

Oggetto: *rimozione limite dell'unico viaggio su Metro e Treni Urbani nell'ambito della validità temporale del Biglietto Integrato a Tempo (BIT)*

## **MOZIONE**

*Ex art. 109*

### **L'ASSEMBLEA DI ROMA CAPITALE**

#### **PREMESSO CHE**

- la mobilità è un diritto tutelato dalla Costituzione (art. 16), dalla Convenzione Europea Diritti dell'Uomo (protocollo n° 4 art. 2) e dallo Statuto di Roma Capitale;
- è auspicato di questo Consiglio promuovere e favorire un più ampio utilizzo del trasporto pubblico alla luce del primario impegno per una mobilità urbana efficiente e sostenibile;
- in considerazione delle previsioni di più consistente limitazione del traffico veicolare privato nelle aree urbane più centrali, contenute nel PGTU recentemente adottato, occorrerà agevolare e razionalizzare i titoli di viaggio attualmente distribuiti all'utenza, al fine di offrire alternative utili e concrete ai divieti di accesso con mezzo privato;
- sulla base di quanto sopra è opportuno, a giudizio dello scrivente gruppo, introdurre ogni elemento utile a incentivare e favorire l'utilizzo della rete pubblica urbana, anche attraverso l'acquisto del biglietto di viaggio semplice, laddove l'utente possa avere una esigenza di spostamento occasionale e non ricorra dunque abitualmente all'abbonamento;
- il Biglietto Integrato a Tempo (BIT) è un titolo valido per un viaggio sui diversi mezzi pubblici della rete urbana di durata massima di 100 minuti;
- tale titolo di viaggio consente l'utilizzo successivo, nell'ambito della validità temporale prevista, di un numero indeterminato di autobus e tram, ma di una sola corsa su metropolitane e treni urbani;

#### **CONSIDERATO CHE**

- il limite di un solo viaggio sui mezzi delle metropolitane e delle ferrovie urbane va a discapito della modalità di spostamenti oltre che più rapida e conveniente per il pubblico cittadino, anche meno inquinante, e dunque sicuramente più auspicabile dal punto di vista della sostenibilità ambientale;
- il suddetto limite altresì scoraggia l'utenza dall'utilizzo del mezzo pubblico in quanto per accedere più volte al mezzo su ferro sarebbe necessario l'acquisto di più biglietti; e dunque l'utente tipo può essere indotto a una preferenza anche inopportuna del veicolo privato;
- nel breve periodo, l'aumento di utenza e di riscontro commerciale verso il TPL può essere ottenuto solo grazie a una crescita netta delle vendite del BIT, in quanto gli abbonamenti sono già largamente diffusi e sono appannaggio di fasce di utenza già ampiamente fidelizzate al TPL;
- l'utente del BIT è mosso al viaggio da esigenze estemporanee (disbrigo commissioni, shopping, visite mediche o terapie, turismo, etc.) in fasce orarie spesso diverse da quelle di punta, e dunque il maggiore utilizzo delle metro quando

queste sono meno affollate permetterebbe una maggiore remunerazione verso costi di esercizio comunque costanti e che altrimenti rimarrebbero non adeguatamente coperti;

- il BIT remunera i costi di gestione in misura proporzionalmente maggiore rispetto agli abbonamenti, e dunque è preferibile incentivare una sua più elevata diffusione attraverso la maggiore spendibilità in metropolitana e sulle tratte ferroviarie urbane;
- l'abilitazione del BIT a molteplici viaggi a bordo dei mezzi metro-ferroviari incentiva alla preferenza per questi ultimi e dunque procura un alleggerimento delle linee di superficie, con innegabili benefici sulla maggiore agibilità degli autobus spesso sovraccarichi;
- rispetto alla prerogativa riconosciuta agli abbonati di circolare indefinitamente e senza alcun limite numerico di accessi sulle metropolitane e sui treni urbani, mantenere il vincolo di un solo viaggio sui biglietti BIT sarebbe discriminatorio e penalizzante verso coloro che utilizzano il biglietto a tempo;
- nell'ambito degli stessi utenti del biglietto BIT, appare contraddittorio il fatto che chi usa solo l'autobus lo può fare per tutta la durata del biglietto, mentre chi ha bisogno di spostarsi in metropolitana, deve sostenere costi supplementari anche all'interno della durata del BIT;
- la caratteristica del titolo BIT di costituire strumento di "integrazione" fra le varie modalità di spostamento appare essere contraddetta e compromessa da una limitazione di efficacia così incoerente come quella costituita dalla concessione di un unico viaggio su Metro / Treni;
- in riferimento alla notevole affluenza a Roma di visitatori stranieri, la limitazione in oggetto, con la indubbia complessità delle metodiche d'utilizzo del biglietto integrato a tempo, potrebbe essere fonte di scomodità per i numerosi turisti con possibile e probabilmente conseguente danno d'immagine;
- la rimozione del limite in oggetto costituisce invece di per sé una semplificazione nelle modalità di accesso alla rete pubblica per utenti non abituali, e questi ultimi ne riceverebbero dunque una indubbia maggiore comodità e quindi un incentivo all'acquisto e all'utilizzo del BIT;
- la preoccupante situazione di inquinamento atmosferico che interessa sia il territorio metropolitano sia ampie aree di quello regionale reclama l'immediata adozione di misure idonee a incrementare significativamente le modalità di trasporto pubblico basate su sede metro-ferro-tramviaria;

**VISTO** il decreto legislativo del 4 agosto 1999 n. 351 con cui è stata recepita la Direttiva Quadro n. 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria e dell'ambiente;

**VISTO** il decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare del 2 aprile 2002, n. 60 con cui sono state recepite le direttive 99/30/CE e 00/69/CE concernenti i valori limite di qualità dell'aria ambiente per gli inquinanti biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, PM10, piombo, benzene e monossido di carbonio;

**VISTO** il punto 8.4.5 del Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale recentemente approvato dalla Giunta Capitolina, il quale dà ampio

risalto al ruolo dei sistemi metropolitani di trasporto su ferro e all'impegno dell'amministrazione capitolina nel promuoverne l'integrazione e l'utilizzo nella mobilità urbana;

**VISTI**

i punti 7.2, 7.3, 8.6 e 8.7 del Piano Generale del Traffico Urbano di Roma Capitale, i quali prevedono misure significativamente riduttive degli accessi alle aree più centrali da parte del traffico veicolare privato, e corrispondentemente indicano una forte volontà dell'Amministrazione di incentivare e potenziare in quelle zone l'utilizzo dei servizi pubblici di trasporto;

### **TUTTO CIO' PREMESSO**

### **L'ASSEMBLEA DI ROMA CAPITALE**

### **IMPEGNA IL SINDACO E LA SUA GIUNTA**

- a prevedere la rimozione del limite operante sul Biglietto Integrato a Tempo (BIT) e della concessione di un numero non limitato di viaggi nel corso della validità temporale del Biglietto su Metro e Treni Urbani;
- a predisporre e a emettere tutti gli atti di esecuzione amministrativa e di informazione all'utenza necessari per il nuovo regime di fruizione del titolo di viaggio BIT e a trasmettere alla Agenzia della Mobilità tutte le indicazioni e disposizioni relative;
- a recepire e applicare nella contrattualistica con le Aziende titolari dei servizi di TPL le disposizioni normative e clausole accessorie coerenti con la nuova caratteristica tecnica desiderata per il titolo di viaggio BIT;
- a promuovere nel più breve tempo possibile le necessarie implementazioni tecniche da parte dei soggetti erogatori del servizio per garantire accessi molteplici del Biglietto BIT sui mezzi della metropolitana e delle ferrovie urbane nell'arco di tempo di validità del titolo di viaggio.

Roma, 06 novembre 2014

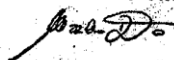
Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

**Enrico Stefano**



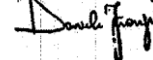
Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

**Marcello De Vito**



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

**Daniele Frongia**



Il Consigliere del Gruppo Capitolino "M5S"

**Virginia Raggi**

