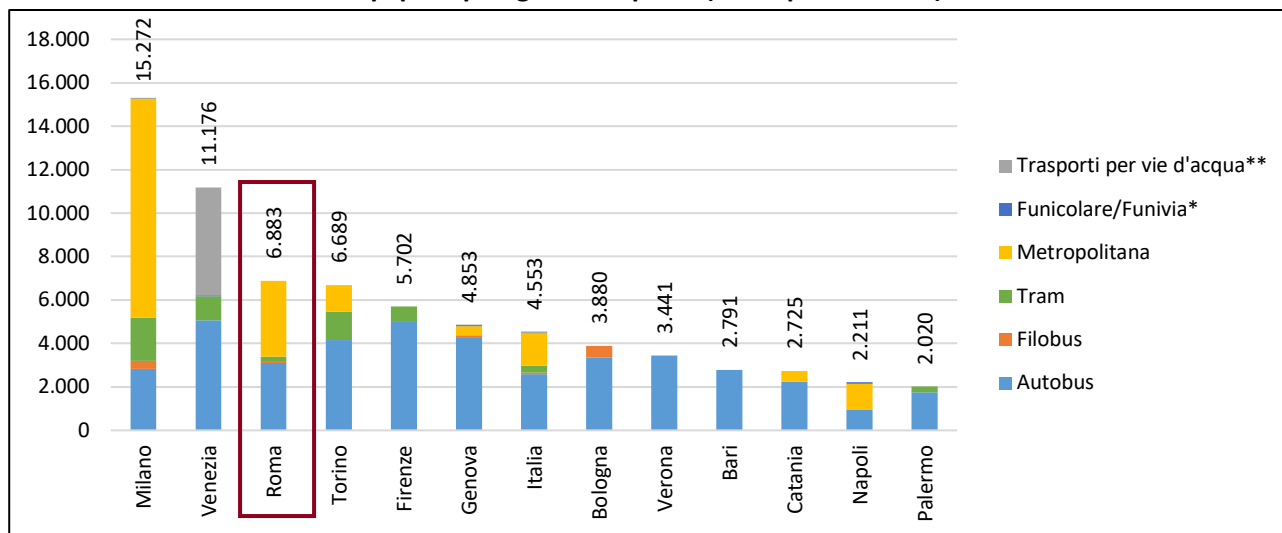
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

Nota: La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

La disponibilità di mezzi non dà tuttavia idea della capacità complessiva né della reale produzione del servizio in termini di percorrenze. Un indicatore più efficace, nella valutazione comparativa dell'offerta di trasporto pubblico locale, è dato dai posti-km per abitante. Rispetto a tale indicatore, nel panorama nazionale Roma si colloca nella fascia alta, con 6.883 posti-km per abitante (contro i 4.553 della media dei Comuni capoluogo). Il dato di Roma è inferiore soltanto a quelli di Venezia (11.176) e Milano (15.272), che beneficiano di un maggior apporto per abitante rispettivamente in relazione ai trasporti per vie d'acqua e ai trasporti sulle linee

della metropolitana. Rispetto all'anno precedente è da notare che i dati di Roma e Venezia risultano in lieve calo (-1,3% e 2,3%), mentre Milano è stabile/in lievissima crescita (+0,3%).

Graf. 23 - Posti-km offerti dal tpl per tipologia di trasporto (valori per abitante). Grandi Comuni. Anno 2018



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

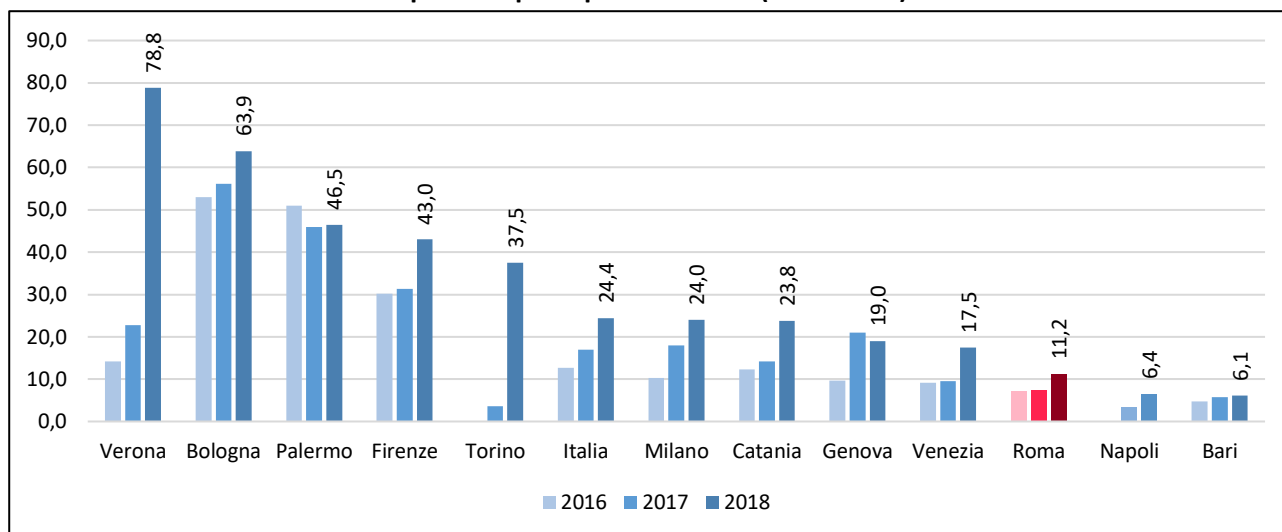
*Sono considerati i soli impianti che collegano tra loro diversi quartieri o località abitate del comune, escludendo in ogni caso gli impianti a funzionamento stagionale o comunque a uso prevalentemente o esclusivamente turistico. Per Milano e Venezia, sono assimilati alla funicolare i servizi ettometrici di navetta a guida automatica (People mover) presenti in città.

**Sono considerati i servizi di linea marittimi, lagunari, fluviali o lacustri esercitati con vaporetto, traghetti e simili, che effettuano almeno 2 fermate entro il territorio comunale, escludendo i servizi a funzionamento stagionale o comunque a uso prevalentemente o esclusivamente turistico.

La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

Un'indicazione utile sui fattori di qualità, sostenibilità e modernità del trasporto urbano su gomma è desumibile dalla percentuale di veicoli in classe di emissione Euro 6 rispetto al totale del parco adibito al trasporto pubblico locale. In particolare, nel 2018 gli autobus Euro 6 utilizzati per il trasporto pubblico locale a Roma risultano pari all'11,2% del totale (contro un valore medio nazionale pari al 24,4%), una quota che, sebbene in crescita anno su anno, è superiore soltanto a quella di Napoli e Bari all'interno dei Grandi Comuni italiani.

Graf. 24 - Autobus Euro 6* utilizzati per il trasporto pubblico locale (% sul totale). Grandi Comuni. Anni 2016-2018



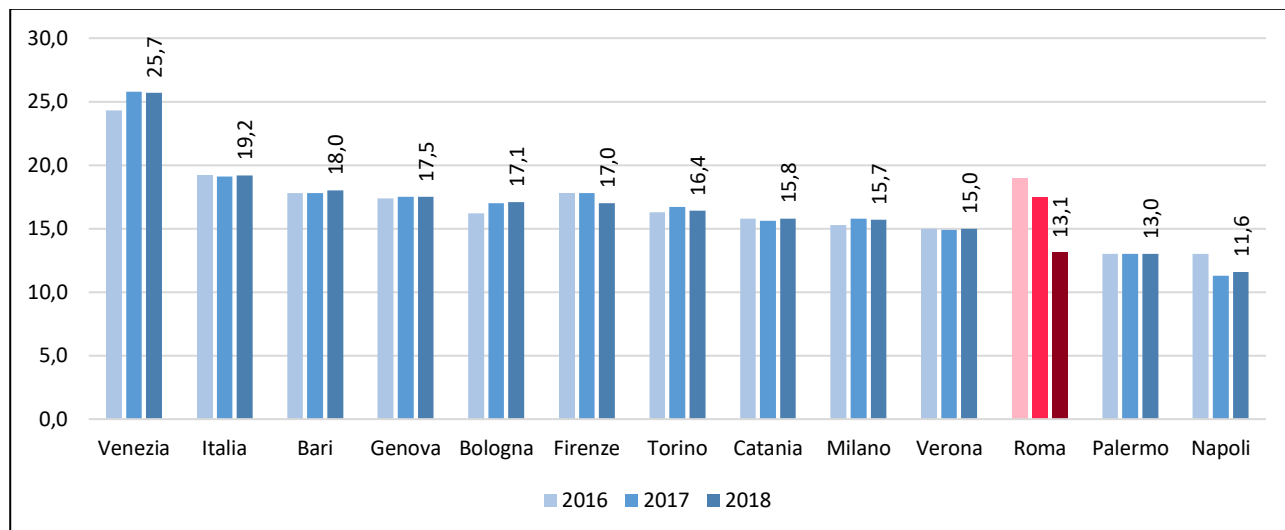
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

*Inclusi gli autobus a trazione elettrica integrale o altri a emissioni zero.

La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.

Un altro indicatore utile in termini comparativi è quello relativo alla velocità commerciale dei servizi del trasporto pubblico locale; tale indicatore, tuttavia, necessita in misura ancor più evidente di una lettura che tenga conto della complessità del territorio di riferimento. La velocità commerciale nei Grandi Comuni italiani ha un intervallo di variazione piuttosto ristretto, in gran parte compreso tra i 15 ed i 18 Km/h; in tale contesto fanno eccezione da un lato Palermo, Napoli e Roma (la cui velocità commerciale nel 2018 scende a 13,1 Km/h) e dall'altro Venezia (25,7 Km/h). In tale graduatoria Roma si colloca dunque in posizione estremamente bassa, con un valore che è fisiologicamente inferiore alla media dei Comuni capoluogo italiani (19,2 Km/h), dai quali si differenzia nettamente in termini di dimensioni e complessità.

Graf. 25 - Velocità commerciale dei servizi di trasporto pubblico locale (Km/h). Grandi Comuni. Anni 2016-2018



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Istat

La dicitura Italia si riferisce al complesso dei comuni capoluogo per i quali i dati sono disponibili nell'anno di riferimento.