La predisposizione della proposta operativa

L'intenso lavoro di collaborazione tra i soggetti pubblici e privati interessati ha portato a stabilire le modalità di attuazione della proposta e in particolare che:

- la funzione di indirizzo dell'iniziativa sarebbe stata svolta da una Commissione costituita dai rappresentanti delle istituzioni pubbliche e delle associazioni dei consumatori;
- la funzione di controllo sarebbe stata esercitata da un Comitato Tecnico appositamente istituito, in cui fossero rappresentate anche le associazioni di categoria e dei consumatori;
- le funzioni organizzative sarebbero state svolte da un ufficio operativo attivato presso la Camera di Commercio di Roma e provincia.

L'individuazione delle categorie di servizi privati a cui il progetto era rivolto è stata effettuata in base ai seguenti criteri:

- la distribuzione capillare sul territorio;
- il carattere di immediatezza e di quotidianità del rapporto con l'utenza;
- l'utilità e la funzionalità rispetto alle esigenze di pellegrini e visitatori durante il soggiorno e la visita.

In base a questi criteri sono state prese in considerazione le tipologie di servizi di seguito elencate:

- settore dell'ospitalità alberghiera: alberghi a una, due e tre stelle; campeggi;
- settore della ristorazione: esercizi per la ristorazione tradizionale (ristoranti, trattorie, osterie); esercizi per la ristorazione rapida (fast-food, tavole calde, pizzerie e assimilabili); esercizi per la piccola ristorazione (bar e assimilabili);
- settore del commercio: supermercati; negozi di generi alimentari vari; librerie; rivendite di tabacchi; edicole;
- settore della sanità: farmacie;
- settore dei trasporti: taxi;
- settore bancario: servizi bancari di interesse per i visitatori (postazioni automatiche, sportelli di cambio, informazione sui servizi bancari).

Per ciascuna categoria sono stati definiti i requisiti che hanno caratterizzato in senso qualitativo l'insieme dei servizi, cercando di considerare in maniera realistica gli standard qualitativi di "partenza", le risorse economiche, umane e organizzative che potevano realisticamente essere impegnate per ottenere risultati significativi, misurabili e concretamente conseguibili nei tempi disponibili.

Il presupposto primo e indispensabile dell'adesione al progetto è stato il possesso dei requisiti normativi di base e di quelli di categoria e cioè:

- la regolarità degli atti amministrativi per l'esercizio dell'attività;
- la conformità degli ambienti, delle attrezzature e degli impianti alle disposizioni in materia di igiene e sicurezza;
- il rispetto della legislazione sul lavoro sia in tema di regolarità dei rapporti di lavoro che della sicurezza dei lavoratori;
- le regole da rispettare per l'erogazione del servizio (orari, turni, ecc.).

I requisiti previsti dal progetto promosso dall'Agenzia erano dunque di carattere aggiuntivo rispetto a quelli imposti da leggi, regolamenti o altri atti amministrativi ed erano finalizzati al raggiungimento di livelli prestazionali maggiormente qualificati.
Gli aspetti generali presi in considerazione hanno riguardato:

- cortesia e professionalità del personale;
- efficienza e tempestività del servizio;
- comfort e igiene dell'ambiente;
- trasparenza dei prezzi;
- attenzione alle esigenze delle persone disabili;
- comunicazione multilingue;
- informazione e servizi per migliorare il soggiorno.

Per gli aspetti relativi all'accessibilità e alla fruibilità dei servizi da parte dei disabili i requisiti sono stati mutuati dagli standard elaborati, per conto del Comune di Roma nelle guide redatte dal Consorzio di Cooperative Integrate (CO.IN).

Un problema importante si è posto relativamente alla "rilevabilità" dei singoli requisiti. A riguardo è da osservare che questi possono essere "oggettivi" o "soggettivi". Sono oggettivi quelli che si riferiscono alla normativa o anche a elementi strutturali e che pertanto possono essere concretamente apprezzati da chiunque e in qualunque momento (evidenza dei prezzi, conformità degli ambienti alle norme igienico-sanitarie, ecc.). Sono invece soggettivi quelli valutabili soltanto dall'utenza e in particolari momenti del rapporto tra il servizio e la clientela (cortesia del personale, appetibilità dei cibi, tempestività delle prestazioni, ecc.).

Il progetto ha preso in considerazione solo questa seconda tipologia di requisiti, di rilevante importanza ai fini della qualità. La loro verifica si è realizzata attraverso la segnalazione degli eventuali disservizi da parte dell'utenza e mediante apposite rilevazioni sul campo.

La fase di attuazione

Il 10 settembre 1999 è stata istituita con delibera dell'amministrazione comunale n. 1706 una Commissione con funzioni di promozione e di indirizzo sull'intero progetto composta dai rappresentanti della Camera di Commercio di Roma e provincia (Vincenzo Alfonsi), dell'Agenzia (Ciro dell'Acqua), del Comune di Roma (Daniela Motti dell'Assessorato al Turismo) e della Provincia di Roma (Aldo De Pace dell'Assessorato allo Sviluppo e alle Attività Produttive), della Regione Lazio (Dario Rocchi dell'Assessorato al Turismo) e delle associazioni dei consumatori (Caterina Di Viggiano).

Alla Commissione sono state attribuite competenze riguardanti:

- l'emanazione di indirizzi e raccomandazioni volti ad assicurare il raggiungimento, nei tempi e nei modi previsti, delle finalità e degli obiettivi stabiliti;
- la verifica della realizzazione dei programmi e la valutazione dei risultati attraverso un'attività di analisi delle diverse fasi di attuazione;
- la creazione e il mantenimento delle necessarie relazioni tra le istituzioni pubbliche interessate al buon andamento del programma;
- la promozione della conoscenza delle finalità e dei risultati dei programmi nei confronti delle categorie professionali interessate e dell'opinione pubblica.

Il 31 maggio 1999 veniva attivato dalla Camera di Commercio di Roma (delibera n. 178) un ufficio operativo (la cui gestione materiale veniva affidata all'Istituto Romano per la Formazione Imprenditoriale - I.R.F.I., azienda speciale della Camera di Commercio).
L'ufficio aveva le seguenti funzioni:

- direzione del progetto: distribuzione delle schede di adesione, accettazione e registrazione delle domande, distribuzione del marchio e della carta di accoglienza;
- gestione del numero verde appositamente attivato (800-520880);
- programmazione, promozione e realizzazione delle attività di formazione;
- realizzazione delle attività di controllo sul funzionamento del progetto in collaborazione con le associazioni di categoria;
- monitoraggio del sistema e valutazione *in itinere* dei risultati attraverso l'istituzione e la gestione di un apposito sistema informativo.

Il 13 dicembre 1999 veniva istituito dalla Camera di Commercio con delibera n. 33, un Comitato Tecnico con funzioni di controllo del rispetto dei requisiti previsti per le singole categorie. Il Comitato, costituito da Antonio Lanna per l'Agenzia, da Maurizio Centili e da Roberto Saracino in rappresentanza delle associazioni dei consumatori, da Amalia Consoli e da Antonella Fortezza per la Confcommercio, da Fortunato Grazioli e da Nello Paradisi per la Confesercenti, da Stefano Gabuti per l'Autorità per i Servizi Pubblici, ha provveduto a eseguire controlli a campione periodici su imprese di servizio opportunamente scelte per la verifica dei requisiti e del rispetto degli impegni richiesti, controlli "mirati" in seguito a segnalazione di disservizi che la clientela poteva effettuare per mezzo del numero verde o attraverso moduli prestampati, rilevazioni campionarie periodiche sul livello di gradimento dei servizi autocertificati da parte della clientela.

Per l'adesione al progetto sono stati creati appositi moduli, che andavano firmati dal responsabile dell'impresa ed eventualmente vistati dall'associazione rappresentativa della categoria a cui l'impresa stessa era iscritta. L'adesione al progetto, infatti, è stata libera, volontaria e gratuita ed è avvenuta tramite una autocertificazione.

L'adesione ha esplicitamente comportato alcuni impegni e alcuni vantaggi per le imprese aderenti.
Gli impegni che essa comportava erano:

- il possesso obbligatorio dei requisiti di conformità stabiliti per la rispettiva categoria e il mantenimento dei requisiti stessi per tutto l'anno 2000;
- l'esposizione in luogo visibile all'interno dell'esercizio della "carta di accoglienza" redatta in quattro lingue (compreso l'italiano) e contenente i requisiti che la categoria alla quale l'esercizio appartiene doveva possedere;
- l'accettazione delle attività di controllo nelle forme previste dal relativo regolamento e il tempestivo adempimento alle indicazioni o alle prescrizioni eventualmente conseguenti al controllo stesso.

I vantaggi erano invece rappresentati dall'autorizzazione a esporre all'esterno dell'esercizio il marchio di conformità ai requisiti previsti (il marchio riportava il logo dell'Agenzia e la scritta "Anno 2000 - una migliore accoglienza) e dagli effetti delle azioni di promozione pubblicitaria dell'iniziativa realizzata attraverso una

campagna di valorizzazione del marchio attuata dall'Agenzia con la Camera di Commercio, le principali associazioni di categoria e il Comune di Roma. In particolare ha promosso la conoscenza del progetto attraverso i propri strumenti informativi (sito Internet e Centri informativi).

A tal fine l'Agenzia ha provveduto alla progettazione grafica del marchio e della carta di accoglienza che venivano rilasciati, previo accertamento della conformità dell'autocertificazione, dall'Ufficio Qualità della Camera di Commercio. La stampa di questo materiale (marchio, carta dell'accoglienza e bandierina appositamente preparate per dare una maggiore visibilità alle edicole) è stata a carico della stessa Camera di Commercio.

Il carattere e le dimensioni del progetto hanno reso necessaria un'efficace azione di promozione dell'iniziativa anche nei confronti degli operatori chiamati ad aderirvi.

L'adesione, infatti, doveva essere consapevole e significativa per cui diventava fondamentale una esauriente e tempestiva attività di informazione concernente le finalità e le caratteristiche dell'iniziativa, le modalità di partecipazione, il tipo degli impegni da assumere e la natura dei vantaggi che se ne potevano trarre.

Le linee fondamentali attraverso le quali questa attività di promozione è stata concretamente realizzata sono:

- l'attività di divulgazione svolta dall'Agenzia con le associazioni rappresentative di categoria;
- la pubblicazione di articoli sulla stampa aziendale da parte delle associazioni di categoria e dei consumatori (Confesercenti e Confcommercio hanno pubblicato nel numero di luglio 1999 del loro giornale un articolo redazionale che illustrava le caratteristiche del progetto e le associazioni dei consumatori a settembre 1999 hanno pubblicato un redazionale sulla rivista settimanale dell'Adiconsum "Test: noi consumatori");
- la distribuzione gratuita tra gli imprenditori interessati, attraverso le associazioni di categoria, di un documento informativo sintetico che illustrava gli obiettivi dell'iniziativa, la tipologia dei servizi interessati, le caratteristiche del marchio, le procedure di adesione, gli impegni da rispettare, i vantaggi prevedibili, le procedure per il controllo, le modalità organizzative del sistema;
- l'organizzazione di incontri specifici riservati a dirigenti delle associazioni rappresentative di categoria;
- la realizzazione e la stampa, da parte dell'Agenzia, di 1.500 manifesti (in formato 70x100 cm) dal titolo "La qualità? La fai tu", che sono stati affissi presso tutte le sedi delle circoscrizioni del Comune di Roma, nelle filiali della Banca di Roma sul territorio del comune di Roma, in tutte le sedi della Confcommercio e della Confesercenti e presso i Punti e i Centri informativi dell'Agenzia;
- la realizzazione, da parte dell'Agenzia, di un'azione di mailing rivolta agli alberghi romani con l'invito ad aderire al progetto.

I risultati del progetto

A seguito della richiesta formulata in data 24 novembre 2000 dalla Commissione citata, l'Ufficio Qualità della Camera di Commercio di Roma comunicava, in data 5 dicembre 2000, l'ultimo e definitivo aggiornamento dei dati relativi all'attuazione del progetto.

In particolare, dalla comunicazione citata risultava che il numero degli operatori che nel corso del 2000 hanno aderito al progetto è pari a 848 così ripartiti:

- 13 istituti di credito per un totale di 183 agenzie;
- 15 alberghi;
- 24 esercizi per la piccola ristorazione;
- 11 ristoranti;
- 12 negozi di generi alimentari;
- 574 tassisti;
- 13 tabaccherie;
- 15 librerie;
- 1 edicola di giornali.

A tale proposito, il Presidente della Commissione Marco Bruschini, nella comunicazione inviata all'Agenzia il 2 gennaio 2001, pur esprimendo un giudizio complessivamente positivo, evidenziava le difficoltà avute nel raggiungimento del numero di esercizi che inizialmente si pensava di coinvolgere: riconducibili ad "una concomitanza di eventi di natura politico-amministrativa-organizzativa ... tempi amministrativi sfalzati che hanno fatto sì che la Commissione si costituisse a progetto definito, ... la revoca da parte della Regione Lazio del proprio rappresentante già nella fase iniziale e la non riconferma per tutto il tempo dei lavori, ... lo scarso coinvolgimento delle istituzioni interessate nella fase di preparazione dell'iniziativa ... che ha di fatto affidato il peso divulgativo alle sole associazioni di categoria ...".

Il Presidente sottolineava altresì l'importanza del progetto, che deve essere considerato "come un importante e fondamentale momento sperimentale in quanto per la prima volta si è posto il problema della qualità, equilibrando esigenze e aspettative fra operatori e consumatori, commercianti e cittadini, Comune di Roma e Comuni della provincia di Roma...".

A conclusione la Commissione invitava a far sì che le esperienze realizzate siano "canalizzate verso la realizzazione di un piano di qualità valido per gli anni a venire che migliori e sviluppi quanto fatto nel 2000".

A gennaio 2001 la Commissione prendeva inoltre in esame un "progetto di coordinamento delle attività per una migliore qualità dei servizi privati di accoglienza di Roma e provincia" predisposto dal Centro Servizi per i Diritti del Cittadino ritenendolo di interesse per la prosecuzione, dopo il 2000, di quello attivato per il Giubileo.

Organizzazione del lavoro

Il lavoro è stato realizzato da Federica Alatri coadiuvata da Antonio Lanna dell'Agenzia, con la collaborazione di Vincenzo Alfonsi e Francesco Grande della Camera di Commercio di Roma e provincia sotto il coordinamento di Ciro dell'Acqua, Direttore Generale dell'Agenzia.

Le attività di analisi, di indagine e di elaborazione del progetto sono state svolte dalla Società Italsocotec, selezionata a seguito dell'espletamento delle prescritte procedure a evidenza pubblica (pubblicazione di avviso sull'Albo Pretorio del Comune di Roma del 24 gennaio 1998 e il 17 febbraio 1998 sulla G.U.).

La segreteria tecnica e le attività editoriali sono state curate da Lucia Rinaldi.

Il progetto è stato finanziato con quota parte del "contributo" di cui alla voce F04.01 del Piano degli interventi *ex lege* 651/96.

5.6 Le norme e gli accordi speciali per rendere compatibili gli eventi del Giubileo con la vita ordinaria della città nell'anno 2000

Federica Alatri

L'elevato numero di eventi previsti dal calendario giubilare e la necessità di conciliare lo svolgimento del Giubileo con la vita ordinaria della città hanno indotto l'Agenzia a promuovere nell'ambito del "piano di accoglienza" un'attività istruttoria per identificare e disciplinare in via transitoria le attività che, per data, luogo o modalità di svolgimento, avrebbero potuto non risultare compatibili con le esigenze eccezionali che la città avrebbe dovuto affrontare durante il Giubileo.

Nel novembre 1997, a seguito di un'analisi della casistica di tali attività, l'Agenzia trasmetteva al Sindaco di Roma un'articolata proposta di lavoro in cui venivano indicate in maniera dettagliata le specifiche problematiche da affrontare, gli obiettivi concreti da raggiungere, le possibili procedure da adottare, gli strumenti da utilizzare.

In qualità di Commissario Straordinario di Governo per il Giubileo, titolare quindi di una funzione di coordinamento, il Sindaco convocava (aprile 1998), sulla base del lavoro svolto dall'Agenzia, la prima di una serie di riunioni con i soggetti pubblici e privati interessati ai temi evidenziati nella proposta operativa dell'Agenzia, costituendo a tal fine una segreteria tecnica formata da rappresentanti dell'Agenzia (Federica Alatri e Francesco Tufarelli) e dell'Ufficio del Commissario (Generale Erasmo Lorenzetti).

Nel periodo tra aprile e luglio 1998 i gruppi di lavoro costituitisi si riunivano per affrontare cinque argomenti principali:

- orari del commercio e dei mercati, pulizia delle strade e raccolta dei rifiuti, manutenzione di strade e servizi;
- manifestazioni ordinarie della città, ricorrenze civili e commemorazioni;
- pianificazione delle attività nazionali e internazionali degli organi istituzionali;
- regolamentazione delle manifestazioni politiche e sindacali;
- calendario delle manifestazioni sportive.

La segreteria tecnica, nel contempo, promuoveva numerose audizioni con i singoli soggetti interessati per esaminare problematiche più specifiche che richiedevano maggiori approfondimenti.

Al termine di tale fase, al fine di garantire un migliore coordinamento delle attività, l'Agenzia proponeva che la gestione del progetto venisse affidata in toto all'Ufficio del Commissario di Governo il quale, a partire da ottobre 1998, promuoveva una serie di iniziative, illustrate in un documento di lavoro, concernenti la regolamentazione speciale da adottare nel 2000.

Tra quelle più significative è da citare il protocollo di intenti siglato nel maggio 1999 tra il Governo e le parti sociali, in cui veniva stabilita l'opportunità di assumere in maniera concordata le decisioni in modo da evitare una concentrazione di vertenze durante l'anno del Giubileo (modalità in seguito effettivamente attuate

nel corso del 2000). L'attività svolta dall'Agenzia è stata finanziata con una quota parte delle risorse assegnatele a titolo di "contributo" (voce F04.01 *ex lege* 651/96).

5.7 L'informazione e l'orientamento del traffico pedonale e veicolare: il piano per la segnaletica speciale del Giubileo

Federica Alatri

La progettazione e l'installazione di una segnaletica speciale stradale e pedonale per l'anno del Giubileo è stata ritenuta dall'Agenzia un'importante componente del progetto di comunicazione previsto per il 2000.

Pensata come un utile strumento di orientamento e di informazione dei visitatori, per dirigere e orientare il traffico veicolare e pedonale lungo gli itinerari giubilari, per indicare luoghi di culto e di visita e servizi di accoglienza, la segnaletica per il Giubileo è stata progettata dall'Agenzia per conto del Comune di Roma che le ha affidato (con delibera della Giunta n. 4959 del 30 dicembre 1196) l'incarico della "progettazione della segnaletica di orientamento e informazione rivolta alle particolari esigenze del pellegrinaggio del 2000", nell'ambito delle attività di assistenza tecnica svolte sulla base di un finanziamento specifico del Comune stesso.

Le attività di questa fase preliminare si sono concluse il 30 settembre 1997 con la consegna al Comune dello "Studio del sistema della segnaletica di orientamento e informazione per il Giubileo" contenente la definizione delle tipologie del sistema di informazione (segnaletica stradale veicolare e pedonale, punti informativi elettronici, stampati su carta), l'analisi dello stato di fatto esistente a Roma, uno studio degli aspetti relativi alla comunicazione grafica e alla normativa di settore, il disciplinare tecnico per la progettazione.

Le successive attività di progettazione, finanziate con una quota parte delle risorse assegnate all'Agenzia a titolo di "contributo" (voce F04.01 *ex lege* 651/96) venivano avviate nell'agosto 1997 a cura di un gruppo di lavoro dell'Agenzia coordinato da Rolando Zorzi e affiancato dall'associazione di professionisti "Gerard Unger associati" con la Società "n/p/k industrial design bv" (entrambe olandesi), selezionate attraverso la prevista procedura ad evidenza pubblica (il bando è stato pubblicato il 13 agosto 1997 sulla G.U. n. 188, la selezione è avvenuta il 10 ottobre e l'incarico è stato formalizzato il 18 dicembre).

Il progetto comprendeva un "Manuale applicativo per il sistema della segnaletica di orientamento e informazione per il Giubileo", una stima dei costi di investimento e l'ideazione di un nuovo carattere da utilizzare per il 2000 denominato "Capitolium".

I documenti progettuali venivano consegnati il 31 luglio 1998 al Sindaco di Roma, al Vice Sindaco e all'Assessore per il Giubileo del Comune di Roma, il 27 ottobre al VII Dipartimento e il 30 novembre al Direttore dell'Ufficio Progetti Città Storica del VI Dipartimento.

Nell'agosto del 1999 il Gabinetto del Sindaco di Roma incaricava l'Agenzia di progettare la segnaletica per i percorsi interessati dai flussi pedonali situati all'interno della Zona a Traffico Limitato.

Il progetto, recependo e sviluppando quanto già precedentemente elaborato

dall'Agenzia anche nell'ambito dei piani relativi agli itinerari giubilari (predisposti dall'Agenzia per conto del Comune di Roma nel 1997), individuava i percorsi maggiormente interessati dai flussi pedonali, i monumenti storici e le mete religiose da segnalare, i servizi e le infrastrutture di accoglienza di maggiore utilità per i visitatori, le caratteristiche, i contenuti informativi, la localizzazione e i costi della segnaletica, indicando misure e azioni da intraprendere per garantire la fattibilità degli interventi e la funzionalità della segnaletica stessa.

Il gruppo di lavoro, di cui ha fatto parte Manuel Reimann, è stato coordinato da Federica Alatri e si è avvalso del supporto tecnico della Società Dedalo, specializzata in progetti per la mobilità e la sicurezza stradale.

La segreteria tecnica e l'attività editoriale sono state curate da Lucia Rinaldi.

Il 16 novembre 1999 l'Agenzia consegnava il progetto al Gabinetto del Sindaco.

La realizzazione della segnaletica è stata affidata dal Comune di Roma, per la parte di competenza, alla Società Sta.

5.8 La regolamentazione degli autobus turistici: il piano per il controllo della circolazione, della sosta e della fermata

Rolando Zorzi*

Da molti decenni la mobilità costituisce uno dei più gravi problemi, se non il più grave, della città di Roma: assenza di un'adeguata rete metropolitana sotterranea, concentrazione nel centro storico della città ministeriale e amministrativa, squilibrio nell'uso dei mezzi pubblici di trasporto a favore dei veicoli privati, conformazione urbana molto fragile e adatta più ai pedoni che alle auto o agli autobus, difficoltà di garantire un severo rispetto delle norme di regolamentazione del traffico. Tutto ciò rendeva chiaro che il forte incremento dei veicoli atteso per il 2000 avrebbe determinato l'aggravamento di una situazione già molto difficile.

Peraltro, già nel 1996 era evidente che non vi era più il tempo, né vi erano le risorse economiche necessarie per interventi infrastrutturali risolutivi come la nuova linea metropolitana C.

Queste considerazioni sono all'origine della proposta dell'Agenzia di verificare la possibilità di utilizzare l'informatica e la telematica per il monitoraggio e la regolazione della circolazione.

Ma anche questa impresa non era facile. Un sistema informatico di controllo e gestione del traffico per l'anno del Giubileo in una grande città come Roma non ha alcuna possibilità di successo se non viene inquadrato nel contesto della pianificazione generale permanente della mobilità urbana. L'analisi dell'integrazione possibile tra le esigenze legate allo svolgimento del Giubileo e la pianificazione generale della mobilità nel territorio metropolitano romano dovevano quindi precedere la progettazione di un sistema di utilizzo di tecnologie informatiche e telematiche.

---

* Responsabile Ufficio Progettazioni

In via generale e anche preliminarmente alla stessa progettazione, l'Agenzia individuava cinque macro settori di intervento:

- l'integrazione dei dati sul traffico dell'intera città di Roma;
- il controllo degli accessi al centro storico e alle altre zone della città di Roma interessate dallo svolgimento delle cerimonie del Giubileo, attraverso sistemi di controllo automatico dei veicoli in transito;
- l'ottimizzazione della gestione dei semafori, con la sincronizzazione degli impianti in funzione delle correnti di traffico prevalenti;
- la trasmissione di informazioni in tempo reale agli automobilisti, riguardanti le condizioni generali e specifiche del traffico, le indicazioni sui parcheggi e sulla reale disponibilità di posti auto, i suggerimenti di percorsi ottimali;
- la regolamentazione e il controllo degli spostamenti degli autobus turistici con l'ausilio di tecnologie per l'identificazione dei mezzi, la rilevazione degli spostamenti, l'informazione e l'indirizzamento verso i parcheggi.

Come per gli altri progetti di informatica e telematica, in attesa dei finanziamenti del Giubileo, l'Agenzia ha potuto avviare soltanto attività preliminari di verifica e di analisi dell'intervento grazie al finanziamento concesso dal Comune di Roma per un importo di 250 milioni di lire (delibera 197 del 19 gennaio 1996) a valere sui fondi della legge per Roma Capitale n. 396 del 15 dicembre 1990.

Le analisi preliminari sono iniziate il 24 gennaio 1996 e sono terminate il 31 marzo 1997.

Le analisi avevano i seguenti obiettivi:

- definire il ruolo e lo scopo di un Sistema Integrato Intelligente dei Trasporti - SIIT, le motivazioni che lo rendevano necessario, le caratteristiche che poteva assumere, anche alla luce di una valutazione delle esperienze concrete di realizzazione recente di sistemi simili in Europa e nel mondo;
- definire il tipo di dati e di informazioni che erano necessari agli utenti finali (conducenti di mezzi privati e pubblici, responsabili istituzionali del controllo) e che il sistema doveva essere in grado di produrre e gestire;
- descrivere le funzionalità del SIIT e delle sue componenti tecnologiche;
- valutare l'effettiva possibilità di realizzazione di un SIIT a Roma per l'anno 2000.

Lo studio è pervenuto alle seguenti conclusioni.

Per il Sistema Integrato Intelligente dei Trasporti (SIIT) per la città di Roma in occasione del Giubileo 2000, è stata raccomandata l'adozione di tecnologie consolidate, progettate, sviluppate e testate negli ultimi dieci anni di ricerca a livello europeo.

Tra le tecnologie informatiche e telematiche applicabili rientravano i pannelli a messaggio variabile (VMS), i sistemi di informazione al passeggero in tempo reale (RTPI) alle fermate e a bordo dei mezzi pubblici, i sistemi di localizzazione automatica dei veicoli (AVL), i sistemi televisivi a circuito chiuso (CCTV) e i sistemi hardware e software di integrazione dei diversi sistemi.

Lo studio valutava anche che i tre anni rimanenti prima dell'inizio del Giubileo rappresentavano il tempo strettamente necessario per il disegno e l'implementazione del SIIT così come definito e che qualsiasi ritardo nella partenza avrebbe provocato notevoli problemi realizzativi e messo in pericolo il completamento com-

plessivo del sistema. Per poterne garantire il successo, il progetto doveva essere avviato entro la prima metà del 1997.

Infine, come prerequisito della realizzazione del sistema occorreva immediatamente decidere le regole della mobilità urbana durante il Giubileo, in particolare per quanto riguardava la circolazione e la sosta degli autobus turistici.

Il 31 marzo 1997 l'Agenzia trasmetteva al Comune di Roma i risultati dell'istruttoria. Subito dopo veniva avviata con l'amministrazione comunale e con la Società Sta, la discussione delle proposte e delle conclusioni dello studio.

Visti la dimensione e la complessità dei problemi, il poco tempo disponibile, l'esiguità delle risorse assegnate e anche considerato che l'intera materia era oggetto di importanti iniziative e investimenti diretti e indiretti da parte del Comune di Roma, sembrava opportuno che lo sviluppo completo e integrato del sistema rimanesse, anche nelle fasi progettuali, nelle responsabilità del Comune di Roma e della Società Sta. L'Agenzia avrebbe svolto una funzione complementare, progettando le regole e gli interventi per una drastica limitazione della circolazione e della sosta degli autobus turistici a Roma nell'anno 2000.

Se non drasticamente limitato, lo straordinario afflusso di autobus turistici previsto per l'anno 2000 - sulla base sia delle indagini demoscopiche che dei controlli sul territorio - avrebbe infatti certamente rappresentato una pesantissima fonte di aggravamento della già non facile situazione della mobilità romana; ciò con un esito negativo per gli stessi pellegrini e turisti, i cui autobus rischiavano non solo di determinare il collasso della circolazione, ma anche di restarne essi stessi vittime. Insomma, nella congestione del traffico, gli autobus rischiavano di non potersi muovere.

Lo sviluppo delle attività ha fatto mutare in parte la natura del Sistema di monitoraggio e controllo della mobilità, così come concepito in origine, diminuendone le caratteristiche informatiche e telematiche e accentuando fortemente gli aspetti (peraltro non disgiunti dall'uso delle tecnologie informatiche) di pianificazione della mobilità, di progettazione di un servizio specifico e di preparazione dei capitolati per le gare di appalto che il Comune avrebbe bandito.

Nel luglio 1997 l'Agenzia ha avviato le attività istruttorie relative alla realizzazione di un sistema di gestione e controllo degli autobus turistici.

Attesi i tempi ristrettissimi per il piano, l'attività dell'Agenzia ha avuto inizio senza alcun incarico scritto da parte del Comune, ma sulla base di una serie di indicazioni verbali.

In data 5 giugno 1998 è stato consegnato dall'Agenzia al Comune lo studio di fattibilità del piano "per la regolamentazione della circolazione e la sosta degli autobus turistici a Roma".

Il piano, concepito come un sistema organico modulato intorno al concetto del tendenziale divieto della circolazione degli autobus turistici nella città di Roma, specificava tutti gli elementi essenziali alla sua realizzazione ed efficacia: le regole di circolazione, sosta e fermata, le sanzioni, le tecnologie di controllo e di gestione, i parcheggi, i check point, la rete integrativa di trasporto pubblico e la segnaletica.

Tale studio è stato sottoposto alle valutazioni del Vice Sindaco e Assessore alle Politiche della Mobilità e dei Trasporti Walter Tocci e da questi illustrato alla Commissione Consiliare Speciale per il Giubileo e alla Commissione Consiliare

Permanente per i Trasporti nella seduta congiunta del 30 luglio 1998.

Il giorno seguente, il Vice Sindaco trasmetteva all'Agenzia il documento "Indirizzi e prescrizioni per l'elaborazione del progetto definitivo del sistema di gestione e controllo della mobilità degli autobus turistici", contenente gli orientamenti dell'amministrazione comunale, alla luce di quanto emerso dalla discussione delle Commissioni Consiliari, allo scopo di indirizzare le successive fasi di approfondimento progettuale da parte dell'Agenzia.

Tale documento prevedeva che il Comune di Roma avrebbe promosso, nel settembre successivo, incontri con Ferrovie dello Stato, Atac e Cotral al fine di prevedere nel piano l'utilizzo di aree e depositi dei suddetti enti, nonché incontri con la Regione Lazio, la Provincia di Roma e le Soprintendenze ai Beni Archeologici e ai Beni Architettonici e Ambientali, per le valutazioni preliminari di rispettiva competenza.

Il 15 settembre 1998 il Comune di Roma (attraverso il Dipartimento VII preposto alle politiche della mobilità e dei trasporti), con lettera prot. n. 627, incaricava l'Agenzia di proseguire nello sviluppo delle attività relative al "Piano autobus turistici" e di elaborare il progetto definitivo del sistema di gestione e controllo degli autobus turistici, secondo le indicazioni fornite del citato documento di indirizzo, ivi compresa la progettazione di una rete integrativa di trasporto pubblico urbano su gomma da affidare a privati.

Nella lettera (inviata per conoscenza all'Ufficio Roma Capitale e Grandi Eventi della Presidenza del Consiglio dei Ministri) veniva esplicitamente previsto che tali attività avrebbero dovuto gravare sul finanziamento assegnato all'Agenzia alla voce F05.02 del Piano degli interventi *ex lege* 651/96 "Sistema di monitoraggio e gestione della mobilità".

Nella stessa lettera di incarico il Vice Sindaco si dichiarava consapevole dell'assoluta ristrettezza del termine del 30 ottobre 1998 indicato per la conclusione delle attività e disponibile, laddove il rispetto del termine suddetto fosse risultato impossibile, a concordare una idonea proroga.

Non appena fatto il punto sul programma delle varie attività da porre in essere, è apparso impossibile il rispetto del termine di ultimazione e consegna del piano previsto - come detto - per il 30 ottobre 1998. Di conseguenza, nelle riunioni di lavoro con l'amministrazione comunale veniva concordato il nuovo termine del 23 novembre 1998 per la consegna del progetto definitivo. Tale protrazione del termine veniva formalizzata nella comunicazione del 20 ottobre 1998, prot. n. 2602, trasmessa dall'Agenzia al Comune di Roma e, per conoscenza, alla Presidenza del Consiglio dei Ministri-Ufficio Roma Capitale e Grandi Eventi.

Il progetto definitivo - comprensivo dei progetti preliminari delle aree di parcheggio e del progetto della rete integrativa di trasporto pubblico urbano - è stato consegnato il 2 dicembre 1998 al Presidente della Commissione Consiliare per Roma Capitale e Giubileo, Consigliere Giancarlo d'Alessandro, al Vice Sindaco e al Direttore del Dipartimento VII del Comune di Roma, nonché alla Sta, a Metropark (società delle Ferrovie dello Stato per la gestione dei parcheggi), all'Ente Eur e all'Atac.

Natura e finalità del progetto

L'incarico ricevuto dall'Agenzia il 15 settembre del 1998 dal Dipartimento VII del Comune prevedeva i seguenti compiti:

- elaborare il progetto "definitivo" del sistema di gestione e controllo della circolazione, della sosta e della fermata degli autobus turistici a Roma;
- elaborare gli atti per la relativa gara di appalto concorso, da bandire a cura del Comune di Roma;
- elaborare il progetto "definitivo" della rete integrativa di trasporto pubblico urbano su gomma;
- elaborare gli atti per la gara di evidenza pubblica per la concessione del servizio di cui al punto precedente, da bandire a cura del Comune di Roma-Dipartimento VII.

Nello svolgimento di tale incarico, l'Agenzia doveva tenere conto del già menzionato documento "Indirizzi e prescrizioni per l'elaborazione del progetto definitivo del sistema di gestione e controllo della mobilità degli autobus turistici".

Il documento, che confermava gli obiettivi e i criteri dello studio di fattibilità realizzato dall'Agenzia, proponeva una serie di indicazioni e direttive per la fase della progettazione definitiva sia del sistema per la gestione e il controllo dell'accesso, della sosta e della circolazione degli autobus turistici a Roma nell'anno 2000 e successivi, sia per la realizzazione e gestione di una nuova rete di trasporto pubblico urbano su gomma, integrativa di quelle esistenti e dedicata a servire i flussi di pellegrini e turisti lungo i principali itinerari religiosi e turistici della città.

Le principali indicazioni e direttive contenute nel documento possono così riassumersi:

- il sistema di gestione e controllo dell'accesso, della sosta e della circolazione degli autobus turistici e la rete integrativa di trasporto pubblico urbano dovevano formare oggetto di due distinte procedure di gara; il progetto definitivo (a cura dell'Agenzia) e i conseguenti contenuti degli atti per le gare (bandi, lettere di invito, capitolati) dovevano focalizzare sostanzialmente gli obiettivi e le caratteristiche prestazionali delle varie componenti del sistema, lasciando ai concorrenti la scelta delle soluzioni progettuali definitive da portare a realizzazione;
- la progettazione (nelle varie fasi *ex lege* n. 109/94) e l'appalto per i lavori di adattamento, sistemazione e/o realizzazione dei parcheggi e check point da comprendere nel sistema non dovevano far carico al futuro concessionario ma - previa intesa con il competente Assessorato ai Lavori Pubblici - al Comune di Roma ovvero, laddove previsto, a società e aziende già affidatarie dei lavori.

Il progetto appariva molto complesso e difficile per molte ragioni obiettive. Le principali sono:

- la situazione già particolarmente critica della mobilità romana nella quale il divieto di accesso per gli autobus turistici andava ad inserirsi;
- l'ampiezza del territorio urbano e, in particolare, del centro storico;
- la limitatissima estensione della rete metropolitana (35 km);
- l'insufficienza di parcheggi di scambio;
- il numero altissimo di autoveicoli circolanti (1.800.000);
- il pochissimo tempo rimasto prima dell'inizio delle celebrazioni del Giubileo;

- la mancanza di esperienze progettuali e realizzative equiparabili - per complessità ed estensione del territorio interessato - a quelle oggetto dell'incarico affidato all'Agenzia.

Le conclusioni del lavoro di progettazione definitiva avevano tuttavia consentito di affermare che, a ben precise condizioni e nonostante i problemi che dovevano essere ancora risolti, era possibile porre in essere un sistema che, fondato sul divieto di accesso, circolazione e sosta degli autobus turistici nelle zone più "sensibili" della città, consentisse di regolamentare la conseguente domanda di spazi per la sosta, dei servizi aggiuntivi della mobilità dei pellegrini e dei turisti e di controllare il rispetto delle nuove regole.

La realizzazione del progetto

Per dare attuazione al progetto definitivo, alla fine del dicembre 1998 il Comune di Roma ha richiesto all'Agenzia un'attività di supporto tecnico articolata e complessa, finalizzata alla revisione dei documenti necessari alla effettuazione delle gare, alla predisposizione delle progettazioni esecutive, alla realizzazione di approfondimenti su alcuni snodi del sistema complessivo.

Più precisamente, le attività di assistenza tecnica svolte dall'Agenzia tra il gennaio e il settembre del 1999 hanno avuto per oggetto:

- la progettazione definitiva ed esecutiva delle aree di parcheggio e dei check point;
- la revisione del sistema di gestione dei check point, dei parcheggi e delle prenotazioni e la riformulazione dei documenti di gara per il relativo appalto concorso;
- la progettazione esecutiva del sistema integrativo di trasporto pubblico, la predisposizione dei documenti di gara per la fornitura degli automezzi e, per il continuo modificarsi di condizioni e obiettivi, la reiterata riformulazione dei documenti di gara per la gestione del servizio.

La progettazione definitiva ed esecutiva delle aree di parcheggio e dei check point

L'attività di progettazione definitiva ed esecutiva delle aree di parcheggio di proprietà comunale e dell'Ente Eur è stata avviata sulla base di una serie di riunioni tecniche svoltesi presso il Dipartimento VII tra il 18 gennaio e il 3 febbraio 1999, nelle quali l'amministrazione ha comunicato all'Agenzia le prescrizioni cui attenersi nella progettazione delle aree di parcheggio e nella formulazione dei relativi documenti di gara.

L'incarico è stato formalizzato il 15 febbraio 1999 da parte dell'Assessore ai Lavori Pubblici del Comune di Roma Esterino Montino e della Direttrice del Dipartimento XII Alessandra Montenero.

Nel complesso, le progettazioni realizzate dall'Agenzia tra gennaio e luglio 1999 hanno riguardato le seguenti aree: via Gregorio VII, La Giustiniana, Ponte Mammolo, Saxa Rubra, Tor di Valle, via della Moschea, via G. B. Valente, Stadio Olimpico, Palasport Eur, Laurentina e Osteria del Curato. Per l'area di Settebagni, prevista nel piano complessivo dei parcheggi, è stato possibile realizzare soltanto la progettazione preliminare, in quanto il Comune non ha dato corso alla procedura di esproprio.

Per le altre aree rientranti nel sistema dei parcheggi, ma non di proprietà comunale, l'Agenzia ha svolto una attività di coordinamento della progettazione al fine di rendere omogeneo il sistema complessivo.

Inoltre, l'Agenzia ha assicurato il coordinamento con l'Acea per la realizzazione del sistema di illuminazione pubblica dei parcheggi.

L'incarico ricevuto è stato portato a compimento dall'Agenzia attraverso le seguenti fasi.

L'8 marzo 1999 l'Agenzia ha trasmesso al Comune di Roma una bozza di avanzamento dei progetti definitivi di otto aree di parcheggio, elaborati sulla scorta delle indicazioni fornite a metà gennaio dal Dipartimento XII, oltre ad un quadro della situazione relativo alle problematiche emerse in fase di indagine.

Il 9 marzo 1999 i progetti di sistemazione delle aree di parcheggio predisposti dall'Agenzia sono stati esaminati collegialmente dai Dipartimenti VI, VII, X e XII del Comune di Roma nel corso della riunione tenutasi presso la Direzione del Dipartimento XII.

Il 22 marzo 1999 l'Agenzia ha trasmesso al Comune il progetto preliminare dell'area di Settebagni, comprensivo delle verifiche presso l'Autorità di Bacino e con le copie delle relative visure catastali.

Il 31 marzo 1999 l'Agenzia ha trasmesso al Comune di Roma i progetti definitivi relativi alle aree di parcheggio di Gregorio VII, La Giustiniana, Ponte Mammolo, Saxa Rubra, Stadio Olimpico, Tor di Valle, via della Moschea, via G. B. Valente, comprensivi dei progetti definitivi di illuminazione pubblica elaborati da Acea. I progetti sono stati discussi e rivisti nei venti giorni successivi per apportare le modifiche e le integrazioni richieste dal Comune.

Tra il 22 aprile e il 17 maggio 1999 sono stati trasmessi al Comune e agli uffici competenti (ai fini dell'indizione da parte del Dipartimento XII della Conferenza di Servizi interna all'amministrazione comunale) nonché alle altre amministrazioni competenti e a tutti i soggetti coinvolti per quanto di rispettiva competenza (ai fini della convocazione della Conferenza di Servizi *ex lege* 109/94) i progetti definitivi di undici aree di parcheggio.

La Conferenza dei Servizi interna, svoltasi il 24 maggio 1999, ha definito le prescrizioni da recepire nella fase di progettazione esecutiva.

In esito alla Conferenza dei Servizi esterna, svoltasi il 3 giugno 1999, l'Agenzia ha progettato una variante del sistema di smaltimento dei liquami, successivamente approvata dal Presidio Interzonale Roma C. Nella stessa sede della Conferenza di servizi esterna la Regione Lazio, effettuata la verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) richiesta e pubblicata dall'Agenzia il 28 maggio, in relazione all'entità degli interventi e alle situazioni ambientali e territoriali dei progetti, si è espressa per l'esclusione delle opere dal procedimento di V.I.A. e ha fornito alcune prescrizioni da adottare nella fase di progettazione esecutiva.

Tra il 30 giugno e il 22 luglio del 1999, l'Agenzia ha trasmesso al Dipartimento XII del Comune di Roma i progetti esecutivi e i documenti di gara delle aree di parcheggio di Gregorio VII, Tor di Valle, Osteria del Curato (redatto anche a seguito di incontri e riunioni tecniche con Atac), via G. B. Valente, Palasport Eur, Laurentina, Stadio Olimpico, La Giustiniana, Ponte Mammolo, Saxa Rubra e viale della Moschea.

La gestione dei check point, dei parcheggi e delle prenotazioni

L'assistenza tecnica fornita dall'Agenzia al Comune di Roma in merito al sistema di gestione dei check point, dei parcheggi e delle prenotazioni degli autobus turistici ha

avuto per oggetto l'approfondimento delle specifiche del sistema e la revisione, in base alle indicazioni e ai nuovi indirizzi ricevuti dall'Amministrazione comunale, dei documenti di gara per l'espletamento dell'appalto concorso da parte del Comune.

Tali attività sono iniziate con l'attivazione di un tavolo di lavoro *ad hoc* (Agenzia, Comune, Sta, Atac, Fs-Metropark, Ente Eur) per la definizione del sistema, richiesto dal Comune in data 8 marzo 1999.

In seguito alle indicazioni emerse nel tavolo di lavoro, il 25 marzo 1999 l'Agenzia ha trasmesso al Comune di Roma il bando e la lettera di invito relativi all'appalto concorso in questione, nonché copia delle convenzioni con Atac, Fs-Metropark e Ente Eur che sarebbe stato necessario stipulare.

L'appalto, che seguiva le linee del progetto definitivo del 2 dicembre 1998, prevedeva la conduzione delle aree di parcheggio da parte dell'affidatario, oltre alla gestione dei check point e delle prenotazioni.

Successivamente però, alla metà del mese di aprile, nell'ambito di una generale rivisitazione delle tematiche afferenti la circolazione degli autobus turistici e la rete integrativa di trasporto pubblico, l'amministrazione comunale assumeva nuovi orientamenti sul contenuto del servizio di gestione da appaltare, scegliendo di mantenere una conduzione diretta dei parcheggi da parte dei soggetti incaricati dai proprietari delle aree. Questa decisione ha reso necessaria una completa revisione dei documenti di gara predisposti dall'Agenzia, al fine di delimitare l'oggetto dell'appalto alla gestione delle prenotazioni, delle procedure autorizzative svolte presso i check point e alla gestione indiretta dei parcheggi.

Il 2 luglio 1999 l'Agenzia ha trasmesso al Dipartimento VII del Comune di Roma il nuovo bando di gara per l'appalto del sistema di gestione dei parcheggi e dei check point per gli autobus turistici.

L'attività di assistenza tecnica finalizzata alla definizione del sistema di gestione degli autobus turistici è proseguita nei mesi di luglio, agosto e settembre e ha riguardato le ipotesi di piano tariffario per la sosta degli autobus, le convenzioni con gli enti gestori delle aree di parcheggio e le modalità di prenotazione.

Nello stesso periodo, in attesa dell'attivazione del sistema definitivo, il Comune di Roma ha deciso la realizzazione di un servizio sperimentale e transitorio di prenotazione per far fronte ad immediate esigenze di gestione degli autobus turistici nell'area di San Pietro. Anche in questo caso l'Agenzia ha fornito la propria assistenza tecnica per la definizione del servizio, che è stato affidato dal Comune di Roma alla Società Romotur.

Gli orientamenti definitivi riguardo al sistema tariffario e alle convenzioni con i soggetti coinvolti nel piano dei parcheggi sono stati assunti agli inizi di settembre 1999, nel corso di un incontro svoltosi presso il Dipartimento VII con Atac, Ente Eur, Metropark. In base alle indicazioni emerse nella riunione, l'Agenzia ha provveduto quindi alla integrale revisione del capitolato tecnico prestazionale del sistema e dei relativi documenti di gara.

Tutti i documenti di gara aggiornati sono stati trasmessi dall'Agenzia al Comune di Roma il 17 settembre 1999.

La progettazione esecutiva del sistema integrativo di trasporto pubblico e le gare per la fornitura di automezzi e per la gestione del servizio

Le attività di assistenza svolte dall'Agenzia sono iniziate l'8 gennaio 1999 con l'avvio di una istruttoria tecnica congiunta (Agenzia, Dipartimento VII e Sta) sulla rete integrativa di trasporto pubblico urbano.

La decisione del Dipartimento VII di modificare l'iniziale impostazione dell'appalto (che prevedeva la fornitura degli autobus da parte del gestore della rete integrativa) in favore dell'ipotesi di un acquisto diretto degli automezzi da parte dell'amministrazione comunale e di una loro consegna al gestore, ha comportato la necessità impostare una nuova gara e di provvedere alla revisione dei documenti relativi all'appalto della gestione del servizio di trasporto.

L'Agenzia ha quindi provveduto alla riformulazione dei documenti di gara relativi alla gestione della rete e alla redazione dei documenti della nuova gara, non prevista in origine, relativa all'acquisto dei mezzi e alla manutenzione degli stessi con contratto *full service*, prevedendo, su indicazione del Comune, mezzi di lunghezza 12 metri, 15 metri e 18 metri.

La nuova documentazione è stata trasmessa al Comune il 3 febbraio, unitamente agli schemi delle convenzioni con Atac e Ferrovie dello Stato, per le osservazioni e le richieste di modificazioni o integrazioni che fossero state ritenute necessarie.

Nei quattro mesi successivi, l'Agenzia ha provveduto a numerose e complesse revisioni dei documenti predisposti per la gara di fornitura degli automezzi per tenere conto delle diverse ipotesi che il Comune, con l'obiettivo di una configurazione ottimale del servizio, è andato via via formulando. Oltre che le tipologie degli automezzi, le diverse ipotesi esplorate hanno riguardato i contratti di manutenzione (e le relative opzioni), l'eventualità di una fornitura degli automezzi con accordo quadro, l'estensione del servizio a percorsi suburbani (con o senza fornitura di automezzi da parte del gestore).

Tali revisioni hanno richiesto da parte dell'Agenzia, da gennaio a maggio 1999, lo studio approfondito delle caratteristiche tecniche di tutti i diversi automezzi, nonché rivalutazioni e riprogettazioni complessive dell'intera rete integrativa, con la ridefinizione delle linee e dei percorsi (talvolta non solo urbani, ma anche - per richiesta del Comune - extraurbani fino a Fiumicino e a Ciampino), della frequenza dei passaggi dei mezzi, del numero dei mezzi da impiegare e, quindi, dell'intero programma di esercizio della rete. Come è naturale, talune delle riformulazioni degli elementi essenziali della gara per la fornitura degli autobus hanno avuto ripercussioni dirette sui documenti relativi alla gara per la gestione della rete integrativa (si pensi, ad esempio, al contratto di manutenzione "full service" dei mezzi, che in alcune versioni era posto a carico del fornitore, in altre a carico del gestore della rete integrativa), che hanno quindi subito molteplici revisioni.

I nuovi itinerari della rete integrativa, proposti dall'Agenzia sulla base delle indicazioni fornite dal Comune, sono stati approvati l'8 marzo 1999 dal Dipartimento VII.

L'Agenzia ha quindi trasmesso il 12 marzo al Comune il bando di gara relativo alla licitazione privata per l'affidamento della gestione della rete integrativa di trasporto pubblico urbano, la lettera di invito per la medesima licitazione, comprensiva dei criteri per la valutazione delle offerte, il programma di esercizio della rete integrativa, il cronogramma delle attività relative all'attuazione della rete integra-