Dalla metamorfosi dell’autobus alla mobilità connessa

IBE Intermobility 2026 · Rimini Expo Centre · 25 novembre 2026
Sessione plenaria «Ritorno al futuro: bus, rotaia e sharing»

1.300 km²
TERRITORIO SERVITO

3
LINEE METROPOLITANE

267
LINEE DI SUPERFICIE

10.200
DIPENDENTI CIRCA

147,3 mln
VETTURE-KM NEL 2025

8.200+
FERMATE SUL TERRITORIO

€ 1,023 mld
VALORE PRODUZIONE 2025

Fonti: Bilancio ATAC 2025; Carta dei servizi 2025



Il bus elettrico cambia anche l’azienda

Flotte moderne, energia, depositi, manutenzione e nuove competenze: una trasformazione di sistema.



FLOTTA ELETTRICA

Programma di 425 autobus full electric: mezzi più moderni e nuove esigenze operative.



DEPOSITI E RICARICA

Conversione dei depositi, infrastrutture elettriche, gestione dell’energia e formazione.



RETI E ROTABILI

121 tram ordinati e rinnovo della rete: la qualità dell’offerta dipende anche dagli impianti.

La vera innovazione è l’ecosistema: veicolo + infrastruttura + competenze.

La mobilità diventa un’esperienza più semplice

Pagare, pianificare, conoscere il servizio e raggiungere anche le aree meno dense.



TAP&GO

Pagamenti contactless: meno barriere all’accesso e maggiore facilità d’uso.



APP ATAC ROMA

Pianificazione, biglietti digitali e informazioni di viaggio in un unico punto.



FERMATE SMART

Previsioni di arrivo e aggiornamenti anche per chi non usa una app.

TRASPORTO FLESSIBILE

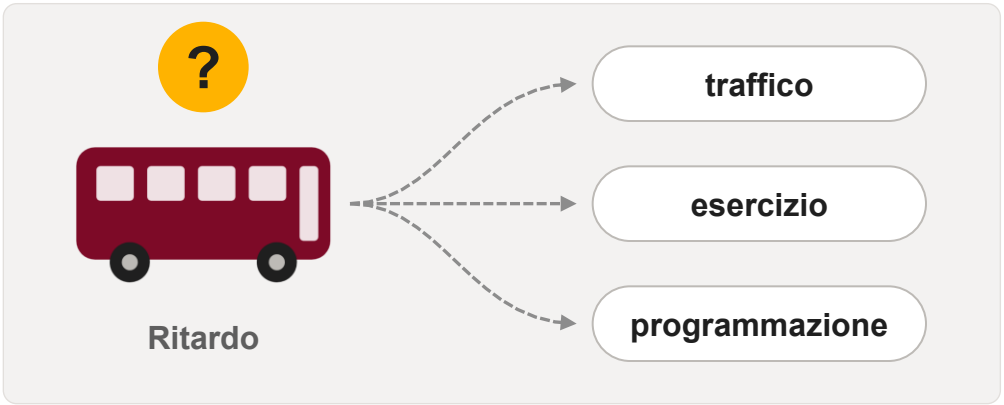
CLICBUS

Servizio a chiamata: soluzioni flessibili nelle aree a domanda dispersa.

Innovazione visibile quando migliora l’esperienza quotidiana, non soltanto la tecnologia.

Un bus in ritardo: di chi è la responsabilità?

Traffico, esercizio e programmazione: distinguere la causa



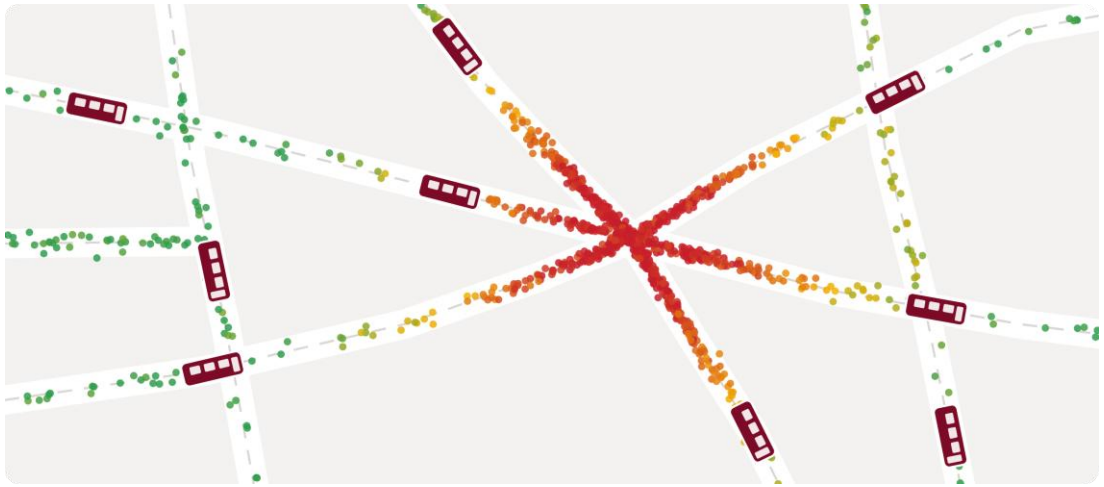
ATAC · Roma Servizi per la Mobilità · Dipartimento Mobilità
collaborazione – cooperazione e regole condivise

1 Metodologia definita
trasparente e replicabile

2 Dato indipendente
dal gestore e dall'ente

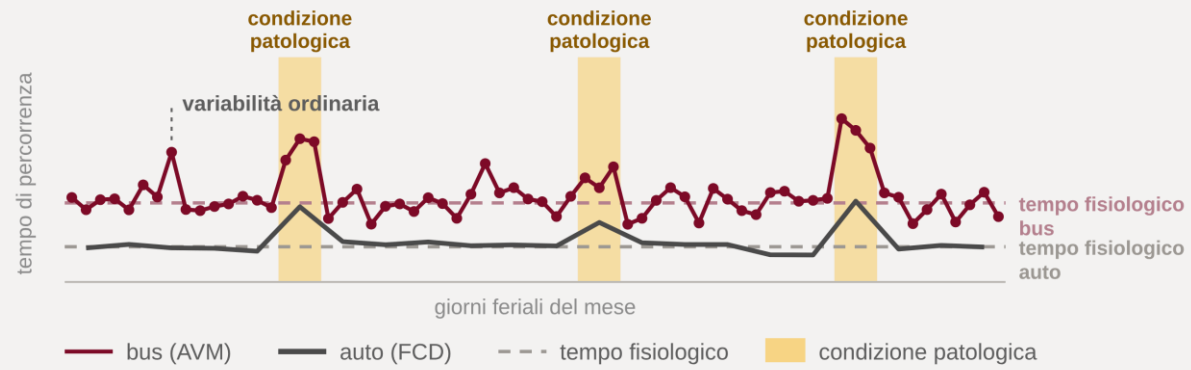
3 Analisi tecnica
di parte terza

- Possiamo avere i dati che caratterizzano il territorio
- L'AVM registra l'effetto, il ritardo o la corsa persa, non la causa
- Gli eventi puntuali si rendicontano uno per uno, la congestione diffusa restava invisibile



Dai dati GPS a una scelta operativa più consapevole

Una tratta fermata-fermata in un'ora di una giornata tipo



Il tempo fisiologico

Le tracce GPS delle auto private misurano, ora per ora, il tempo di percorrenza fisiologico di ogni tratta

La condizione patologica

Se le auto si discostano nettamente dal tempo fisiologico, il ritardo aggiuntivo del bus è esogeno

Il rischio d'impresa

La variabilità ordinaria del bus resta in capo al gestore

IL METODO IN QUATTRO PASSAGGI

1 Stato della rete

ogni tratta e ogni ora: fisiologica o patologica

Condizioni di traffico · FCD

→

2 Tempo fisiologico

del bus, misurato solo in condizioni fisiologiche

Esercizio bus reale · AVM

→

3 Perditempo patologico

il rallentamento delle auto tradotto in ritardo del bus

FCD + AVM

→

4 Dal tempo ai chilometri

vett·km equivalenti, al netto del già rendicontato e delle cause interne

Orario programmato · GTFS

→

vett·km persi per cause esogene

Simulare, decidere, informare: il gemello digitale

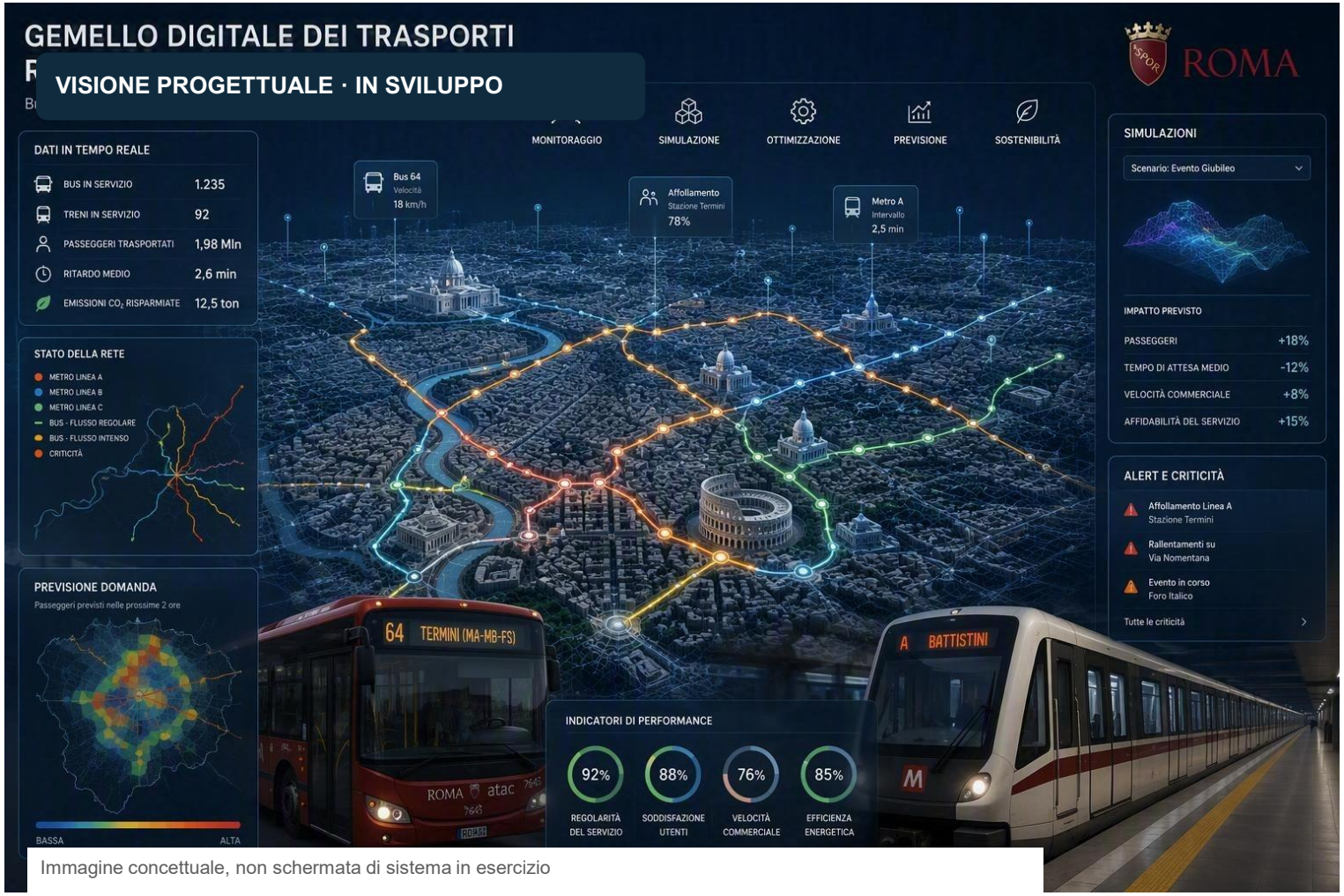


Immagine concettuale, non schermata di sistema in esercizio

SIMULARE

In anticipo gli impatti delle distruption pianificabili

RICALCOLARE

Il percorso più efficace in caso di evento improvviso

AGIRE CON TEMPESTIVITA'

Comunicare tempestivamente la variazione a bordo mezzo e al cliente

INTERROGARE

In linguaggio naturale KPI di esercizio e scenari operativi

DAL GEMELLO DIGITALE AL CLIENTE | prevedere l'impatto → decidere → comunicare tempestivamente le variazioni al servizio bus

Bus, rotaia e sharing: un viaggio, molte reti

Il sistema deve essere leggibile per il passeggero, anche quando i servizi hanno gestori diversi.

BUS → Capillarità

TRAM → Rete urbana

METRO → Alta capacità

FERROVIA → Scala metropolitana

SHARING → Ultimo miglio

Tre condizioni per rendere concreta l’integrazione

INFORMAZIONI

Orari e variazioni di servizio affidabili e coerenti.

ACCESSIBILITÀ

Canali fruibili anche da utenti non profilati.

COOPERAZIONE

Dati, regole e responsabilità condivisi tra operatori.

L’utente non deve conoscere i confini amministrativi tra le reti.

atac

ROMA



IBE 2026 · Rimini · Il futuro dell’autobus si misura nella qualità del viaggio