



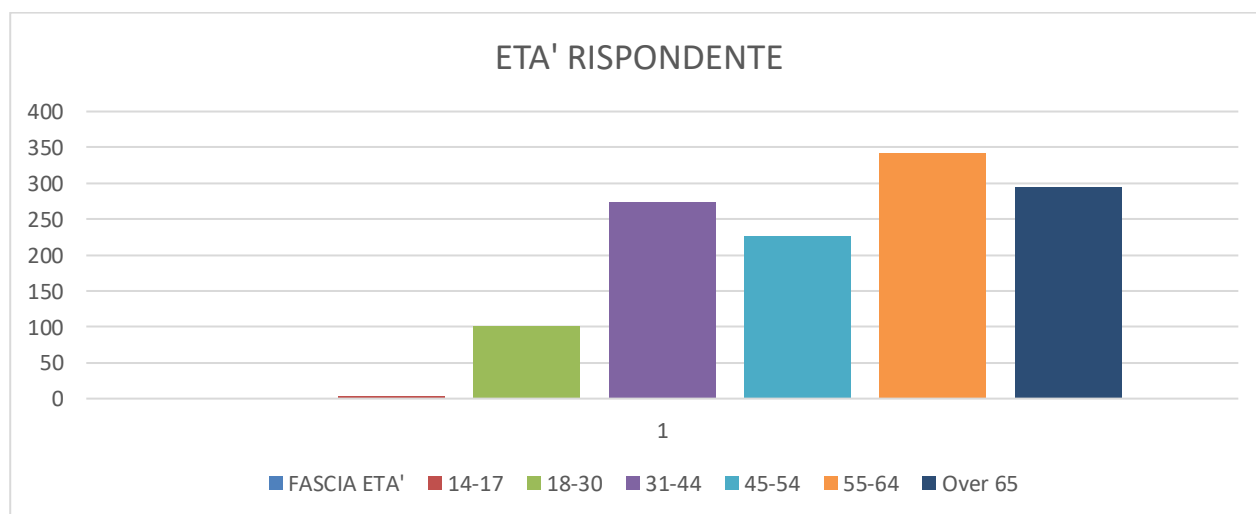
Abstract del Rapporto sul Trasporto Pubblico Locale nel Lazio

Al Rapporto sul Trasporto Pubblico Locale hanno risposto 1.242 cittadini.

Le fasce di età dei rispondenti.

FASCIA ETA'	
14-17	4
18-30	100
31-44	274
45-54	226
55-64	343
Over 65	295
TOTALE	1242

Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.



Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.

Le Province di Residenza dei rispondenti.

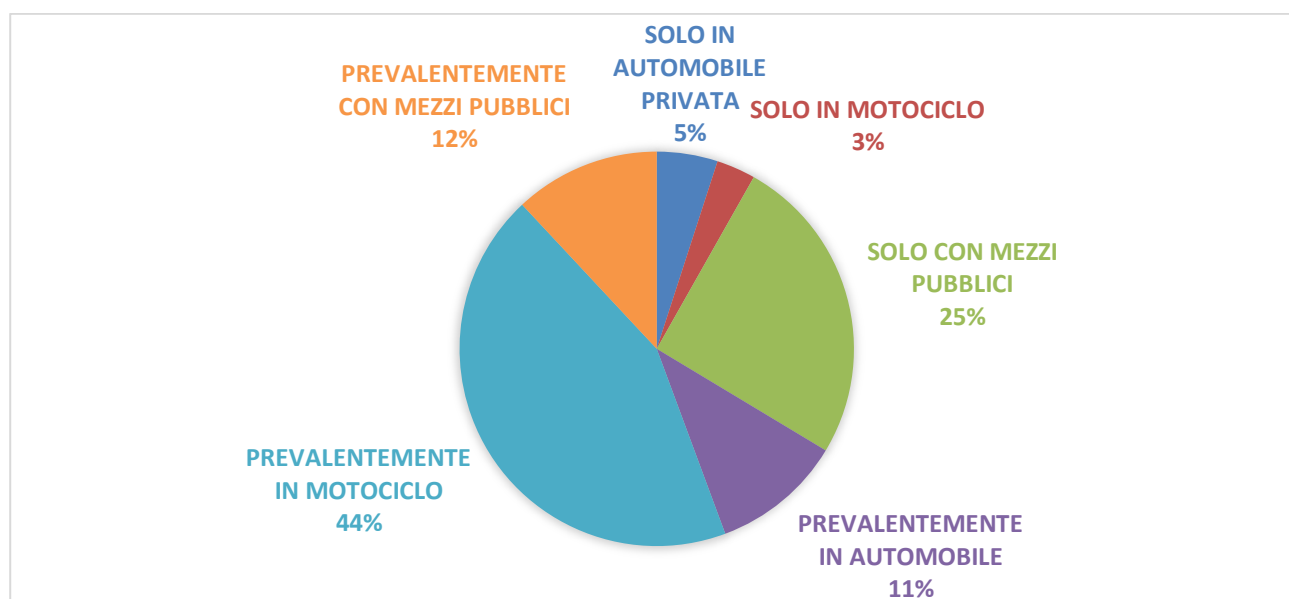
PROVINCIA DI RESIDENZA	
ROMA	1213
RIETI	3
VITERBO	4
LATINA	18
FROSINONE	4
FUORI DAL LAZIO	0
TOTALE	1242

Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.

Di solito mi sposto.

DI SOLITO MI SPOSTO	
SOLO IN AUTOMOBILE PRIVATA	53
SOLO IN MOTOCICLO	34
SOLO CON MEZZI PUBBLICI	270
PREVALENTEMENTE IN AUTOMOBILE	114
PREVALENTEMENTE IN MOTOCICLO	464
PREVALENTEMENTE CON MEZZI PUBBLICI	127
TOTALE	1062

Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.



Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.

Uso dei mezzi pubblici

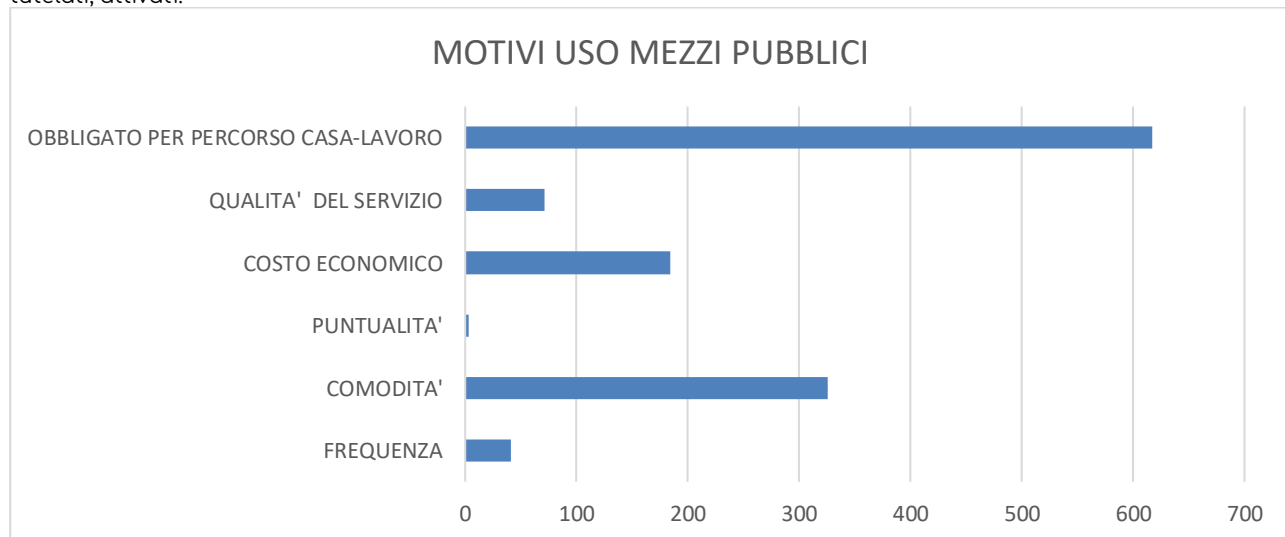
UTILIZZO I MEZZI PUBBLICI	
POCO (FINO A 5 VOLTE A SETTIMANA)	564
SPESSO (TRA 6 E 12 VOLTE A SETTIMANA)	334
SEMPRE	344
TOTALE	1242

Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.

Motivi per i quali si usano i mezzi pubblici.

UTILIZZO PREVALENTEMENTE I MEZZI PUBBLICI PER IL SEGUENTE MOTIVO	
FREQUENZA	41
COMODITA'	326
PUNTUALITA'	3
COSTO ECONOMICO	184
QUALITA' DEL SERVIZIO	71
OBBLIGATO PER PERCORSO CASA-LAVORO	617
TOTALE	1242

Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.



Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.

Quali mezzi pubblici uso di più.



QUANDO UTILIZZO I MEZZI PUBBLICI MI SERVO DI	
BUS	896
TRAM	315
METROPOLITANA	801
TRENO	374
TOTALE	2386

Fonte: Cittadinanzattiva Lazio-UGCons Rapporto sul Trasporto pubblico locale nella Regione Lazio. Informati, tutelati, attivati.

LA PAGELLA DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Nella Tabella che segue riportiamo il giudizio su ogni indicatore.

Per ogni indicatore il giudizio riportato è quello che ha ottenuto il maggior numero di consensi sul totale. È evidente che ci siano voti sensibilmente diversi quando le indicazioni dei cittadini virano nettamente sulla voce Scadente e Insufficiente.

Ma preferiamo dare una visualizzazione immediata della situazione rinviando alle schede sopra riportate per una disamina più specifica.

I voti e i colori sono così classificati:

GIUDIZIO SCADENTE	VOTO 4	COLORE ROSSO
GIUDIZIO INSUFFICIENTE	VOTO 5	COLORE GIALLO
GIUDIZIO SUFFICIENTE	VOTO 6	COLORE VERDE
GIUDIZIO BUONO	VOTO 7	COLORE ARANCIONE



GIUDIZIO OTTIMO

VOTO 10 COLORE AZZURRO

AREA	VOTO	COLORE
Cortesía del personale.	6	Cortesía del personale.
Comfort e pulizia dei mezzi.	4	Comfort e pulizia dei mezzi.
Affollamento mezzi pubblici.	5	Affollamento mezzi pubblici.
Puntualità.	5	Puntualità.
Tempo percorrenza.	6	Tempo percorrenza.
Tempi attesa alle fermate.	5	Tempi attesa alle fermate.
Servizi di bigliettazione.	6	Servizi di bigliettazione.
Costi.	6	Costi.
Informazione sui servizi erogati.	5	Informazione sui servizi erogati.
Accesso alle fermate.	5	Accesso alle fermate.
Stato dei mezzi pubblici.	5	Stato dei mezzi pubblici.
Stato dei Servizi igienici .	4	Stato dei Servizi igienici .
Ascensori.	4	Ascensori.
Scale mobili.	4	Scale mobili.
Paline alle fermate.	5	Paline alle fermate.
Presenza paline alle fermate.	5	Presenza paline alle fermate.
Stato pensiline alle fermate.	5	Stato pensiline alle fermate.
Giudizio complessivo.	5	Giudizio complessivo.



Su 17 indicatori solo 4 raggiungono la sufficienza.

Cortesìa del personale, Tempi di percorrenza, Servizi di bigliettazione e Costi del TPL hanno ottenuto il punteggio della sufficienza con 6,

9 indicatori su 17 hanno avuto il giudizio insufficiente pari a 5 e sono:

Affollamento mezzi pubblici, Puntualità, Tempi di attesa alle fermate, Informazione sui servizi erogati, Accesso alle fermate, Stato dei mezzi pubblici, Paline alle fermate, Presenza/assenza paline alle fermate, Stato pensiline alle fermate,

Inoltre, 4 indicatori su 17 hanno totalizzato un giudizio scadente pari a 4.

Queste sono: Comfort e pulizia dei mezzi, Stato dei servizi igienici, Ascensori, Scale Mobili.

Il giudizio complessivo del servizio è 5. Insufficiente.

Se guardiamo alle aree critiche le potremmo accorpate in alcune macroaree. L'area di peggiore resa è quella che potremmo definire di "servizio": la pulizia dei mezzi, lo stato dei servizi igienici, lo stato degli ascensori e delle scale mobili accessorie per l'accesso al TPL risulta essere un'area fortemente critica.

E poco meglio si pongono altri servizi accessori come lo stato/presenza di pensiline, lo stato dei mezzi pubblici.

L'area della informazione (informazione sui servizi erogati, presenza/assenza paline, stato paline alle fermate) risulta sostanzialmente insufficiente.

Come appaiono insufficienti indicatori centrali come la puntualità, il carico dei mezzi e il tempo di attesa alle fermate.

Le uniche note positive con un giudizio sufficiente risultano essere Cortesìa del personale, Tempi di percorrenza, Servizi di bigliettazione e Costi del TPL.

Da questi giudizi si possono individuare alcune linee di azione che sinteticamente poniamo all'attenzione dei decisori pubblici, delle aziende di TPL, dei politici e dei cittadini.



Primo punto: la bellezza non è un optional. Investire nel bello aiuta.

Avere servizi accessori funzionanti, puliti, belli e comodi da utilizzare aiuta. Va fatto un investimento serio e radicale rispetto a questi aspetti che altrimenti, come il recente passato ci ricorda, alimentano rischi, pericoli per l'incolumità fisica degli operatori e dei cittadini.

Necessario quindi un serio approccio alle gare di appalto, alle verifiche dei materiali utilizzati e ad un costante lavoro di cura, manutenzione e controllo dei servizi accessori che qualificano e aiutano a dare un valore al TPL.

Secondo punto: l'innovazione tecnologica deve essere un'opportunità per tutti. Non un privilegio per pochi.

L'area della informazione sui servizi deve viaggiare più veloce in rete. Avere ad esempio le paline elettroniche solo in alcune aree e non diffuse su tutti i territori, comunale e regionale, crea disparità di servizio.

Così come il problema del carico dei mezzi, soprattutto di quelli dei pendolari. Sono necessarie, pertanto, azioni volte a rendere meglio informati i cittadini da un lato e a garantire loro viaggi vissuti comodamente.

Anche questo servirà a disincentivare l'uso del mezzo privato, quest'ultimo concausa dei ritardi soprattutto dei bus dentro la città.

Tanto è vero che alcune delle soluzioni proposte come migliorative dai cittadini che hanno riscosso maggior consenso sono quelle dell'aumento delle corse e quello di tratte più brevi in modo da favorire percorsi più rapidi e meno attese.

Terzo punto: aumentare i giudizi positivi implica una interconnessione con tutti i sistemi di mobilità.

Riteniamo che la vera sfida sia nella capacità dei diversi modi di spostarsi di interagire in modo sinergico tra di loro in un ambiente collaborativo

Offrire servizi di mobilità è il primo passo per rendere disponibili a tutti per poter sviluppare attività lavorative, ricreative, di sviluppo di interi territori e comunità.



In altre parole si tratta di comprendere che il servizio di TPL alimenta, disegna e promuove, se funziona, lo sviluppo umano, la dignità della persona umana in ultima analisi.

Lì dove invece risulta essere scadente ne limita lo sviluppo, lo scambio, crea le condizioni per disegnare insostenibili diseguaglianze, ritardi e subalternità economiche, sociali e comunitarie.

E la limitatezza del servizio di TPL tende a trascinare con sé limiti di altri servizi “essenziali”: la scuola, la salute, l’economia locale.

Basti pensare all’effetto assolutamente da rimarcare degli ingressi scolastici differenziati nelle scuole del Lazio a causa della pandemia Covid-19.

L’effetto che si sta producendo è quello di avere le prime tre classi delle superiori che entrando alle 9.40 escono anche alle 15.40 con una limitazione non calcolabile sulla vita di studio, sulla vita sociale e relazionale oltre che sugli stili di vita.

E il problema, come tutti sanno, non sta nelle scuole ma nella incapacità del servizio di TPL di adeguarsi ad una esigenza che tocca i nostri ragazzi, il futuro delle nostre vite.

Questo la dice lunga su un sistema TPL rigido, incapace di stare al passo con i tempi, adeguato alle sfide del futuro.

A conclusione di questo lavoro, il primo sul TPL che cercheremo di continuare con maggiore vigore, riteniamo essenziale aprire un confronto con tutti quei soggetti che possono dare un seguito alle indicazioni di questo lavoro.

Riteniamo essenziale che, ciascuno per la propria parte, sia parte attiva di un percorso generoso di confronto aperto, dialogante, costruttivo per migliorare il servizio di TPL, di creare le condizioni di una gestione, cura e manutenzione di tutte le aree che sono direttamente collegate al tema e che il quadro degli attori si allarghi stabilmente alle comunità locali, ai comitati civici, alle associazioni dei consumatori in un quadro organico di partecipazione ai



processi decisionali che rendono centrale lo sviluppo del TPL nella nostra Regione.