



# IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE A ROMA

Anno 2020

## Indice

<b>L'offerta di trasporto pubblico locale a Roma .....</b>	<b>4</b>
Parco mezzi e rete del trasporto pubblico locale.....	4
Produzione e programmazione del servizio .....	7
Corse perse per causale .....	10
<b>La domanda di trasporto pubblico locale a Roma .....</b>	<b>13</b>
Stima dei passeggeri del trasporto pubblico locale .....	13
Titoli di viaggio e relativi ricavi .....	14
<b>Contratti di servizio e adeguatezza del trasporto pubblico locale a Roma.....</b>	<b>15</b>
Contratti di servizio e corrispettivi Atac-Roma Tpl .....	15
Adeguatezza del trasporto pubblico capitolino .....	16
Indicatori di confronto con i grandi Comuni italiani .....	17

## I numeri più significativi

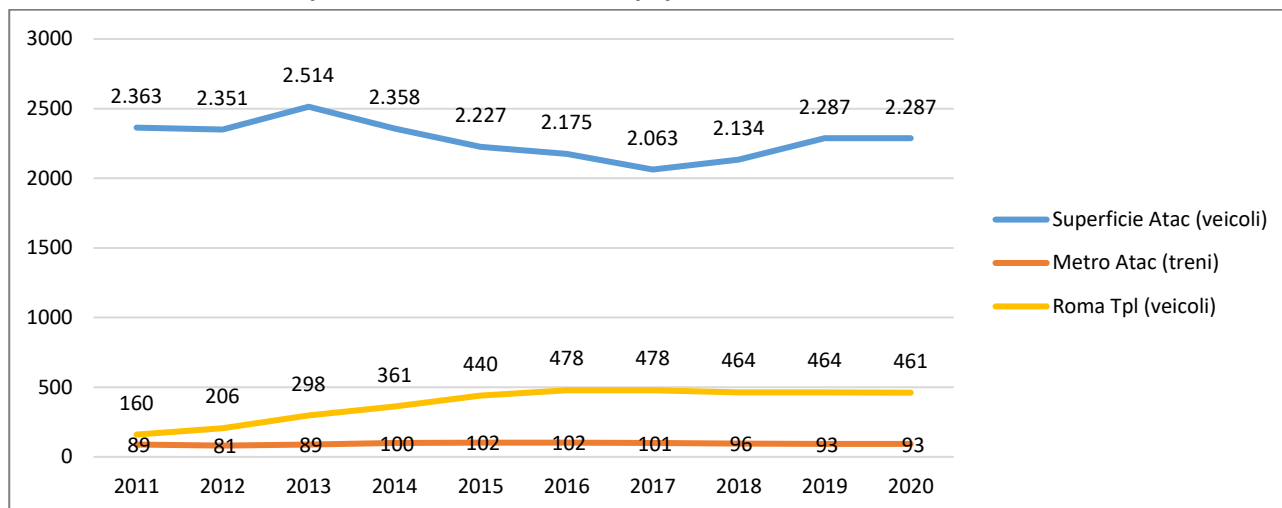
<b>12,3 anni</b>	Età media delle vetture Atac al 31.12.2020 (-4,7%% rispetto al 2019)
<b>177 mln</b>	Vetture-km effettuate da Atac e Roma Tpl nel 2020 (-0,5% rispetto al 2019)
<b>16,3%</b>	Percentuale di produzione effettuata da Roma Tpl sul totale vetture-km 2020
<b>-9,9%</b>	Differenza tra servizio effettuato e programmato 2020 (-19,4 mln vetture-km)
<b>1.137.534</b>	Corse Atac soppresse nel 2020 (-23,5% rispetto al 2019)
<b>213.643</b>	Corse Roma Tpl non effettuate nel 2020 (-24,2% rispetto al 2019)
<b>38%</b>	Peso della causale “Guasti alle vetture” sul totale delle corse di superficie Atac soppresse nel 2020
<b>71%</b>	Peso della causale “Adeguamento orario” sul totale delle corse metro Atac soppresse nel 2020
<b>39,4 mln</b>	Titoli di viaggio Atac venduti nel 2020 (-59,9% rispetto al 2019)
<b>131,7 mln</b>	Vidimazioni ai tornelli delle stazioni metro nel 2020 (-51,7% rispetto al 2019)

## L'offerta di trasporto pubblico locale a Roma

### Parco mezzi e rete del trasporto pubblico locale

Il trasporto pubblico capitolino è affidato ad Atac S.p.A.<sup>1</sup> e Roma Tpl s.c.a.r.l.<sup>2</sup>. Il servizio di competenza Atac viene svolto con un parco mezzi che al 31.12.2020 ammonta a 2.845 vetture (+0,4% rispetto al 2019). I mezzi di superficie sono 2.287 (+1,3% rispetto al 2019), di cui 2.123 autobus<sup>3</sup> e 164 tram, mentre la dotazione della metropolitana è di 93 treni per un totale di 558 vetture (-3,1% rispetto al 2019).

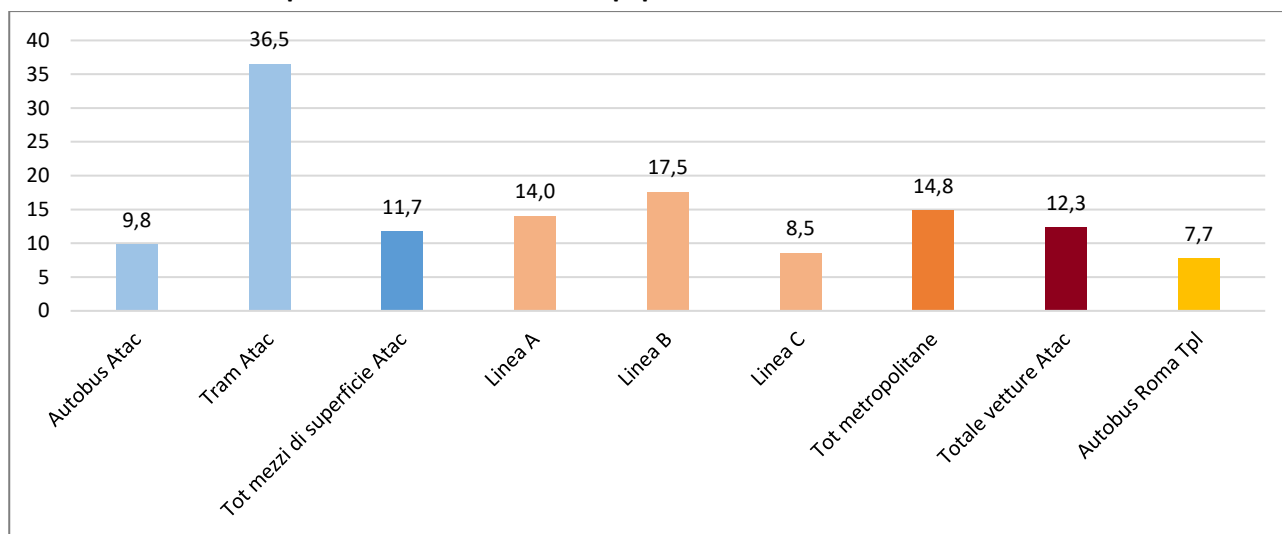
**Graf. 1 - Consistenza del parco mezzi Atac e Roma Tpl per linea di servizio. Anni 2011-2020**



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

Il parco veicoli di Roma Tpl ammonta invece a 461 vetture (-0,6% rispetto al 2019) con un'età media di 7,7 anni. L'età media del parco Atac è pari a 12,3 anni (-4,7% rispetto al 2019), con picchi di "anzianità" in relazione ai tram (36,5 anni in media) ed ai convogli della metro B (17,5 anni in media).

**Graf. 2 - Età media del parco mezzi Atac e Roma Tpl per linea. Anno 2020**

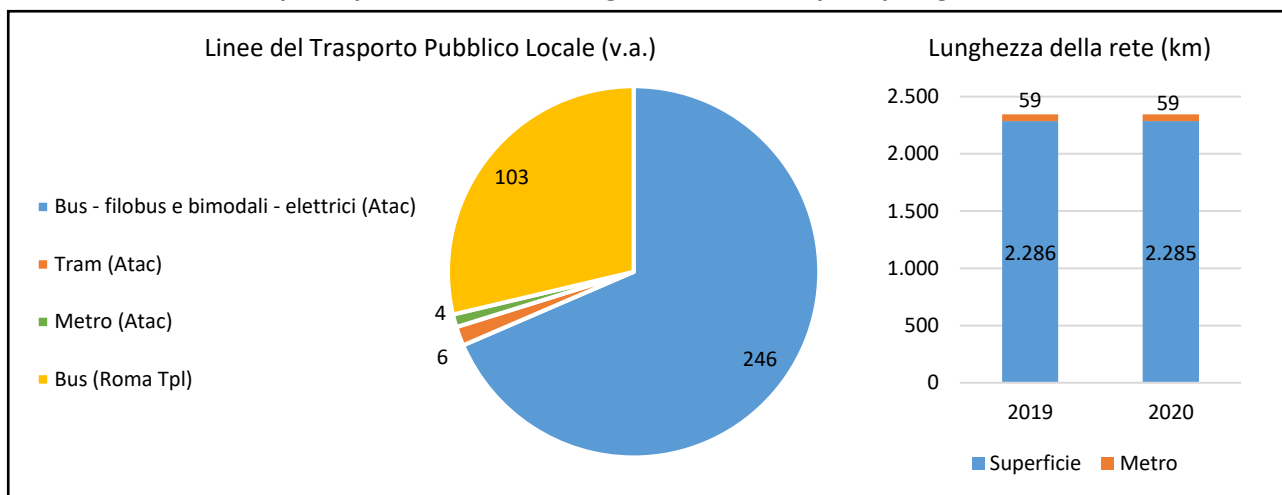


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Bilancio Atac - Roma Servizi per la Mobilità

<sup>1</sup> Contratto di servizio relativo alla DGCa 273/2015, con validità prorogata dal 3 dicembre 2019 al 3 dicembre 2021.  
<sup>2</sup> 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.  
<sup>3</sup> Dato comprensivo dei filobus.

Le linee sulle quali vengono impiegati i mezzi Atac sono 256 (246 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 (28,7% del totale). La lunghezza della rete di linea è pari a 2.344,4 km, di cui 2.285 km di superficie e 59,4 km di metro (valori pressoché stabili rispetto all'anno precedente).

**Graf. 3 - Linee del trasporto pubblico locale e lunghezza della rete per tipologia. Roma. Anni 2019-2020**



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

Al 31.12.2020 le fermate del trasporto pubblico locale a Roma sono 8.337, una cifra leggermente inferiore all'anno precedente (-0,6%). Di queste, 75 sono fermate della metropolitana e 8.262 fermate di superficie. Il numero di fermate per 10.000 abitanti è pari a 29,5, con valore massimo nel municipio IX (47,4) 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 30,1 e 23,7 fermate per kmq) e valore minimo nel municipio XV (3,4 fermate per kmq).

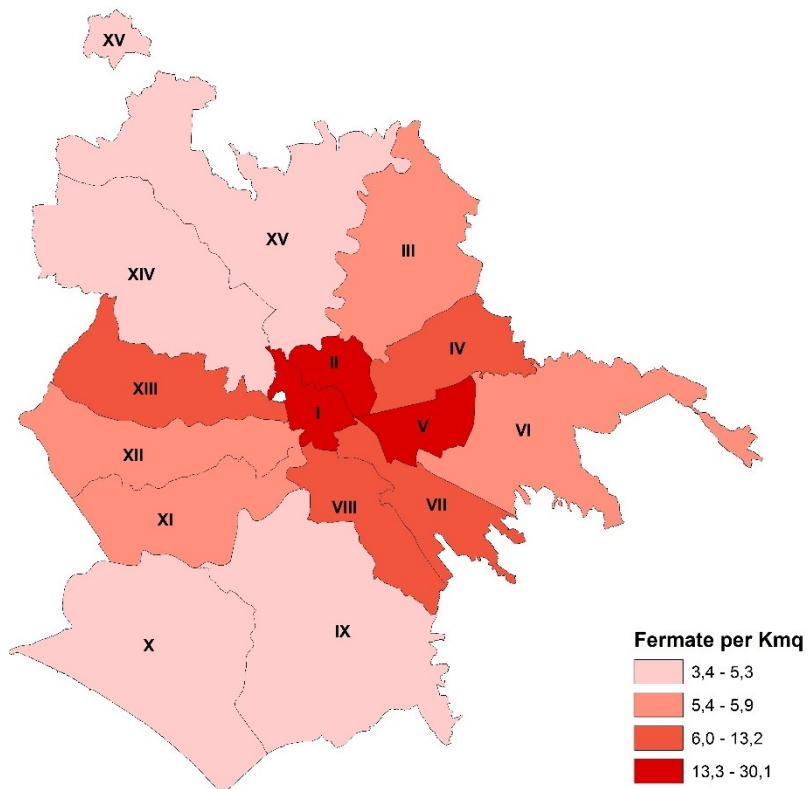
**Tab. 1 – Fermate\* del trasporto pubblico locale al 31.12 per municipio (v.a. e indicatori). Roma. Anno 2020**

Municipio	Fermate	Densità di fermate per Km <sup>2</sup>	Fermate per 10.000 abitanti
I	605	30,1	36,6
II	466	23,7	28,1
III	529	5,4	26,0
IV	480	9,8	27,7
V	463	17,2	19,3
VI	636	5,6	25,0
VII	607	13,2	20,2
VIII	422	8,9	32,7
IX	867	4,7	47,4
X	799	5,3	34,8
XI	401	5,6	26,1
XII	428	5,9	30,6
XIII	420	6,3	32,0
XIV	554	4,1	29,1
XV	636	3,4	39,9
Fuori Comune	24	-	-
<b>Roma</b>	<b>8.337</b>	<b>6,5</b>	<b>29,5</b>

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

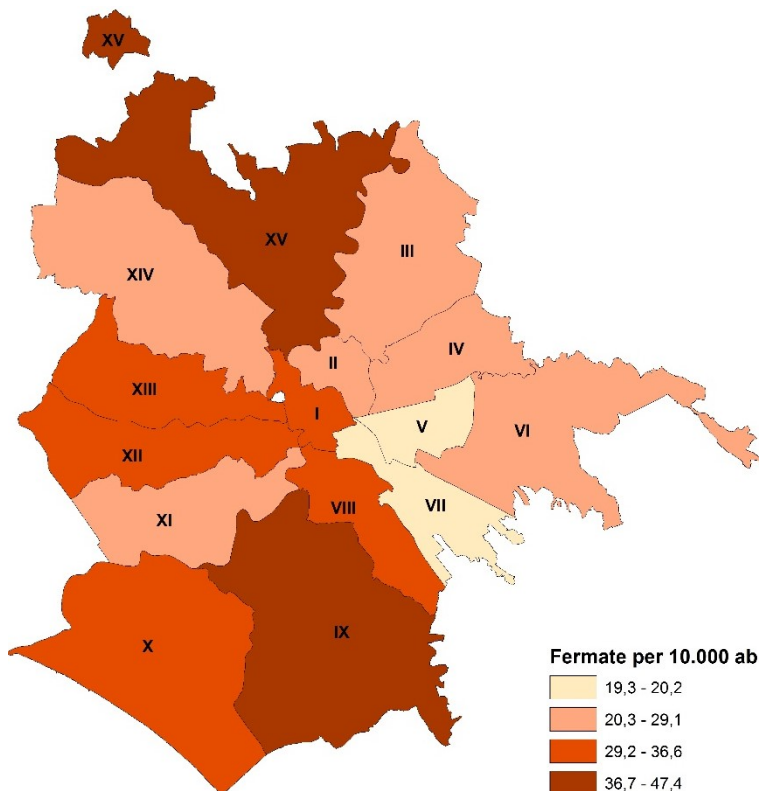
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Roma Servizi per la Mobilità e Anagrafe Roma Capitale

**Fig. 1 – Densità di fermate del trasporto pubblico locale per Kmq per municipio. Roma. Anno 2020**



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 2020**

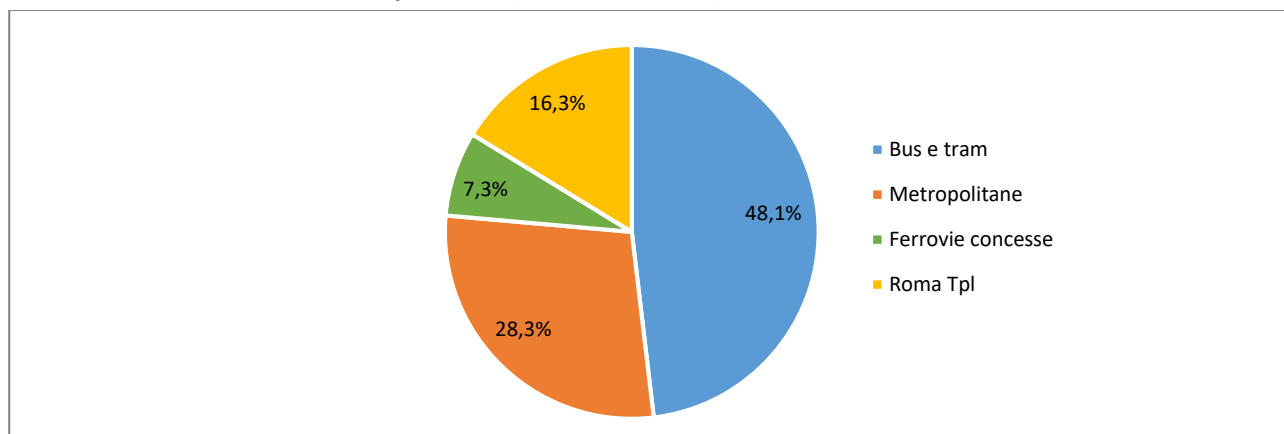


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac e Anagrafe Roma Capitale

## 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 Atac<sup>4</sup>. Includendo anche questa linea di produzione, nel 2020 Atac e Roma Tpl hanno garantito complessivamente 177 milioni di vetture-km, un valore in leggero calo (-0,5%) rispetto all'anno precedente, esclusivamente per il netto decremento registrato sulle ferrovie concesse (-14,2% di servizio effettuato rispetto al 2019). Circa la metà della produzione totale 2020 risulta effettuata da bus e tram Atac (48,1%) ed un ulteriore 28,3% dal servizio metro; Roma Tpl detiene il 16,3% della produzione effettuata, mentre le ferrovie concesse il 7,3%.

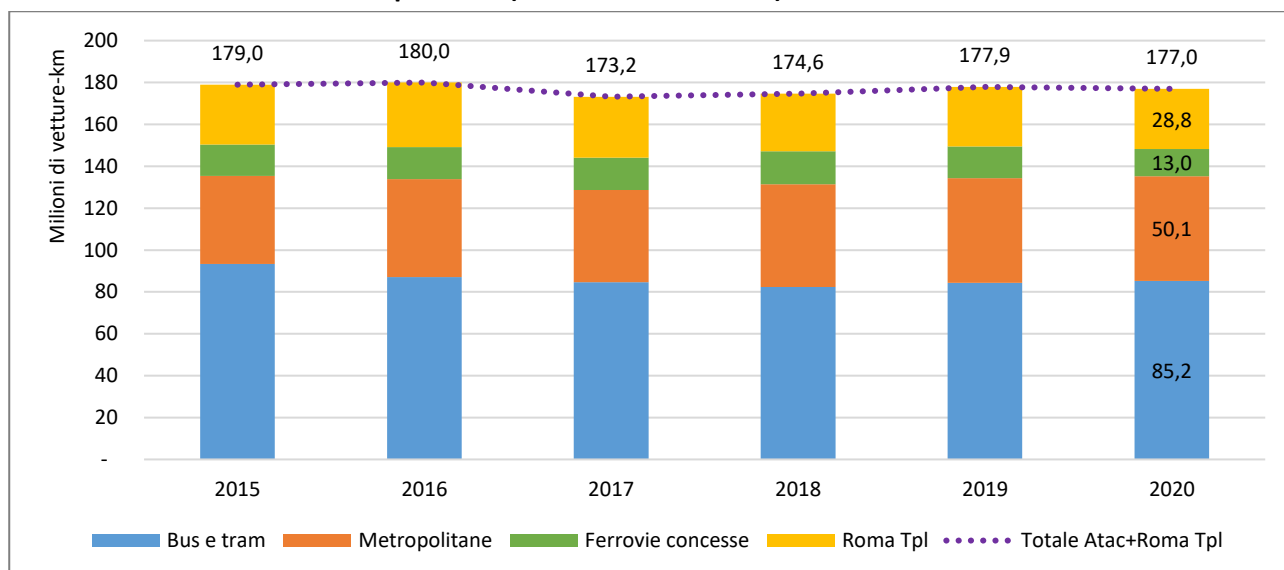
**Graf. 4 – Produzione effettuata per linea (% di vetture-km). Roma. Anno 2020**



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

Rispetto a cinque anni prima, la produzione totale risulta in calo di circa 2 milioni di vetture-km (-1,1%), soprattutto per effetto della riduzione della produzione di superficie Atac (-10,2 milioni di vetture-km per bus e tram, pari a -9,4% rispetto al 2015), non compensata dall'incremento sulle linee metro (+8,1 milioni di vetture-km, pari a +19,5% rispetto al 2015).

**Graf. 5 – Produzione effettuata per linea (milioni di vetture-km). Roma. Anni 2015-2020**

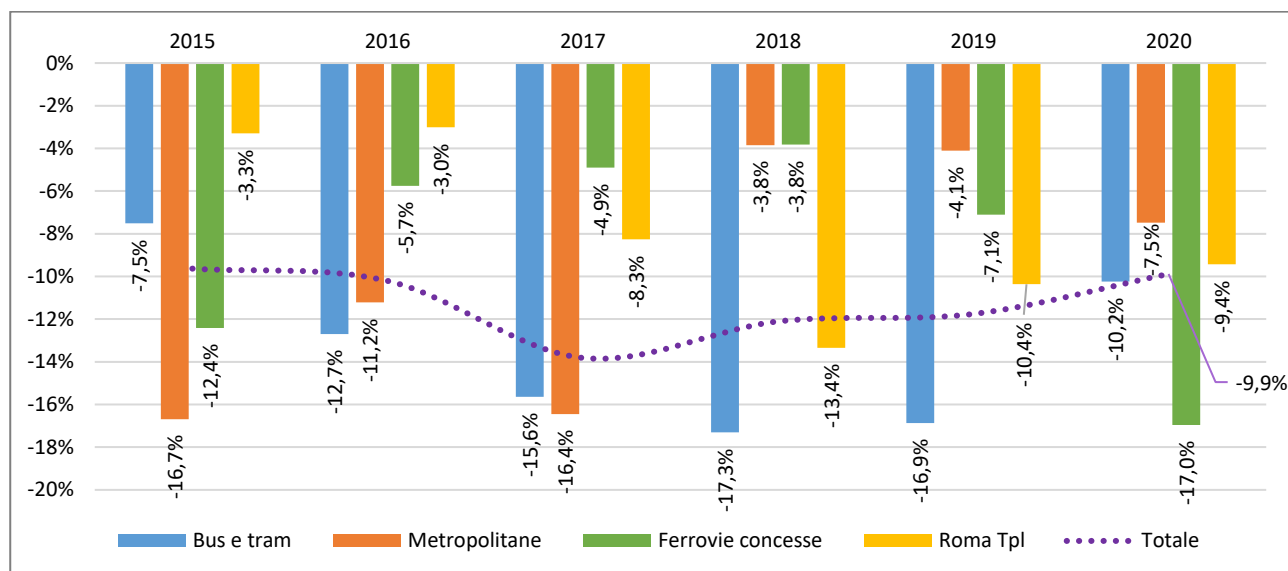


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Bilancio Atac - Roma Servizi per la Mobilità

<sup>4</sup> 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 2020 ammontava a 196,5 milioni di vetture-km (-2,5% rispetto al 2019). Lo scarto tra servizio effettuato e programmato risulta dunque pari al 9,9% del totale, corrispondente a 19,4 milioni di vetture-km, con picchi negativi in corrispondenza di ferrovie concesse (-17,0%) e bus e tram Atac (-10,2%). Lo scarto è invece minore per il servizio di metropolitana, la cui produzione erogata è inferiore del 7,5% rispetto a quanto programmato. Il 2020 risulta, in ogni caso, in controtendenza rispetto al trend osservato negli ultimi anni. Lo scarto tra produzione e programmazione relativo a bus e tram, infatti, è risultato in peggioramento tra il 2014 e il 2019, mentre nel 2020 la forbice risulta ristretta; lo scarto relativo al servizio di metropolitana è invece altalenante nel tempo, sebbene risulti in peggioramento costante negli ultimi tre anni, mentre quello registrato per le ferrovie concesse fa registrare il proprio picco nel 2020. La differenza relativa a Roma Tpl, infine, dopo diversi anni di sostanziale stabilità attorno ad un valore prossimo al -3%, si è acuita negli ultimi quattro anni.

**Graf. 6 – Differenza tra produzione effettuata e programmata per linea (% di vetture-km). Roma. Anni 2015-2020**



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

**Tab. 2 – Produzione programmata ed effettuata per linea (v.a. in milioni di vetture-km). Roma. Anni 2015-2020**

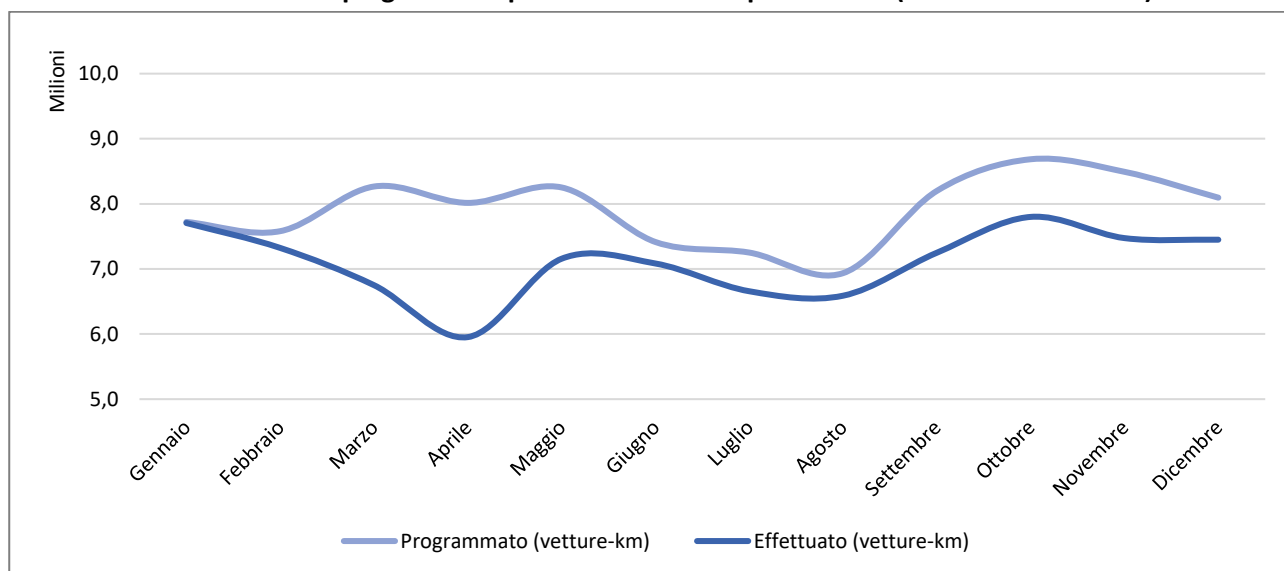
Gestore	Tipologia di servizio	Programmato/ Effettuato	Vetture-km (milioni)					
			2015	2016	2017	2018	2019	2020
Atac	Bus e tram	Programmato	101,0	99,8	100,2	99,6	101,5	94,9
		Effettuato	93,4	87,1	84,6	82,4	84,4	85,2
	Metropolitane	Programmato	50,3	52,6	52,8	51,1	52,1	54,1
		Effettuato	41,9	46,7	44,1	49,1	49,9	50,1
	Ferrovie concesse	Programmato	17,1	16,3	16,3	16,3	16,3	15,6
		Effettuato	15,0	15,4	15,5	15,7	15,1	13,0
Totale Atac	Programmato	168,4	168,7	169,3	167,0	169,9	164,7	
	Effettuato	150,3	149,2	144,1	147,1	149,5	148,3	
Roma Tpl	Superficie	Programmato	29,6	31,7	31,7	31,7	31,7	31,8
		Effettuato	28,7	30,8	29,1	27,5	28,4	28,8
<b>Totale Atac+Roma Tpl</b>		<b>Programmato</b>	<b>198,1</b>	<b>200,4</b>	<b>201,0</b>	<b>198,7</b>	<b>201,6</b>	<b>196,5</b>
		<b>Effettuato</b>	<b>179,0</b>	<b>180,0</b>	<b>173,2</b>	<b>174,6</b>	<b>177,9</b>	<b>177,0</b>

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



Scendendo al dettaglio dell'andamento mensile nel corso del 2020, si osserva che in relazione alle linee di superficie il divario tra servizio effettuato e programmato risulta massimo nel mese di aprile (-25,7%), impattato al pari di marzo e maggio (rispettivamente -18,3% e 13,3%) dagli effetti del primo lock-down legato all'emergenza sanitaria da covid-19. Il divario è invece minimo a gennaio e febbraio (-0,2% e -3,4%).

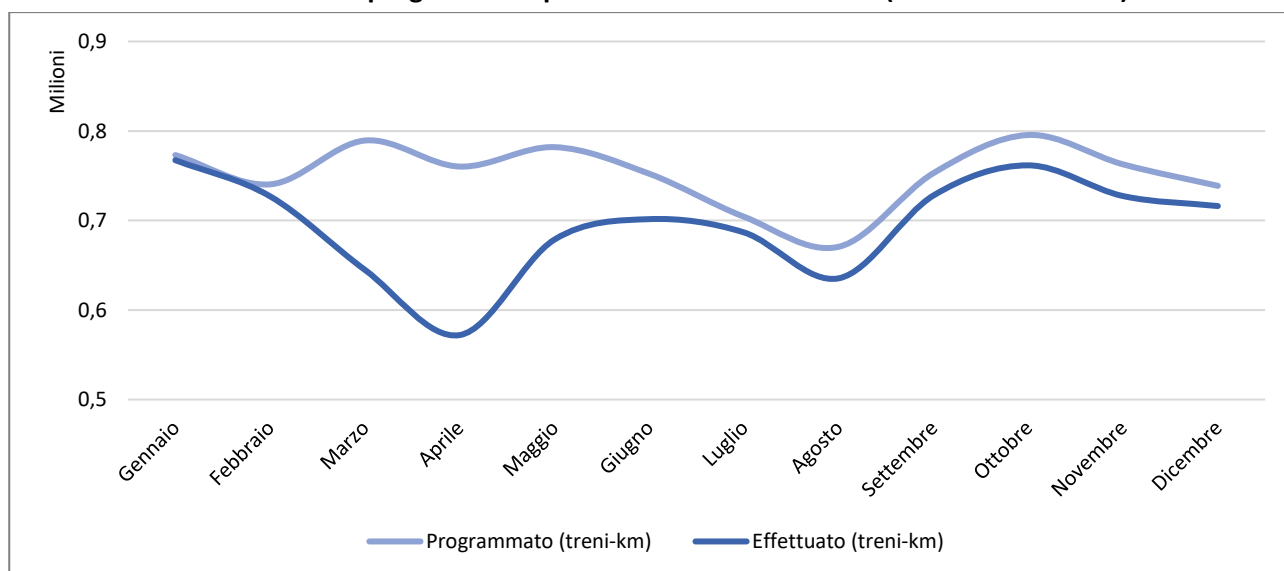
**Graf. 7 - Servizio effettuato e programmato per mese. Linee di superficie Atac (milioni di vetture-km). Anno 2020**



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

Un andamento analogo si osserva anche con riferimento alle linee di metropolitana, in relazione alle quali il divario è rappresentato in termini di treni-km. Lo scarto tra servizio effettuato e programmato risulta massimo ad aprile (-24,8%) e minimo a gennaio (-0,7%).

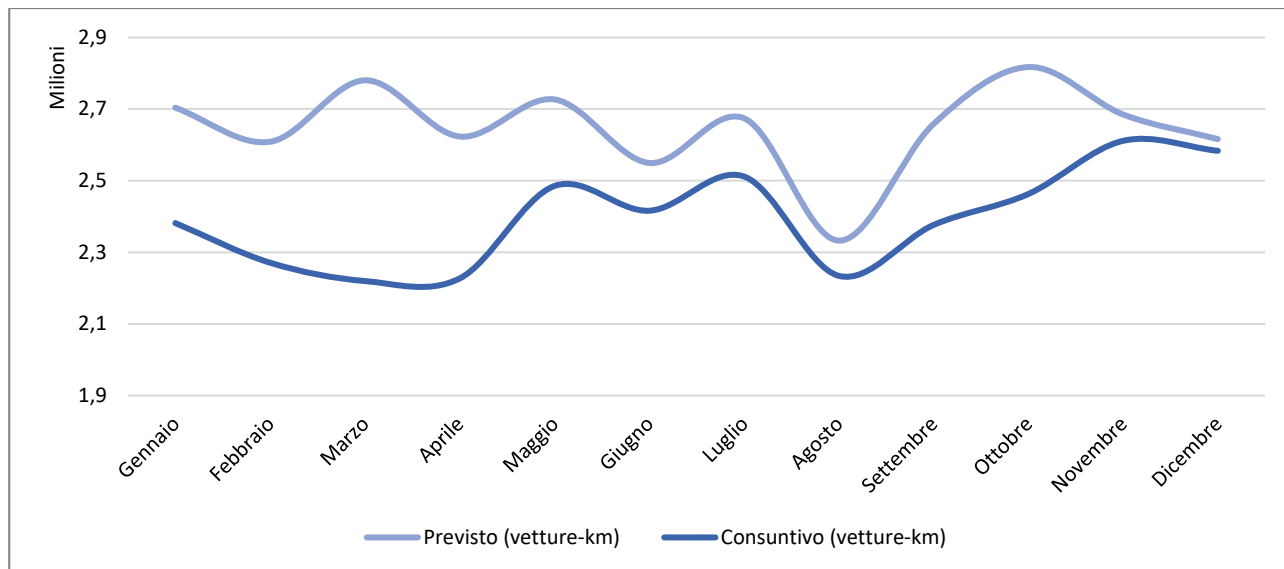
**Graf. 8 - Servizio effettuato e programmato per mese. Linee metro Atac (milioni di treni-km). Anno 2020**



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

La produzione mensile di Roma Tpl nel 2020, invece, segue sostanzialmente l'andamento della programmazione, con una forbice che assume valori massimi nei primi mesi dell'anno (marzo -20,2%) e, dopo l'assottigliamento estivo (giugno -4,5%), si amplia tra settembre ed ottobre per poi ridursi nuovamente a novembre e a dicembre, mese che fa registrare lo scarto minimo all'interno dell'anno (-1,3%).

**Graf. 9 - Servizio effettuato e programmato per mese. Linee bus Roma Tpl (milioni di vetture-km). Anno 2020**



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

### Corse perse per causale

Lo scarto registrato in termini di vetture-km e treni-km si riproduce in maniera pressoché analoga nel confronto in termini di corse effettuate e programmate. In particolare, le corse Atac soppresse nel corso del 2020 ammontano a 1.137.535, un numero in nettissima diminuzione rispetto al 2019 (-31,5%) e pari il 12,1% delle corse programmate (12,2% delle corse di superficie e 10,4% delle corse metro). Nello specifico, le corse soppresse sul servizio di superficie sono 1.085.581, in riduzione di un terzo rispetto all'anno precedente (-33,3%), mentre le corse metro soppresse ammontano a 51.954, in nettissima crescita anno su anno (+53%).

**Tab. 3 – Corse Atac programmate, aggiunte, soppresse ed effettuate per linea di servizio (v.a.). Roma. Anni 2019-2020**

Dato	2019		2020	
	Metro	Superficie	Metro	Superficie
Corse programmate	479.793	9.367.088	498.705	8.919.426
Corse aggiunte	12.575	-	14.323	-
Corse soppresse	33.955	1.626.905	51.954	1.085.581
Corse effettuate	458.414	7.740.183	461.074	7.833.845
Effettuato vs programmato	95,5%	82,6%	92,5%	87,8%

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

La prima causa di soppressione delle corse di superficie, dopo il generico raggruppamento delle "cause varie" (55,8%), è rappresentata dai guasti alle vetture, causale che caratterizza il 38% delle corse soppresse.

**Tab. 4 – Corse soppresse delle linee di superficie Atac per causale (v.a.). Roma. Anno 2020**

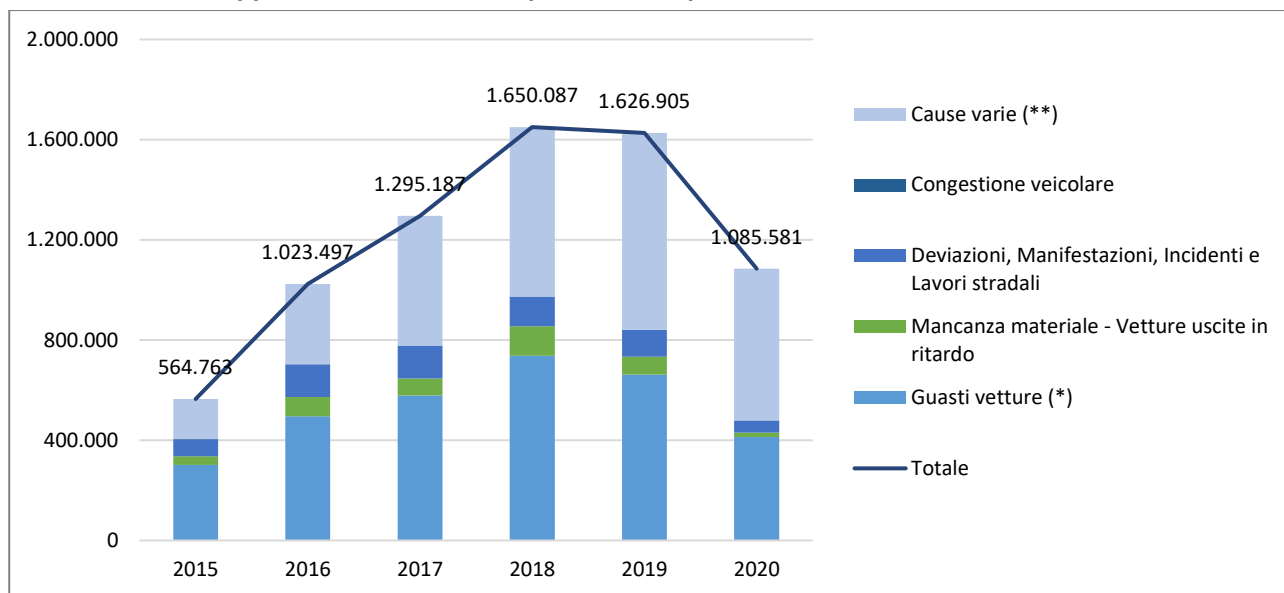
Corse soppresse Superficie per causa	v.a.	%
Guasti vetture (**)	412.958	38,0
Mancanza materiale - Vetture uscite in ritardo	17.703	1,6
Deviazioni, Manifestazioni, Incidenti e Lavori stradali	48.783	4,5
Congestione veicolare		0,0
Cause varie (***)	606.137	55,8
<b>Totale</b>	<b>1.085.581</b>	<b>100,0</b>

(\*) Al netto delle corse perse dovute a vetture difettose in garanzia (\*\*\*) Include corse perse non rilevate

Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac Rapporto Andamento Economico Gestionale

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 nel 2019 ed il netto calo del 2020. 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 ed alle 412.958 del 2020.

**Graf. 10 – Corse soppresse delle linee di superficie Atac per causale (v.a.). Roma. Anni 2015-2020**



(\*) Al netto delle corse perse dovute a vetture difettose in garanzia      (\*\*) Include corse perse non rilevate  
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac Rapporto Andamento Economico Gestionale

La principale causa di soppressione delle corse metro nel 2020 è invece rappresentata dall’“adeguamento orario” (71,0% del totale corse soppresse), mentre la “mancanza di materiali” impatta per il 10,9%.

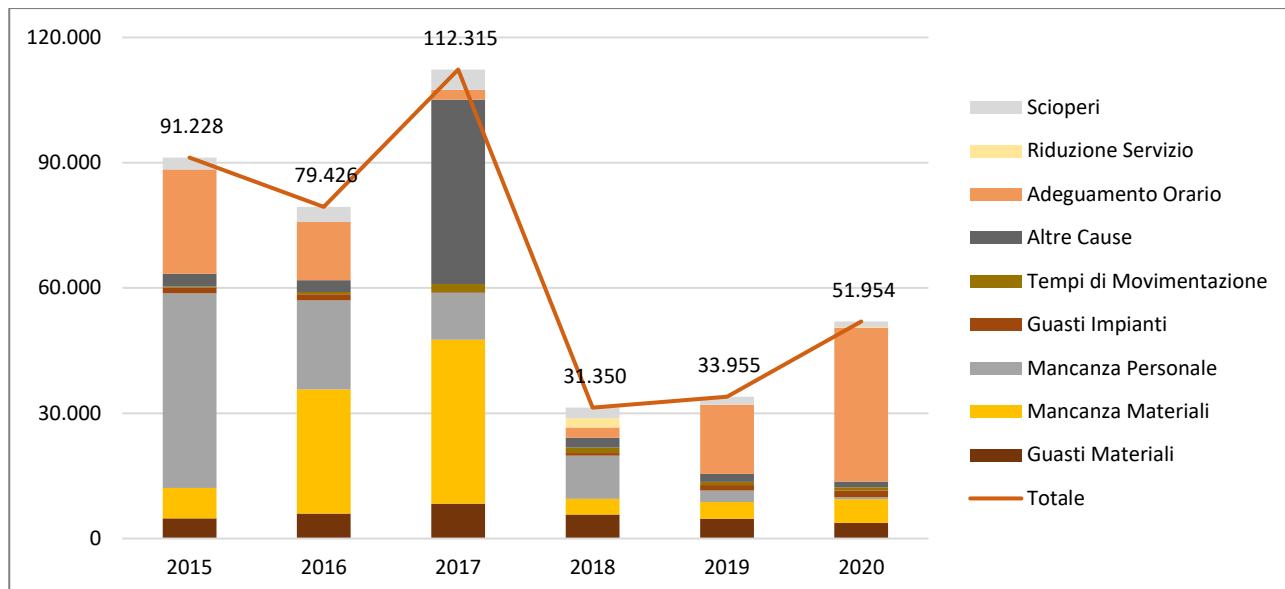
**Tab. 5 – Corse soppresse delle linee metro Atac per linea e causale (v.a.). Roma. Anno 2020**

Corse soppresse Metro per causa	v.a.				%			
	Linea A	Linea B/B1	Linea C	Totale metro	Linea A	Linea B/B1	Linea C	Totale metro
Guasti Materiali	1.112	2.390	280	3.782	10,1	8,5	2,1	7,3
Mancanza Materiali	680	3.290	1.700	5.670	6,2	11,8	13,1	10,9
Mancanza Personale	209	197	53	459	1,9	0,7	0,4	0,9
Guasti Impianti	527	612	473	1.612	4,8	2,2	3,6	3,1
Tempi di Movimentazione	50	722	-	772	0,5	2,6	-	1,5
Altre Cause	420	335	617	1.372	3,8	1,2	4,7	2,6
Adeguamento Orario (*)	7.612	19.850	9.409	36.871	69,4	70,9	72,3	71,0
Riduzione Servizio	-	27	79	106	-	0,1	0,6	0,2
Scioperi	353	559	397	1.309	3,2	2,0	3,1	2,5
<b>Totale</b>	<b>10.963</b>	<b>27.984</b>	<b>13.007</b>	<b>51.954</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

(\*) Per l'anno 2020 include servizio non effettuato per Covid-19  
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac Rapporto Andamento Economico Gestionale

Con riferimento alle linee metro, si nota la netta discesa della causale “mancanza di materiali” rispetto al 2016-2017 e della causale “mancanza personale” rispetto al 2015; rispetto al 2017, invece, si riduce il peso del generico raggruppamento delle “altre cause”, mentre riacquista massima consistenza quello della causale “adeguamento orario”, che risultava estremamente ridotto dopo gli alti valori registrati nel 2015 e 2016 e che per il 2020 include anche il servizio non effettuato causa covid-19.

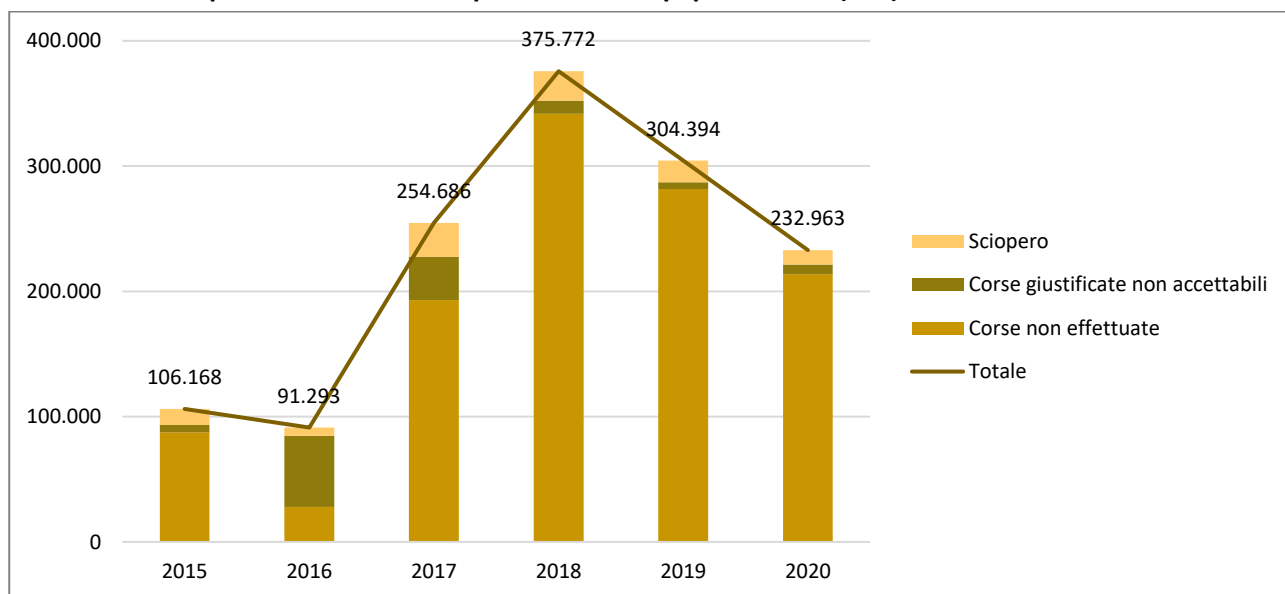
**Graf. 11 – Corse soppresse delle linee metro Atac per causale (v.a.). Roma. Anni 2015-2020**



Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac Rapporto Andamento Economico Gestionale

In relazione alle linee gestite da Roma Tpl, le corse perse nel 2020 ammontano a 232.963, pari all’8,8% delle corse programmate ed in netto calo rispetto al 2019 (-23,5%). In particolare, le corse non effettuate o “giustificate non accettabili”<sup>5</sup> nel 2020 sono pari a 221.315 (il 95% del totale delle corse perse), un numero in netta diminuzione rispetto al 2019 ma più che raddoppiato rispetto al 2015 (+136,8%). A queste cifre si aggiungono le corse cancellate per sciopero (11.648 nel 2020), in calo del 23,5% rispetto al 2019.

**Graf. 12 – Corse perse delle linee di superficie Roma Tpl per causale (v.a.). Roma. Anni 2015-2020**



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

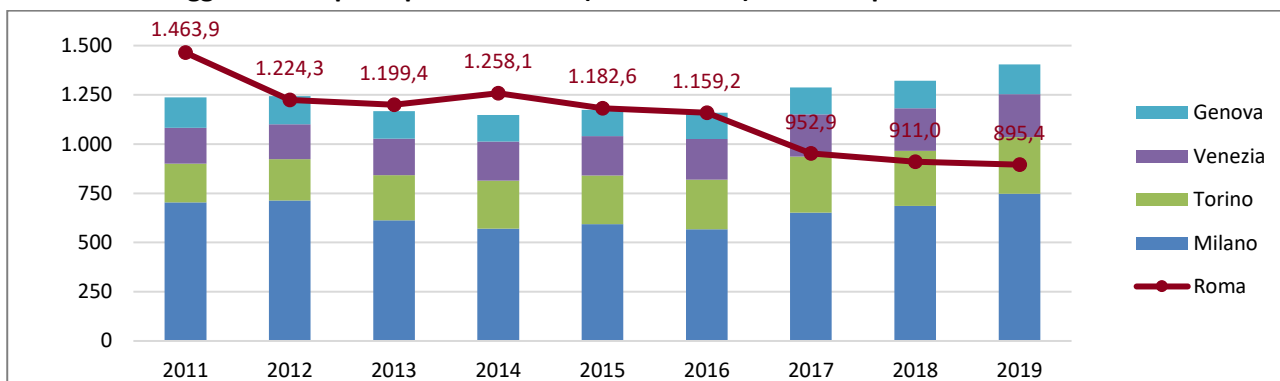
<sup>5</sup> Corse giustificate non accettabili: corse svolte in maniera irregolare o svolte parzialmente per una perturbazione del servizio, per le quali l’agenzia Roma Servizi per la Mobilità ritiene non adeguate le giustificazioni fornite da Roma Tpl)

## 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 2019, anno in cui la domanda di trasporto pubblico locale a Roma è stata misurata in circa 895,4 milioni di passeggeri, in calo dell’1,7% rispetto al 2018. Nel confronto con gli altri grandi Comuni, tale cifra è leggermente inferiore 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).

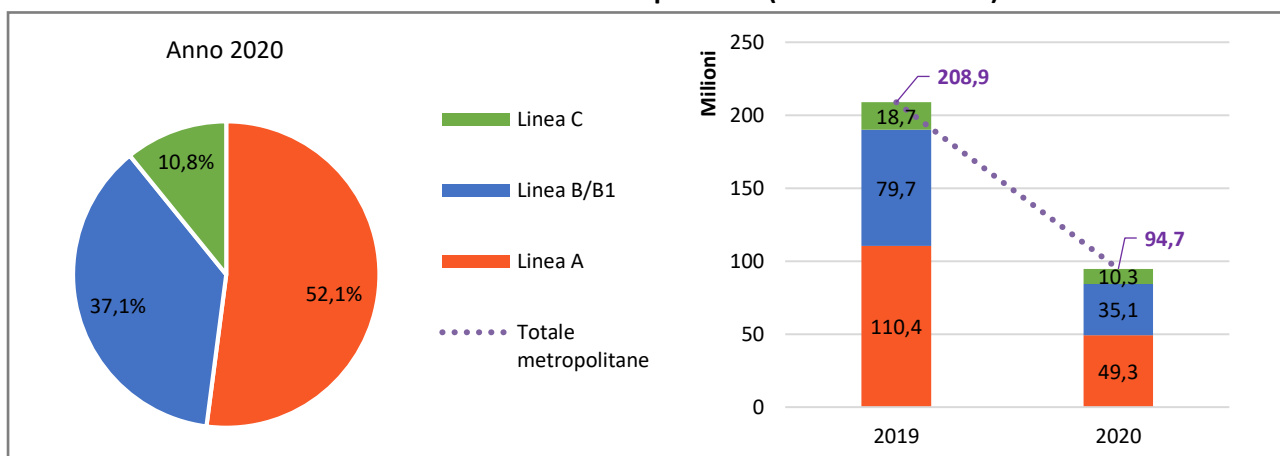
**Graf. 13 – Passeggeri del trasporto pubblico locale (v.a. in milioni). Primi cinque Grandi Comuni. Anni 2011-2019**



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 2020, nello specifico, a Roma si sono registrati 94,7 milioni di vidimazioni ai tornelli metro, una cifra dimezzata rispetto all’anno precedente (-54,7%) a causa delle restrizioni legate all’emergenza sanitaria da covid-19. La ripartizione tra le diverse linee della metropolitana è pressoché stabile rispetto al 2019, con il 52,1% delle vidimazioni relative alla linea A, il 37,1% alla linea B/B1 ed il 10,8% alla linea C. Quest’ultima linea guadagna 1,8 punti percentuali rispetto al 2019 (ma il numero assoluto è in calo del 45,2%).

**Graf. 14 – Vidimazioni ai tornelli delle stazioni metro per linea (% e v.a. in milioni). Roma. Anni 2019-2020**



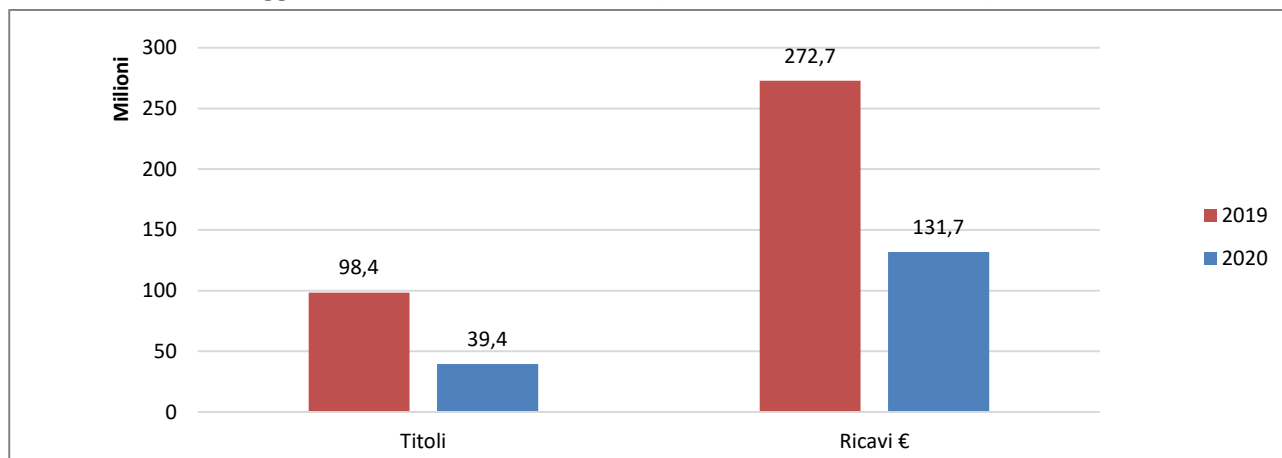
Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac Relazione gestionale

### 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 non riesce a fornire dati puntuali sul numero di passeggeri, ma 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 2020 ammontano a 39,4 milioni di unità, in calo del 59,9% rispetto al 2019, per le già citate causali legate all'emergenza sanitaria. Parallelamente, i ricavi da titoli di viaggio risultano in netto calo anno su anno (-51,7%), e si attestano a 131,7 milioni di euro contro i 272,7 milioni del 2019.

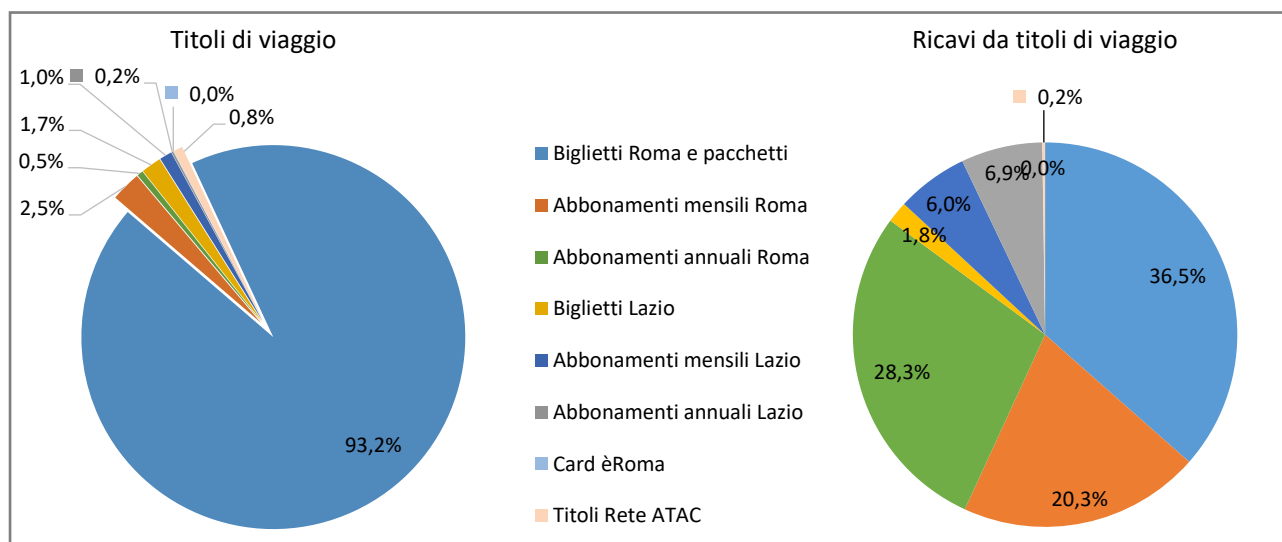
**Graf. 15 – Titoli di viaggio Atac venduti e relativi ricavi (v.a. in milioni e milioni di €). Roma. Anni 2019-2020**



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

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 2020**



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

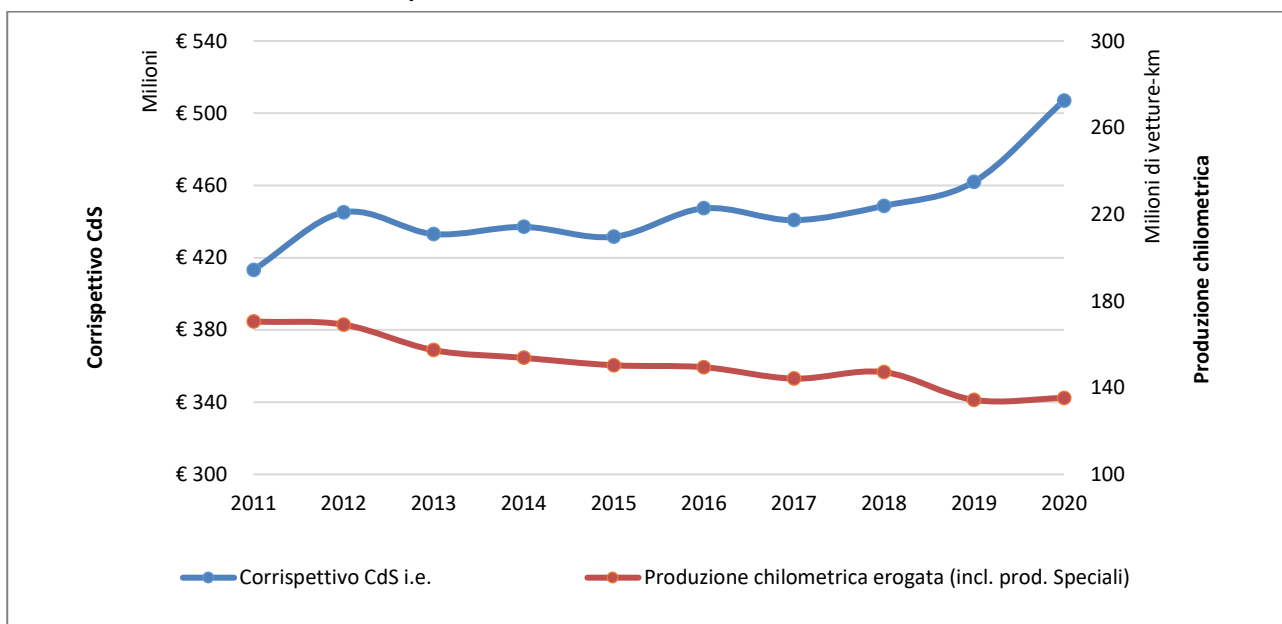
## Contratti di servizio e adeguatezza del trasporto pubblico locale a Roma

### 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 2020, in particolare, il corrispettivo chilometrico a favore di Atac è pari a 506,4 milioni di euro.

Il corrispettivo relativo alla “Mobilità pubblica” non coincide con il solo corrispettivo-km e nel 2020 è pari a 507,1 milioni di euro, in crescita di oltre 45 milioni di euro rispetto al 2019 (+9,7%). 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 negli ultimi anni, a fronte di una produzione stabile o decrescente, il corrispettivo da Contratto di Servizio relativo alla mobilità pubblica è in netta crescita. Rispetto al 2015, in particolare, la produzione chilometrica erogata è diminuita del 10%, mentre il corrispettivo chilometrico è aumentato del 17,5%.

**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 2011-2020**

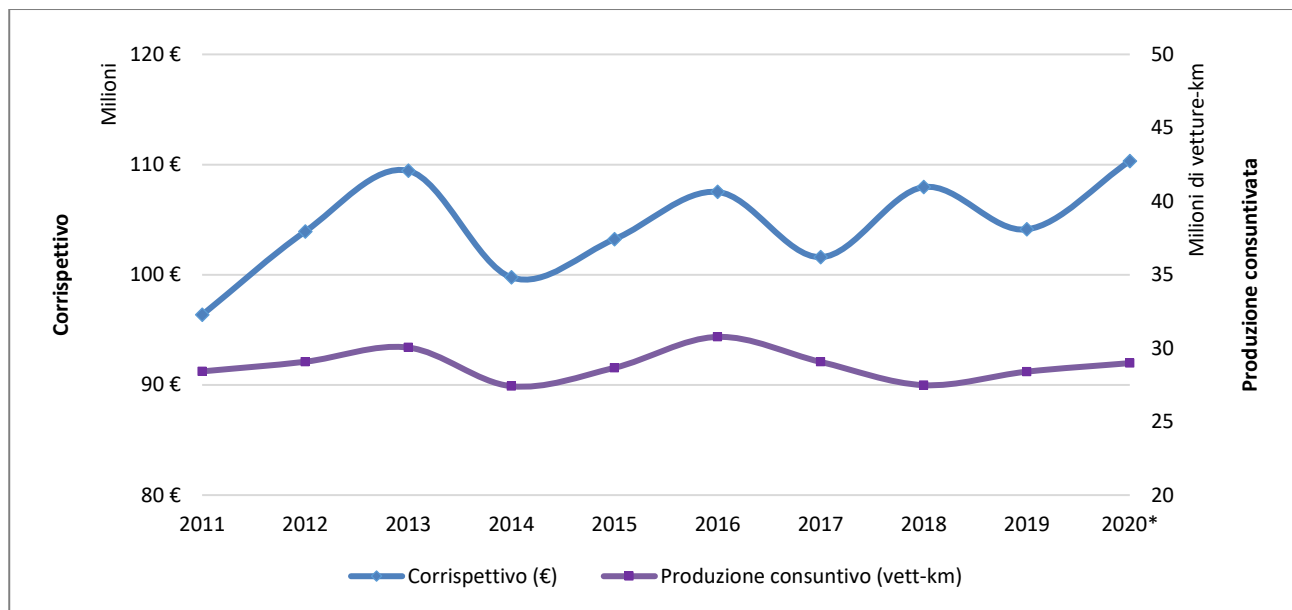


Fonte: Elaborazioni Ufficio di Statistica di Roma Capitale su dati Atac Bilancio

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 2020, in particolare, il corrispettivo totale dovuto a Roma Tpl è pari a circa 110,3 milioni di euro, in crescita del 6% rispetto al 2019. A tale riguardo, si deve specificare che per il 2020 le penali relative a regolarità e mancato servizio sono state calcolate solo sul periodo compreso tra il 1° gennaio ed il 22

febbraio<sup>6</sup>, mentre le penali relative alla qualità erogata sono state calcolate per tutto l'anno ad eccezione del 2° trimestre, in quanto per effetto del lockdown e delle misure più stringenti di contenimento covid, le attività di rilevazione sul campo sono state sospese dal 9 marzo e riprese a luglio. Rispetto al 2019, le due variazioni in termini di corrispettivo e produzione consuntivata risultano di segno concorde, ma la crescita del corrispettivo è nettamente superiore a quella della produzione consuntivata.

**Graf. 18 – Corrispettivo Roma Tpl e produzione chilometrica consuntivata (v.a. in milioni di euro e in milioni di vetture-km). Roma. Anni 2011-2020**



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

### Adeguatezza e qualità percepita 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.

L’emergenza sanitaria ha certamente cambiato la percezione del servizio di trasporto pubblico, oltre che la propensione al suo utilizzo. Dal lato della qualità percepita, assumono ancora maggior rilevanza le evidenze della “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 dell’indagine datata ottobre 2020, in relazione al trasporto pubblico locale, il voto medio attribuito dall’utenza risulta mediocre sia per il servizio metro-ferroviario (voto medio 5,4 contro il 5,0 del 2019 e il 5,8 del 2018) che per bus e tram (voto medio 5,0, in risalita dopo il 4,1 del 2019 e il 4,4 del 2018). Sia in relazione al servizio di superficie che a quello di metropolitana si rileva una maggiore differenza 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). Per autobus e tram il voto medio degli utenti abituali è pari a 5,7, quello degli utenti occasionali a 4,7; per il servizio di metropolitana, invece,

<sup>6</sup> In ottemperanza all’art. 92 comma 4 bis della legge 27/2020, secondi cui “non possono essere applicate dai committenti dei predetti servizi, anche laddove negozialmente previste, decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino al 31 dicembre 2020”.



il voto medio attribuito dagli utenti abituali raggiunge la sufficienza (6,2), contro il 5,3 degli utenti occasionali. Il 74% degli utenti abituali si dichiara “abbastanza” o “molto” soddisfatto del servizio di metropolitana; la percentuale scende al 57,4% con riferimento al servizio di superficie (autobus e tram). Tra gli utenti occasionali, invece, le due percentuali scendono rispettivamente al 47,9% ed al 29,4%.

Le differenze tra municipi in termini di voto medio non risultano consistenti. Per quanto riguarda bus e tram variano dal 4,7 dei municipi XI e XIV al 5,6 del municipio XIII; in relazione al servizio di metropolitana variano invece dal 5,0 del municipio X al 6,0 del municipio XIII.

**Tab. 6 – Voto medio attribuito al servizio dagli utenti del trasporto pubblico locale per tipologia di servizio per municipio (voto su scala 1-10). Roma. Anni 2019-2020**

Municipio	Bus e Tram		Metropolitana	
	2019	2020	2019	2020
I	4,0	5,0	4,9	5,3
II	4,1	4,9	4,9	5,1
III	3,9	5,1	4,8	5,6
IV	4,0	5,0	5,3	5,3
V	3,9	5,0	5,1	5,4
VI	4,3	4,9	5,3	5,3
VII	4,2	5,1	5,1	5,6
VIII	4,0	5,0	5,0	5,5
IX	3,9	5,0	5,0	5,5
X	4,4	4,9	5,4	5,0
XI	4,0	4,7	4,6	5,3
XII	4,1	5,2	4,8	5,6
XIII	4,0	5,6	5,0	6,0
XIV	4,2	4,7	5,0	5,2
XV	4,0	4,6	4,9	5,2
<b>Roma</b>	<b>4,1</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,4</b>
<i>Utenti abituali (“molto” o “abbastanza spesso”)</i>	4,2	5,7	5,3	6,2
<i>Utenti occasionali (“raramente” o “mai”)</i>	4,0	4,7	4,7	5,3

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

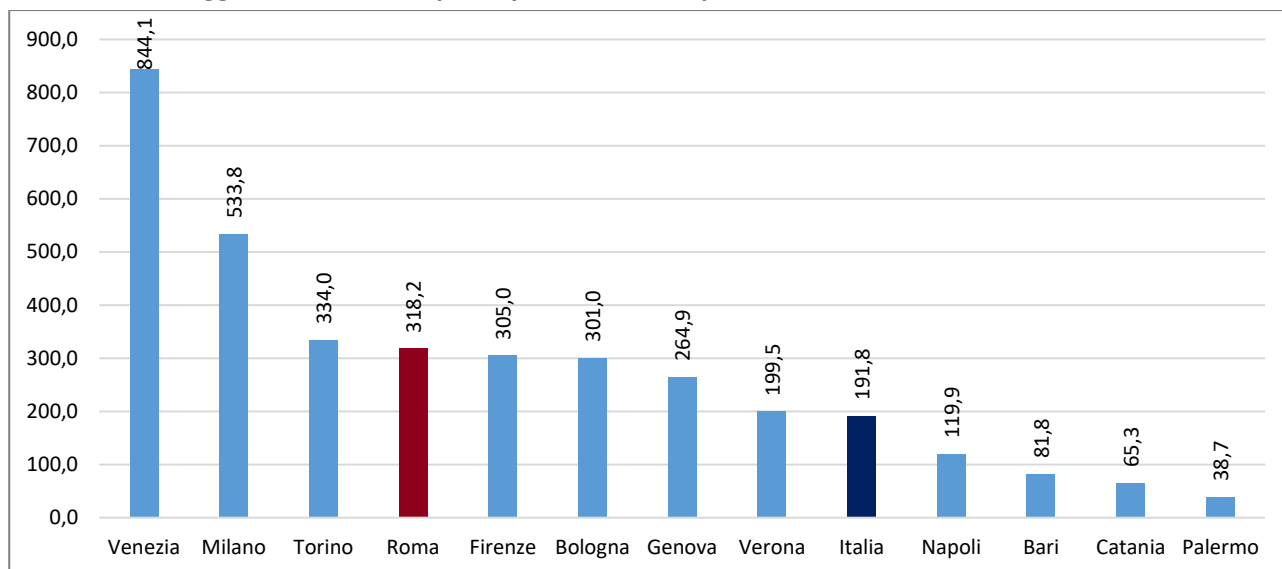
### Indicatori di confronto nazionali

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 2019. 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%)<sup>7</sup>. Se si analizza nello specifico l’indicatore di passeggeri annui per abitante,

<sup>7</sup> “Mobilitaria 2019” - Il rapporto Kyoto club - CNR-IIA in collaborazione con OPMUS ISFORT

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 pax annui/ab. (stabile rispetto al 2018). 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.

**Graf. 19 – Passeggeri annui del trasporto pubblico locale per abitante. Grandi Comuni. Anno 2019**

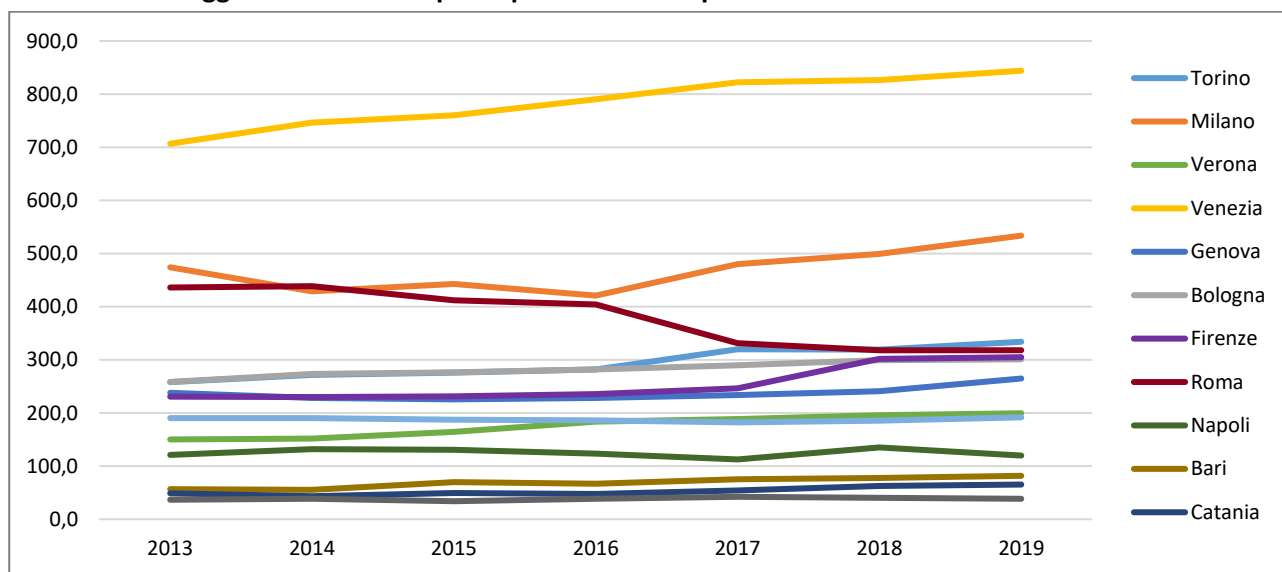


Nota - Italia: valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo. Roma, Genova, Palermo: dato stimato.

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

L'evoluzione recente dell'indicatore mostra soltanto alcune variazioni di rilievo, concentrate soprattutto negli ultimi quattro 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 Milano (+26,8%), Torino (+18,4%), Firenze (+29,4%), Genova (+16%), Bari (+22,3%) e Catania (+36,3%). Nell'ultimo anno risultano in crescita soprattutto Genova (+9,9%) e Milano (+6,9%), mentre Napoli è in calo dell'11,3%.

**Graf. 20 – Passeggeri annui del trasporto pubblico locale per abitante. Grandi Comuni. Anni 2013-2019**

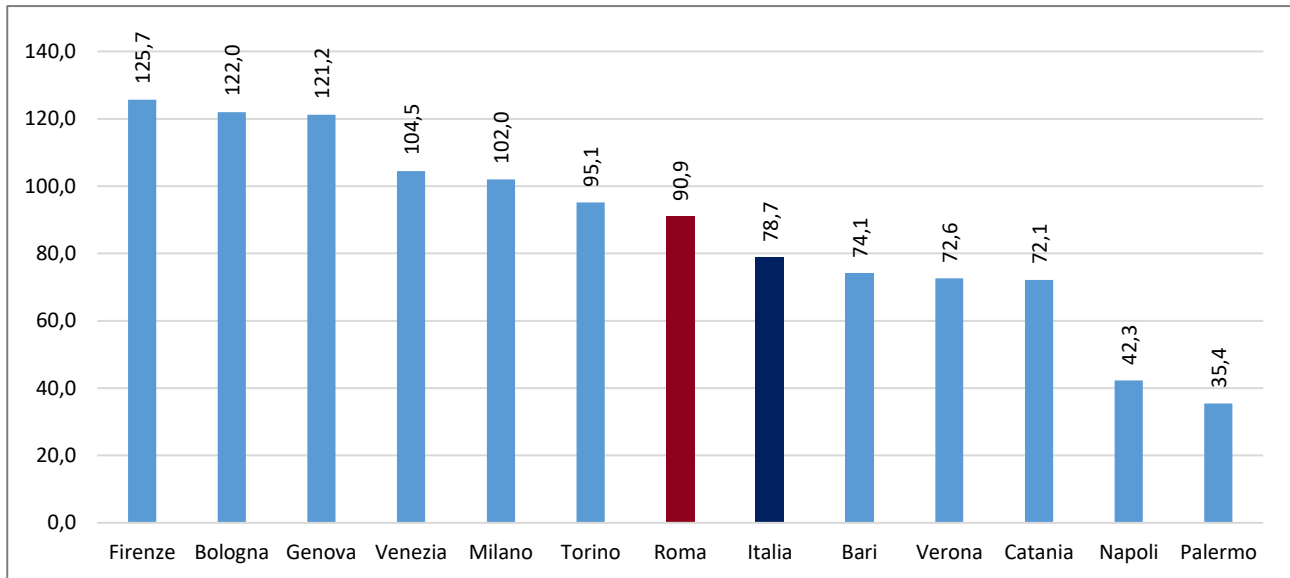


Nota - Italia: valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo. Roma: dati 2015-2017 e 2019 stimati. Palermo: dati 2017 e 2019 stimati. Genova: dato 2019 stimato.

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

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 risulta superiore al valore medio dei Comuni capoluogo italiani (90,9 contro 78,7 per 100.000 abitanti) all’interno di una graduatoria che vede nelle prime posizioni Firenze, Bologna e Genova e nelle ultime Catania, Napoli e Palermo.

**Graf. 21 – Disponibilità di autobus e filobus (veicoli per 100 mila abitanti). Grandi Comuni. Anno 2019**

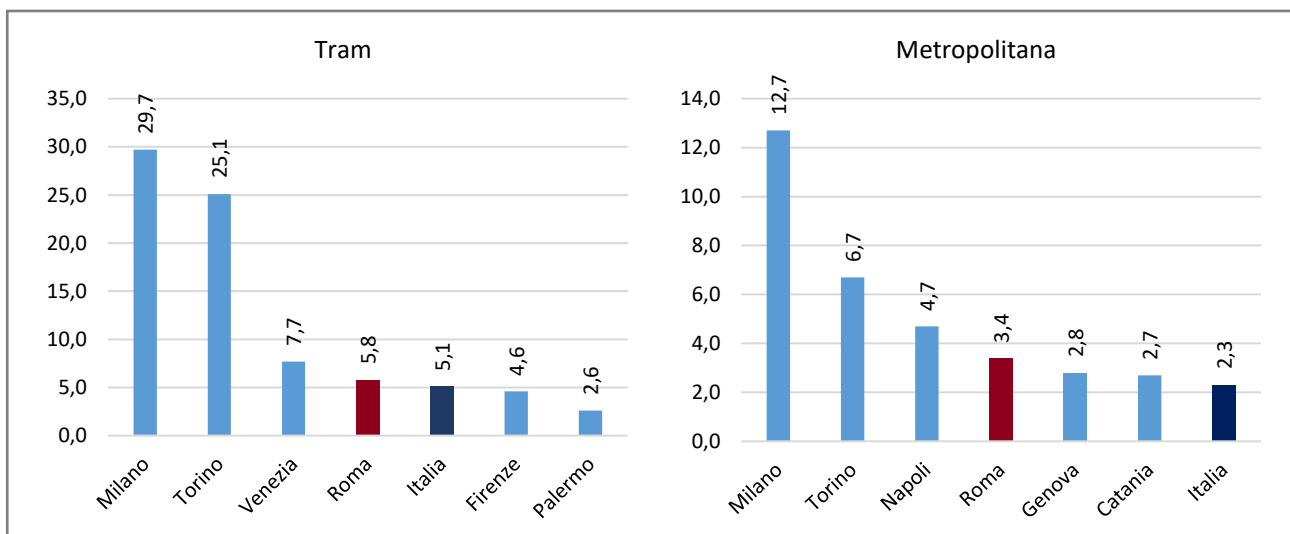


Nota - Italia: valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo. Roma: dati 2019 stimati. Napoli: dato Filobus stimato.

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

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 5,8 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 2019**

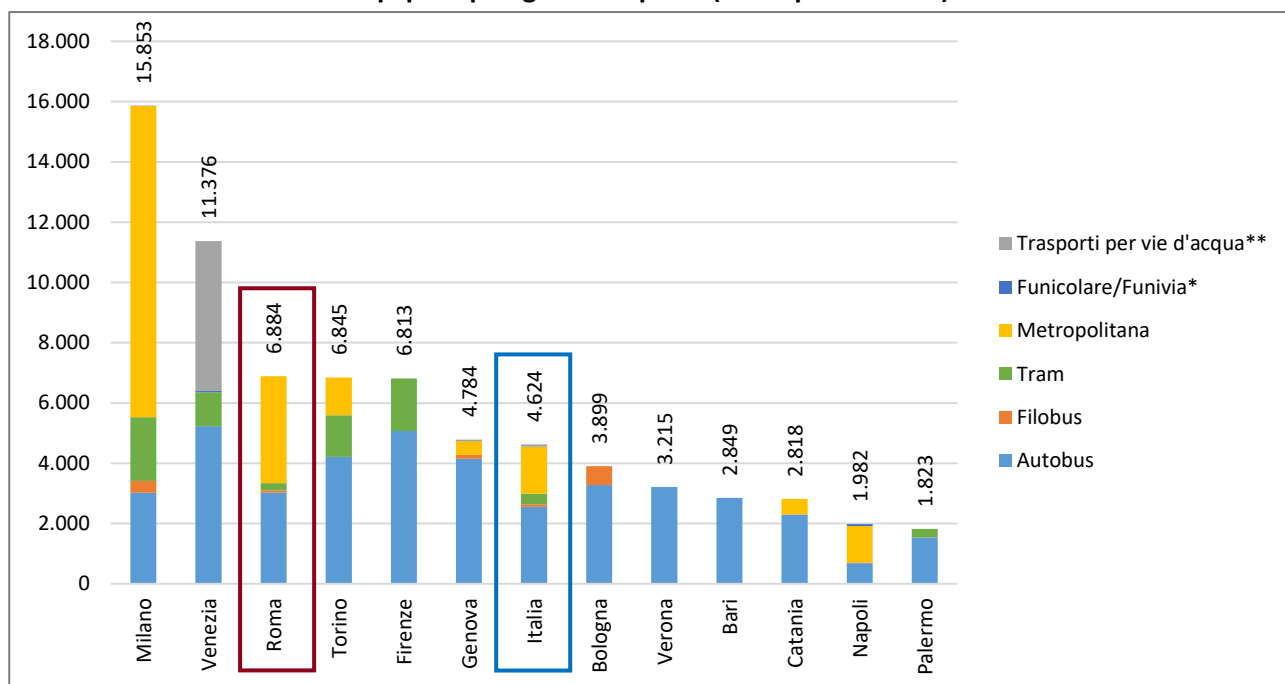


Nota - Italia: valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo. Milano: dati Tram stimati. Napoli: dati Metropolitana stimati.

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

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 6.884 posti-km per abitante (contro i 4.624 della media dei Comuni capoluogo). Il dato di Roma è inferiore soltanto a quelli di Venezia (11.376) e Milano (15.853), che beneficiano di un maggior apporto per abitante rispettivamente in relazione ai trasporti per vie d’acqua e ai trasporti sulle linee della metropolitana e del tram. Rispetto all’anno precedente è da notare che i dati di Milano e Venezia risultano in lieve crescita (+3,8% e +1,8%), mentre quello di Roma è stabile.

**Graf. 23 – Posti-km offerti dal tpl per tipologia di trasporto (valori per abitante). Grandi Comuni. Anno 2019**



\*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.

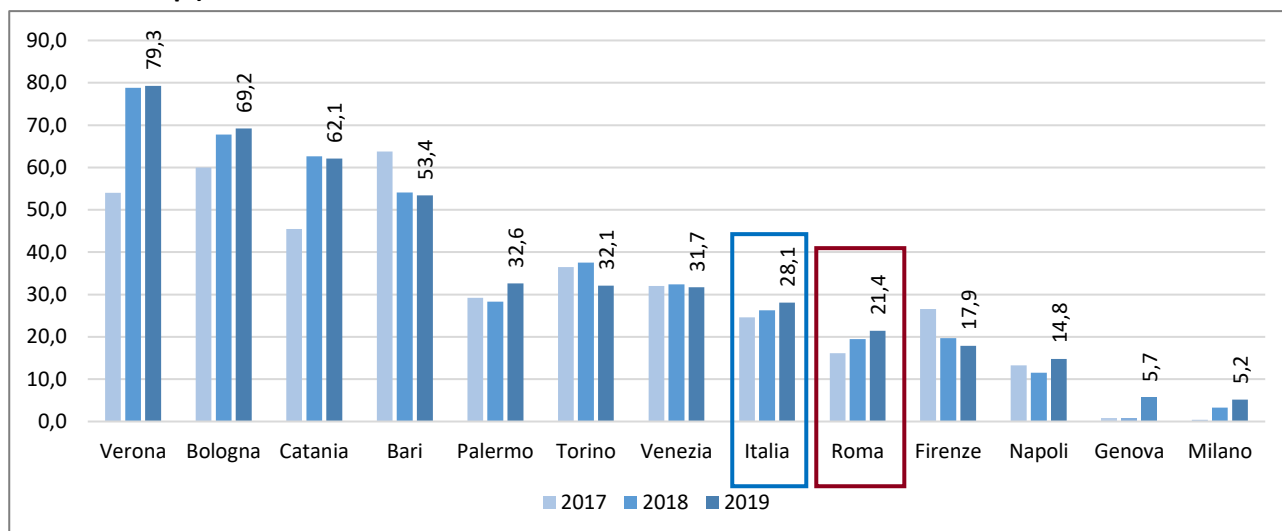
Italia: valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo.

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

Un’indicazione utile sui fattori di qualità, sostenibilità e modernità del trasporto urbano su gomma è desumibile dalla percentuale di veicoli a basse emissioni rispetto al totale del parco adibito al trasporto pubblico locale. In particolare, nel 2019 gli autobus a basse emissioni<sup>8</sup> utilizzati per il trasporto pubblico locale a Roma risultano pari al 21,4% del totale (contro un valore medio nazionale pari al 28,1%), una quota che, sebbene in crescita anno su anno, è inferiore a quella di molti Grandi Comuni italiani. Soltanto Firenze, Napoli, Genova e Milano, infatti, hanno valori più bassi di Roma.

<sup>8</sup> Sono considerati a basse emissioni gli autobus elettrici (ibridi o a trazione elettrica integrale, inclusi quelli alimentati a idrogeno con tecnologia a celle di combustibile) e gli autobus alimentati a gas (con motore bi-fuel benzina/metano o benzina/Gpl).

**Graf. 24 – Autobus a basse emissioni\* utilizzati per il trasporto pubblico locale (valori per 100 autobus utilizzati nel tpl). Grandi Comuni. Anni 2017-2019**

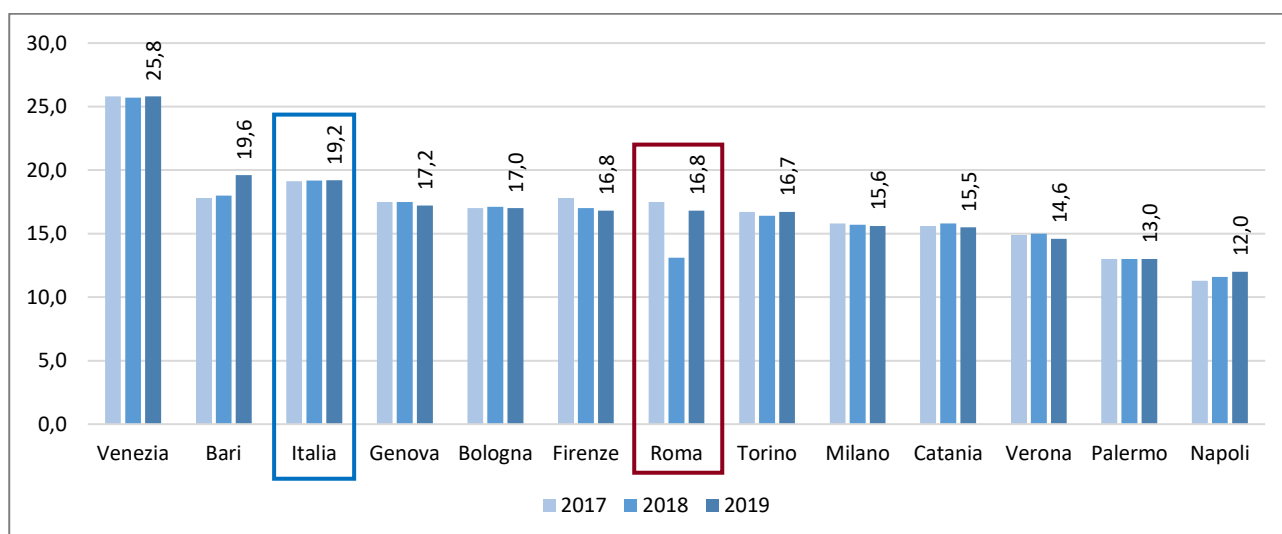


\* Autobus elettrici (ibridi o a trazione elettrica integrale) e autobus alimentati a gas (con motore bi-fuel benzina/metano o benzina/Gpl). Italia: valore riferito all'insieme dei comuni capoluogo.

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

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. In particolare, la velocità commerciale di autobus e filobus nei Grandi Comuni italiani ha un intervallo di variazione piuttosto ristretto, in gran parte compreso tra i 14 ed i 20 Km/h; in tale contesto fanno eccezione da un lato Palermo e Napoli (con una velocità commerciale pari a 13 Km/h e 12 Km/h) e dall'altro Venezia (25,8 Km/h). In tale graduatoria Roma torna a collocarsi nel 2019 in posizione mediana e sopra Torino e Milano, con un valore (16,8 Km/h) che si avvicina a quello del 2017 dopo il calo del 2018 (13,1 Km/h). Lo stesso valore è fisiologicamente inferiore alla media dei Comuni capoluogo italiani (19,2 Km/h), dai quali la Capitale si differenzia nettamente in termini di dimensioni e complessità.

**Graf. 25 – Velocità commerciale di autobus e filobus del trasporto pubblico locale (Km/h). Grandi Comuni. Anni 2017-2019**



Italia: Valori medi dei comuni capoluogo. Torino: dati 2018 stimati.

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