



Roma, 27 gennaio 2014

IL CONTRATTO DI SERVIZIO

- 1) Cos'è il contratto di servizio-funzione
- 2) Obiettivo
- 3) Costi operativi
- 4) Giudizio globale
- 5) Proposta “**cambiamenti**”, strumenti
- 6) Costi operativi
- 7) Giudizio globale.

Cos'è il contratto di servizio.

Alla fine degli anni 90 era stata istituita una carta dei servizi per la tutela degli utenti, che aveva come obiettivo la ricerca della qualità che gli enti erogatori dovevano offrire attraverso dei contratti tra le amministrazioni locali e appunto gli enti erogatori, in base alla legge nazionale. È importante ricordare che i capisaldi dei contratti dei servizi pubblici sono la qualità, tutela e partecipazione.

Come concetto il servizio pubblico è a interesse della collettività, quindi la partecipazione di quest'ultima è diventata fondamentale per un altro caposaldo della democrazia: il diritto.

Già il decreto 286/1999 introduttivo alla carta dei servizi, e il d.lgs del 206/2005 obbliga gli enti amministrativi di dotarsi **di carta dei servizi**, nella quale ci sono esplicitati i contenuti dei servizi offerti al pubblico.

Entrando nel merito del contratto di servizio i contenuti sono i seguenti:

- a) Il periodo di validità
- b) Il programma di esercizio e la dimensione di offerta dei servizi
- c) Gli oneri finanziari a carico dell'amministrazione

- d) La definizione della struttura della tariffa a carico dell'utenza
- e) I livelli qualitativi del servizio e gli obiettivi annuali di miglioramento
- f) Gli strumenti di controllo operativo
- g) “ “ “ “ economico
- h) Le garanzie che devono essere prestate dall'erogatore
- i) Le sanzioni e penalità in caso di mancata osservanza del contratto
- i) Le modalità di modificazione del contratto nel corso della sua esecuzione
- j) Le garanzie a tutela degli utenti (con particolare attenzione alle carte dei servizi) ma gli obblighi di informazione verso gli utenti

Il punto a) è il periodo temporale con il quale ha vita il contratto stesso, e ad oggi il contratto tra Atac e comune di Roma scadrà nel 2019.

Nel punto b) sono determinati i punti quantitativi del servizio e come da tabella sotto, atac ha aumentato periodicamente il proprio volume di servizio sia su ferro che su gomma.

Tav. 3 – Corrispettivi medi, km annui e obiettivi di incremento per gli anni di durata del Contratto di servizio tra Comune di Roma – Metro - Atac

Anno	Obiettivo incremento rispetto 2004 Treni-km annui di servizio	Totale Treni km (base+incremento)	Corrispet./km medio (Euro/km)*	valore del recupero di efficienza (= X)
2005	0	5.450.000	9,174	-
2006	200.000	5.650.000	8,850	0,0354
2007	250.000	5.700.000	8,772	0,0088
2008	500.000	5.950.000	8,403	0,0420
2009	500.000	5.950.000	8,403	0,0000
2010	500.000	5.950.000	8,403	0,0000
2011	500.000	5.950.000	8,403	0,0000

Tav. 4 – Corrispettivi medi, km annui di servizio e obiettivi di incremento per gli anni di durata del Contratto di servizio tra Comune di Roma – Trambus - Atac

Anno	Obiettivo incremento su 2004 (Vett.-Km annue di servizio)	Vetture-km totali annue	Corrispettivo/km medio (Euro/km)* Medio	valore del recupero di efficienza (= X)
2005	450.000	112.950.000	1,771	-
2006	1.450.000	113.950.000	1,755	0,009
2007	2.550.000	115.050.000	1,738	0,010
2008	3.650.000	116.150.000	1,722	0,009
2009	4.750.000	117.250.000	1,706	0,009
2010	5.850.000	118.350.000	1,690	0,009
2011	7.000.000	119.500.000	1,673	0,010

Fonte agenzia della mobilità di Roma 2005

Ma dal bilancio del 2011 questo obiettivo si è indebolito, perchè molte generazioni di autisti avendo maturato l'età pensionabile non sono stati sostituiti dalle nuove generazioni di autisti.

Le tabelle precedenti erano previsionali e avevano un obiettivo dichiarato ma poi come da foto bilancio qui sotto, non si è potuto mantenere.

Tipologia	2011 Vett/Km	2010 Vett/Km
Metropolitane (linee A e B)	34.021.012	37.188.579
Superficie (bus, tram, filobus, bus elettrici)	109.711.948	112.877.952
Superficie lotto esternalizzato		12.075.750
Totale produzione per Roma Capitale	143.732.960	162.142.281
Ferrovie regionali	15.931.516	17.041.074
Totale produzione TPL e Regionale	159.664.476	179.183.355
Produzioni speciali (scuolabus, disabili, turistici)	10.828.630	10.960.263
Totale produzione gestita	170.493.106	190.143.618

Fonte bilancio Roma capitale 2011.

Superando il punto c, nei quali sono riconosciuti gli oneri finanziari, in questo caso parziali in quanto atac fa affidamento anche agli incassi per vendita di titoli di viaggio, nel punto d il prezzo della prestazione singola, ossia il biglietto, ad oggi è di euro 1,50.

Il prezzo politico del biglietto è concordato tra i due soggetti, perchè il comune rappresenta l'utenza come abbiamo detto. Perchè è un prezzo politico?

Come detto in precedenza, il servizio di trasporto pubblico rientra nel servizio ad utilità pubblica, e quindi buona parte del costo è a carico dello stato. Infatti il biglietto del trasporto pubblico tecnicamente è una tassa, perchè secondo il diritto la tassa è una prestazione che il cittadino richiede allo stato che eroga il servizio, e che parte la paga il cittadino e parte la paga lo stato. Bisogna tenere presente la differenza tra tassa e imposta, perchè le imposte sono i prelievi fiscali che lo stato fa sui redditi che il cittadino produce, e la tassa è un servizio che il cittadino paga per richiedere un servizio che sono ad utilità pubblica, come la sanità, l'istruzione, e in questo caso la mobilità.

Nel punto e) sono indicati i livelli qualitativi minimi che devono essere assicurati ai cittadini, e in alcuni contratti di servizio sono indicati anche i rimborsi, ma solo in quello di Acea, mentre quello di Atac non include questa clausola.

Il punto f) è uno di quello più contraddittorio e contestato, perchè indica gli strumenti di controllo operativo. Purtroppo non tutti i contratti dettano la disciplina di controllo, e questo non aiuta a far convivere l'esigenza di controllo con il diritto alla riservatezza dell'ente erogatore, anche se il proprietario di quest'ultimo è l'amministrazione comunale che assurgerebbe a rappresentare il cittadino, proprio quello a cui va destinato il servizio.

Infatti superati i punti g) e h), che riguardano rispettivamente gli strumenti per il controllo economico, e le garanzie prestate da un erogatore soggetto terzo (esempio Roma tpl), nel i) sono indicati gli obblighi assunti nel contratto regolati dalla legge, e di conseguenza le penalità qualora non venissero mantenuti. Ma come già anticipato nel punto f), l'agenzia della mobilità segnala che è inopportuno affidare il compito di sanzionare a organi nei quali sono presenti esponenti aziendali. È il caso del comitato paritetico, che è composto da 5 membri, due in rappresentanza del 8° e 14° dipartimento, due di Atac e un quinto scelto dai quattro detti in precedenza. È evidente che le sanzioni non potranno mai essere applicate, e ad oggi non si hanno notizie in merito.

Nel punto l) e m) si cita spesso la carta dei servizi, nella quale sono inseriti i parametri obbligatori che l'ente erogatore deve pubblicare. Nel caso di atac, e del trasporto pubblico, l'accessibilità delle informazioni sono importanti.

contratto di servizio, le corse perse per “causa di forza maggiore”, sono rimborsate dal comune all'ente erogatore.

Nella foto della tabella presa per esempio, il tempo corsa rappresenta il fermo immagine della costruzione patologica delle tabelle di marcia. Aldilà del giorno festivo, il tempo di percorrenza dal capolinea “A” e ritorno, linea circolare, è sempre lo stesso in qualunque fascia della giornata. La tipologia, l'intensità e il volume del traffico non può avere la stessa dimensione in tutte le fasce della giornata, e così avviene anche nei giorni feriali. Non potendo mantenere questa tabella, l'operatore giustifica le corse non effettuate con la dicitura per “traffico”. In alto sulla tabella di marcia ci sono i km totali che la linea e l'orario percorrerà, e che contribuirà con le altre tabelle della rimessa, e di tutte le altre rimesse all'obiettivo prefissato ogni anno. Quindi per ottenere questo risultato, il criterio che viene usato è **l'intensità**.

PRODUZIONE DEL SERVIZIO ANNO 2012			
	Vetture km di linea		
	2012	2011	Variazione
PRODUZIONE DA CONTRATTO DI SERVIZIO			
PRODUZIONE DIRETTA (*)	102.442.489	105.890.791	(3.448.302)
PRODUZIONE INDIRETTA	3.734.480	3.821.157	(86.677)
TOTALE PRODUZIONE DA CONTRATTO DI SERVIZIO	106.176.969	109.711.948	(3.534.979)
PRODUZIONE NON EFFETTUATA PER CAUSE NON IMPUTABILI AL GESTORE	4.176.954	4.373.624	(202.670)
di cui:			
riconosciuta da Contratto di Servizio	4.139.559	4.058.373	71.186
altre	31.395	305.251	(273.856)
TOTALE	110.347.923	114.085.572	(3.737.649)

(*) incluso servizi aggiuntivi

La foto sopra è un estratto del bilancio del 2012, dove vengono evidenziate le corse perse per “cause non imputabili al gestore”, ovvero traffico, anche se esiste una percentuale per blocchi stradali, auto in sosta selvaggia, e incidenti.

In quasi tutti i bilanci di atac o trambus, qualsiasi è l'obiettivo annuale, il monte km che il comune rimborsa al gestore si aggira intorno ai 3,5-4 mln di km. Se facciamo una somma veloce, il comune negli anni ha rimborsato ad atac una cifra che si aggira intorno ai 25 mln di km, ¼ dell'obiettivo del 2014 e anche del 2015. E' paradossale che dopo anni di rimborsi per km non effettuati, non si è tentato un'altra via, meno costosa per i contribuenti e soprattutto più efficiente.

Addirittura se guardiamo questo stralcio del bilancio del 2011, redatto nel 2012 troviamo quasi surreale che atac si autorimborsa le corse perse, ma il motivo è presto scritto:

Le minori percorrenze effettuate (-10.886.319 vett. Km,) sono imputabili per lo più a cause di forza maggiore (4.373.624 vett. Km), intendendosi come tali il complesso degli impedimenti all'espletamento del servizio, non imputabili al gestore, che hanno reso effettivamente impossibile l'erogazione del servizio e che, se riconosciute dal Comitato Paritetico, deputato alla verifica del servizio reso, danno luogo comunque ad una remunerazione.

Saltano agli occhi due principi che non possono conciliare con l'intensità: il traffico come ragione imputabile per cui non si riesce a dare servizio, e la congestione stradale che è strutturale nella città che è una delle più congestionate d'Europa.

La spiegazione letteraria del traffico non lascia margine di interpretazione: "movimento di pedoni e di veicoli che passano per una strada o per una città".

La spiegazione appare così banale, ma questo il motivo di risarcimento che l'atac avanza nei confronti del comune. L'azienda che dovrebbe trasportare in modo collettivo le persone, si fa rimborsare dal comune perché a Roma vivono troppe persone.

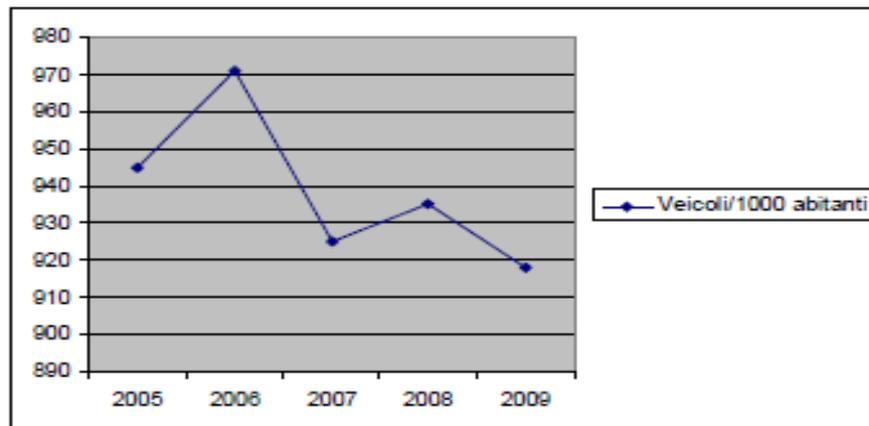
Altro punto è l'ingente parco circolante a Roma e nella Regione Lazio.

	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comune di Roma	2.553.873	2.547.677	2.705.603	2.718.768	2.724.347	2.743.796
Provincia di Roma	3.807.992	3.831.959	4.013.057	4.061.543	4.110.035	4.154.684

Fonte Roma Capitale dipartimento tutela ed ambiente.

	2005	2006	2007	2008	2009
Popolazione residente	2.553.873	2.547.677	2.705.603	2.718.768	2.724.347
Veicoli circolanti	2.413.791	2.476.179	2.504.360	2.544.216	2.502.539
Veicoli/1000 abitanti	945	971	925	935	918

Tabella 2 - rapporto tra popolazione e veicoli circolanti nel Comune di Roma³



Nella foto sopra è indicata la popolazione totale residente dentro e fuori Roma.

Anche se la tabella del grafico mostra un calo del rapporto veicolo-abitante, Roma sfiora il rapporto 1a1, e anche se nel dato sono calcolati anche il parco circolante delle forze armate, polizia, trasporto pubblico, e tutto quello che non è privato, questo è il volume complessivo. Associato a una rete stradale costruita senza un vero e severo piano regolatore, questi dati fanno una foto impietosa sull'impossibilità di erogare un servizio inseguendo la quantità. La congestione strutturale impedisce questo obiettivo, e le clausole del contratto, e i bilanci dell'azienda confermano che il contratto va rivisto e modificato, soprattutto per non gravare sulle tasche dei contribuenti, che oltre all'alto costo, si ritrovano un servizio di pessima qualità.

Piano regolatore.

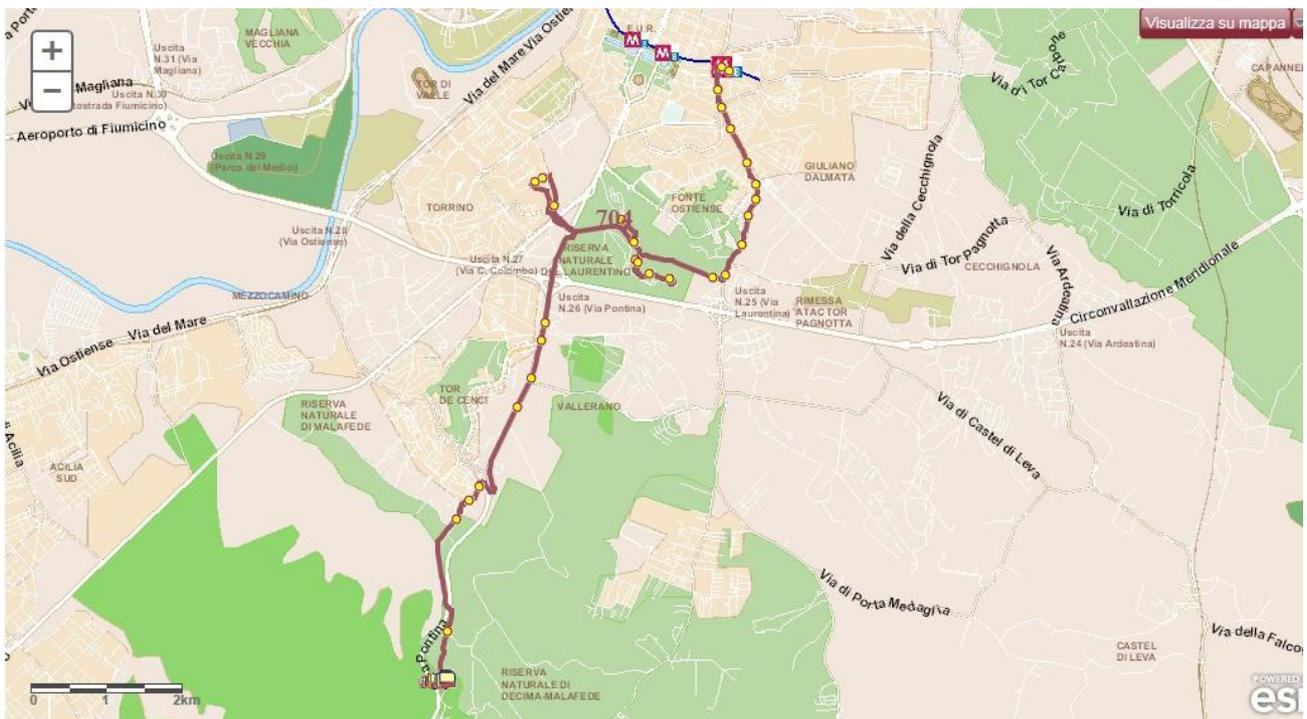
La sua funzione:

Il suo compito è quello di prevedere le caratteristiche di sviluppo della popolazione e dell'economia sul territorio comunale ed, in base a questi, fornire le linee guida (un piano e un bilancio preventivo) per la realizzazione delle opere pubbliche (a servizio dell'intera società) e per gli interventi dei privati (a servizio esclusivo del

cittadino). Tutto questo in riferimento alle strutture esistenti (linee ferroviarie, autostrade, strade, industrie, paesi, quartieri, città, ambiente), che magari hanno una valenza provinciale o regionale.

E' uno strumento forte e di grande contenuto politico

Purtroppo l'ultima riga non lascia spazio a dubbi, perchè mentre il capoverso precedente spiega la funzione e la sua importanza sociale, l'ultima riga punta il dito contro quell'uso che nulla a che fare con l'interesse pubblico. Infatti nella storia dei piani regolatori, va da se che gli interessi dei palazzinari e di chi aveva solo l'obiettivo di valorizzare i propri terreni, ha condizionato la politica che ha annacquato le regole per la pianificazione urbana. Molti articoli di stampa, anche d'epoca, hanno sempre dato un giudizio severo sulla creazione dei vari piani regolatori. Rimanendo sul tema della rete stradale urbana di Roma, l'itinerario delle linee del trasporto pubblico non hanno una dinamicità a causa delle costruzioni dei piani di zona molto spesso a macchia di leopardo.



Nella foto sopra, la linea 704 presa ad esempio, mostra la poca dinamicità del suo itinerario, e così concepita non si tratta di servizio di trasporto collettivo, ma è quasi un servizio taxi. A metà del suo percorso, ci sono due varianti, nelle quali due zone

nuove di costruzione obbligano l'itinerario a compiere un'entrata e un'uscita dalla stessa strada.

Questo dimostra, che non è pensabile concepire dei piani di zona senza una funzione urbana fluida, e i percorsi delle linee subiscono dei rallentamenti. Anche questo elemento costituisce un fatto negativo per il trasporto pubblico.

COSTI OPERATIVI

I **Costi della produzione**, prima degli ammortamenti, sono stati 956,3 euro milioni, di cui il 58,4% (558,6 euro milioni) relativi al personale e il 41,6% (397,7 euro milioni) ai costi per prestazioni di servizi e forniture di materiali di consumo e ricambi.

Questo stralcio del bilancio del 2011, mostra i costi della produzione, e la seconda parte mostra che in quel 41% dei costi, una buona parte sono destinati per i ricambi.

Va ricordato che il parco circolante di Atac è uno dei più vecchi d'Europa e nella tabella sotto mostriamo tutto il parco, metro e gomma compreso.

Parco mezzi al 31.12.2011				
Esercente		Veicoli	n°	Età media
Atac	Servizio ordinario	Autobus	2.131	8,6
		di cui: filobus	30	
	Servizi speciali	Servizio scolastico M1	163	10,3
		Trasporto disabili	103	8,1
		Autobus servizi scolastico e noleggio	45	12,0
		Tram	165	27,8
Totale			2.607	
Tevere T.p.l.		Autobus	67	13,7
Totale servizi di superficie			2.674	

Non si può dimenticare che uno degli elementi che invecchiano più velocemente il parco circolante di Roma, è la condizione delle strade, le quali sono costruite, mantenute e gestite in modo molto sufficiente. Il manto delle strade è sconnesso, e la vibrazione che esso provoca, non solo incide sulla vita del mezzo, ma incide anche sulla salute dell'operatore che subisce in modo passivo le vibrazioni rilasciate dal mezzo.

B. Costi della produzione

Descrizione	2011	2010	Variazioni
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	96.169.289	100.384.971	(4.215.682)
Servizi	251.096.777	293.356.197	(42.259.420)
Godimento beni di terzi	37.402.064	20.595.650	16.806.414
Personale	558.617.441	566.150.343	(7.532.902)
Ammortamenti e svalutazioni	210.634.734	326.470.365	(115.835.631)
Variazioni rimanenze mat. prime, suss. cons. e merci	(1.161.348)	(3.683.228)	2.521.880
Accantonamenti per rischi	6.205.925	38.867.246	(32.661.321)
Altri accantonamenti	821.083	3.072.164	(2.251.081)
Oneri diversi di gestione	14.162.789	11.489.852	2.672.937
Totale	1.173.948.754	1.356.703.558	(182.754.804)

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Descrizione	2011	2010	Variazioni
Carburanti	57.398.359	50.404.818	6.993.541
Materiale di ricambio	30.890.349	39.202.008	(8.311.659)
Materiale di consumo	5.245.544	6.543.465	(1.297.921)
Titoli di viaggio	2.458.537	3.281.138	(822.601)
Materiali diversi	176.500	953.543	(777.043)
Totale	96.169.289	100.384.971	(4.215.682)

La voce accoglie i costi sostenuti per l'acquisto di carburanti per trazione, di materiali di ricambio necessari alla manutenzione dei mezzi e degli impianti e altri materiali di consumo per lo svolgimento del servizio di trasporto.

Unitamente all'incremento del costo dei carburanti, conseguente alle tensioni sui prezzi di mercato e sulle tariffe, si è rilevato nell'esercizio un consistente decremento del costo per l'approvvigionamento di ricambi e materiali grazie ai miglioramenti conseguiti nella gestione degli acquisti e della logistica: tale riduzione, che ha impattato sul conto economico al netto della variazione positiva delle rimanenze, ha comunque fronteggiato gli accresciuti fabbisogni di manutenzione sul parco mezzi in esercizio.

Fonte bilancio 2011.

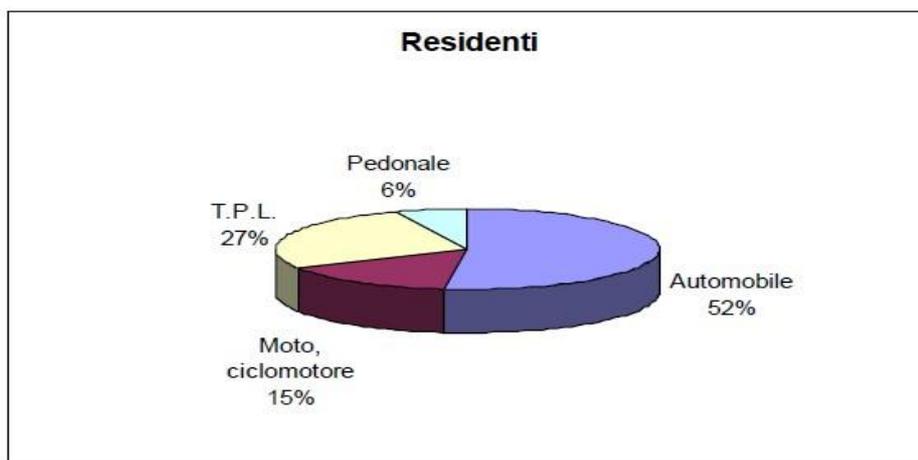
Nella foto sopra, si evidenziano i costi della produzione, e ci sono due dati che bisogna tener conto. Il carburante e il materiale di ricambio.

CONSIDERAZIONE FINALE DEL CONTRATTO IN ESSERE

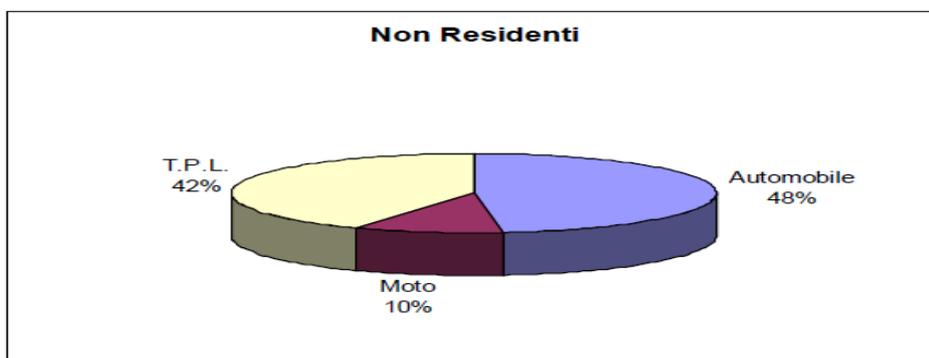
Dai dati che abbiamo considerato, possiamo tracciare un bilancio negativo sulla modalità del contratto. Il criterio che si insegue da anni è *l'intensità*, ossia la ricerca dell'incremento del volume del servizio che però, non ha coinciso con la qualità.

Nella prima parte abbiamo spiegato i punti del contratto, e il riferimento alla carta dei servizi ricordava che atac, o chi eroga il servizio è obbligata a dare le giuste e tempestive informazioni all'utenza. Per l'incremento delle corse atac si prende la libertà di cambiare gli orari, ma gli orari sono un concetto di accessibilità del servizio. E in conclusione la mancanza di informazione e gli orari cambiati per incrementare le corse fanno diventare il servizio inaccessibile.

Nell'ora di punta mattutina si registrano circa 680.000 spostamenti di cui circa l'82% è compiuta dai residenti e circa il 18% dai pendolari extracomunali (di cui il 78% destinati all'interno del G.R.A.).²



Fonte Roma mobilità.



Questo è lo specchio della scelta individuale degli spostamenti che gli utenti sia residenti che non residenti effettuano anche dopo la programmazione del contratto di servizio, che aveva come obiettivo l'offerta maggiore del trasporto pubblico, e di conseguenza cercare di far aumentare la scelta spontanea.

Dai grafici, uno su due usa il mezzo privato, e soltanto il 30% di media usa il mezzo pubblico, ossia 3 su 10 preferiscono il trasporto pubblico. Anche dopo la crisi economico finanziaria che inizialmente ha indotto chi usava il mezzo privato ad optare per il mezzo pubblico, l'inaccessibilità del servizio ha fatto contrarre sia la domanda che addirittura l'offerta. Quest'ultima si è contratta per i tagli al settore decisa dal governo centrale, e che ad oggi ha fatto sì che molte linee siano state tagliate.



PROPOSTA CAMBIA-MENTI M410

Una delle prime cose che un'azienda compie quando si immette nel mercato, sono le indagini conoscitive del cliente a cui è destinato il prodotto. Consenso del trattamento dati, consulenze esterne a società che effettuano interviste, promozioni, sono le iniziative fondamentali per far conoscere e di conseguenza vendere il prodotto.

Cosa c'entra il trasporto pubblico con la legge del libero mercato?

Che il trasporto pubblico sia un diritto fondamentale non ci sono dubbi, forse in questi ultimi tempi questo dubbio ha preso corpo proprio per la gestione incapace e poco produttiva che le dirigenze succedutesi hanno prodotto. Come abbiamo spiegato in precedenza l'inaccessibilità del servizio è la prova materiale del fallimento del contratto di servizio.

Ribaltare questa tendenza che ha prodotto questo servizio si può ricercare attraverso alcuni step, con i quali si deve raggiungere la qualità, l'accessibilità, e punto fondamentale dell'accessibilità la *certezza del passaggio*.

Primo step.

Dai dati che molte canali istituzionali ci forniscono deduciamo che le stime sono molto sommarie, ovvero si sa che percentuale usa il mezzo pubblico e chi il privato.

Ma rimanendo in tema di qualità, il servizio che atac fornisce non sa a chi lo destina. È troppo semplicistica ridurre la questione a un servizio che **deve** essere erogato, senza che questo abbia l'efficienza che in altri stati moderni hanno raggiunto. Quindi l'indagine di mercato va affrontata con la collaborazione del cittadino, che molto spesso si sottovaluta la sua disponibilità alla partecipazione.

L'autocensimento è un punto obbligato per tracciare un quadro specifico dell'utente urbano e interurbano, con un raggiungimento della percentuale del 70-80%.

Attraverso i canali istituzionali dei vari siti, Atac, Comune e Regione si deve promuovere un'iniziativa con la quale si cerca la collaborazione del cittadino, e traccia il suo spostamento abituale nel tragitto tipo casa-lavoro-casa, oppure casa-scuola-casa. L'iniziativa deve avere un tempo sufficiente per poter avere più informazioni possibile, per avere un quadro quasi definitivo dei flussi che ogni giorno attraversano Roma.

Auto-registrandosi l'utente fa il suo identikit come viaggiatore, segnando nome e cognome, e partenza e orario, e ritorno e orario.

In questo modo possiamo avere la quantità di spostamenti in modo quasi specifico, ed organizzare un servizio che soddisfi la domanda nella varie fasce.

Logicamente si organizza un servizio di vari livelli, entro i quali ci sono le fasce di punta e tutte le altre fasce. Le corse possono essere massimizzate in modo specifico, dando un servizio rispondente alla domanda, contenendo i costi, eliminando corse inutili e quindi erogare la qualità. Se facciamo qualche passo indietro, abbiamo visto come parte delle corse con il contratto in essere sono inutili e poco produttive, mentre conoscendo i flussi degli utenti si può associare un servizio che elimini gli sprechi in modo quasi specifico.

Secondo step

Eliminando il criterio del contratto di servizio basato sul raggiungimento annuale del monte km, dobbiamo creare delle tabelle che abbiano un tempo reale di percorrenza a seconda della fasce di punta. Nella tabella della linea "01" abbiamo visto che non è possibile avere un tempo di percorrenza uguale in qualsiasi momento della giornata, e di conseguenza molte corse vengono saltate perché non è possibile effettuarle.

La necessità di un tempo di percorrenza reale da dare a quel censimento dell'utente una volta ottenuto, crea quel criterio che oggi non esiste: ***l'accessibilità.***

A questo punto possiamo dedurre che questo tipo di servizio possa dare dei benefici che oltre alla qualità e all'accessibilità, sono il contenimento dei costi operativi.

Senza usare le tabelle dei costi che nella prima parte sono stati inseriti, la qualità consente di risparmiare carburante, usura gomme, usura mezzi, e di conseguenza usura strade che la loro manutenzione sono sempre a carico della collettività.

Terzo step.

I Numeri della Mobilità di Roma

Popolazione (ISTAT) 2.718.7701

Area (Km2) 1.285

Lunghezza della rete stradale entro il GRA (Km) 5.000

Numero di veicoli a motore 2.660.202 (di cui: veicoli merci 182.397; autovetture 1.897.672; motocicli 379.997; ciclomotori 156.000; altri veicoli 44.294).

Spostamenti dei residenti Romani:

Utenti dell'autovettura nell'ora di punta: 294.000 (52%)

Utenti motocicli e ciclomotori: 86.000 (15%)

Utenti del TPL: 153.000 (27%)

Parco mezzi	bus	2.205
	tram	164
	filobus	30
Km di linee		3.462
Km corsie preferenziali		112
N. fermate		8.378
Numero linee		327
Di cui: linee bus		316
Linee con bus elettrici		4
Linee tram		6
Linee filobus		2
Distanza media fermate (mt)		383
Copertura giornaliera ore		24
Passeggeri trasportati		1.148.966.529

Se la rete stradale dentro il raccordo è di 5000 km, e il totale dei km destinati alle corsie preferenziali è di 112, è veramente irrisorio l'1,2% la percentuale delle corsie destinate al trasporto collettivo, e quindi un aumento delle corsie preferenziali e la sua severa gestione è doverosa. Togliere più strada per riservarla al servizio pubblico è una scelta obbligata, se mai vogliamo raggiungere standard europei.

SECONDA FUNZIONE AUTO CENSIMENTO

Dai dati ricevuti dal censimento, possiamo anche tracciare l'evasione tariffaria. Logicamente l'uso dell'auto censimento non può essere pubblicizzato nell'iniziativa.

Facendo fede sempre allo stralcio del documento di Roma mobilità, gennaio 2011, il totale dei passeggeri trasportati nel 2010 sono più di 1 miliardo e 100 milioni. Il dato può sembrare abnorme, ma il passeggero è contabilizzato lo stesso ogni giorno.

Incrociando i dati con la vendita totale dei titoli di viaggio ascritti a bilancio ogni anno di qualsiasi natura siano, o abbonamenti o tickets, possiamo avere un'evasione reale direttamente proporzionale all'auto censimento ottenuto.

E addirittura se scegliamo un quadrante della città, o meglio una linea specifica, incrociando i dati dell'auto censimento con la vendita presso le rivendite posizionate lungo la linea stessa, possiamo tracciare l'evasione a livello locale, e quindi esattamente dove.