

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.p.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

(Approvata con Deliberazione di Giunta Regionale del 15/02/2022, n. 49.)

INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento:	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE FERROVIE ISOLATE ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO
Ente affidante:	REGIONE LAZIO
Tipo di affidamento:	CONCESSIONE
Modalità di affidamento:	IN HOUSE
Durata del contratto:	10 ANNI (con facoltà di proroga sino a 18 anni)
Decorrenza del contratto:	01 Luglio 2022

Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo:	NUOVO AFFIDAMENTO
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare:	COMUNE DI ROMA E REGIONE LAZIO

SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo:	Stefano Fermante
Ente di riferimento:	REGIONE LAZIO
Direzione/Area/Servizio:	DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA' AREA TRASPORTO FERROVIARIO
Telefono:	06 51689021
Email:	seg.infrastrutturemobilita@regione.lazio.it
Pec:	infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it
Data di redazione:	30/09/2021 - rev. 26/01/2022

Sintesi preliminare

La finalità della presente Relazione è, anzitutto, quella di assolvere agli obblighi informativi di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/12, con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario relativi alle ferrovie ex concesse "Roma-Viterbo" e "Roma-Lido" di competenza della Regione Lazio.

Nella prima parte del documento, pertanto, vengono illustrate le ragioni poste alla base della preferenza per la modalità di affidamento prescelta, nonché la sua compatibilità con il quadro normativo. Si darà conto, altresì, degli obblighi di servizio imposti al gestore, nonché dei parametri di calcolo della compensazione, anche sulla scorta del Piano Economico Finanziario Simulato predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti, nonché al confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 175/2018 e all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Inoltre, in conformità alla Delibera ART 154/2019 che consente la redazione di un unico documento congiunto, la seconda parte del presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (RdA) come previsto dalla misura 2 della citata Delibera che definisce la RdA come *"documento in cui EA (Ente Affidante) descrive gli esiti della procedura di consultazione (con riferimento in particolare alla disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili, agli aspetti qualitativi del servizio da affidare, al trasferimento del personale e al Piano di accesso al dato), i criteri adottati per definire il PEF simulato, le motivazioni poste a sostegno dell'introduzione di ogni requisito di partecipazione aggiuntivo (in caso di gara), nonché eventuali altri aspetti della procedura di affidamento ritenuti opportuni"*.

Infine, in ottemperanza all'art. 13 c. 25-bis, del D.L. 23 dicembre 2013 n. 145 coordinato con la Legge di conversione 21 febbraio 2014, n. 9, laddove prevede *"Gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio"*, la Relazione verrà inviata all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico, attraverso l'indirizzo di posta elettronica certificata: osservatorio.spl@pec.sviluppoeconomico.gov.it.

INDICE

PARTE I

Relazione ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34, comma 20

1. Il contesto di riferimento	pag. 5
1.1 Lo scenario attuale	pag. 5
1.2 Le caratteristiche del servizio e dell'infrastruttura	pag. 5
1.3 Gli investimenti in corso e programmati	pag. 6
2. Il quadro normativo di riferimento	pag. 7
3. La modalità di affidamento prescelta	pag. 9
3.1 La compatibilità con il quadro normativo	pag. 9
4. Durata e topologia del contratto di servizio	pag. 17
5. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione	pag. 17

PARTE II

Relazione di affidamento

1. Gli esiti della procedura di consultazione	pag. 20
1.1 Il quadro regolatorio	pag. 20
1.2 La procedura di consultazione avviata	pag. 20
2. Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili	pag. 23
3. Personale preposto all'erogazione del servizio	pag. 29
3.1 Il quadro normativo e regolatorio	pag. 29
3.2 Dati acquisiti dal gestore	pag. 30
3.3 La clausola sociale e ripartizione del personale	pag. 30
4. Condizioni di Qualità del servizio	pag. 32
5. Obiettivi di efficienza ed efficacia	pag. 33
6. Criteri di redazione del PEF	pag. 34
7. Piano di accesso al dato	pag. 36
8. Obblighi di informazione, trasparenza e sistema di penalità	pag. 37
9. Modifiche introdotte	pag. 38
Elenco allegati	pag. 39

PARTE I

Relazione ex D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, art. 34, comma 20

1. Il contesto di riferimento

1.1 Lo scenario attuale

La Regione Lazio è titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale.

In particolare, in forza dell'art. 8 del D.lgs. n. 422 del 19 novembre 1997, la Regione Lazio ha assunto le funzioni ed i compiti amministrativi in materia di trasporto pubblico locale. Con l'Accordo di Programma del 22/12/1999 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio, sono state definite, quindi, le modalità per il trasferimento alla Regione delle funzioni amministrative e programmatiche in materia di trasporto pubblico locale relative ai servizi in concessione, incluso il trasferimento a titolo gratuito della proprietà dell'infrastruttura ferroviaria e dei beni e degli impianti necessari all'esercizio della rete ferroviaria stessa.

Allo stato, il servizio viene svolto da ATAC S.p.A.¹ in forza di un apposito contratto di servizio, con scadenza al 31/12/2021.

Con deliberazione di Giunta regionale 16 luglio 2019, n. 479 è stato pubblicato l'avviso di preinformazione ex art. 7, par. 2, del Regolamento 1370/2007 ed è stato dato incarico alla Direzione Infrastrutture e Mobilità di procedere alla verifica dei presupposti, definiti da disposizioni attuative della normativa di riferimento, finalizzati all'affidamento in house providing alla società COTRAL S.p.A. del servizio di trasporto per le due linee ferroviarie Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo

In particolare, la richiamata analisi demandata agli uffici ha ad oggetto la verifica della *“compatibilità e sostenibilità economico-finanziaria del nuovo affidamento con le risorse disponibili, con le risultanze dell'applicazione del cd. costo standard di cui all'articolo 1, comma 84, della Legge 23 dicembre 2013, n. 147 e all'articolo 27, comma 8-bis, del D.L. n. 50/2017, nonché per il vaglio di compatibilità con il prospetto n. 4 della Deliberazione ART n. 49/2015 e l'Allegato al Regolamento (CE) n. 1370/2007”*.

In attuazione del deliberato regionale, pertanto, la Direzione regionale ha avviato la complessa attività istruttoria richiesta.

1.2 Le caratteristiche del servizio e dell'infrastruttura

La ferrovia Roma-Lido di Ostia effettua servizio tra i terminali di Porta S. Paolo e Cristoforo Colombo con 11 fermate intermedie. La linea è a doppio binario senza passaggi a livello, non è interconnessa con la rete nazionale e si estende per 28,354 km, con un tempo di percorrenza totale di 37 minuti. Le operazioni di manutenzione si svolgono nell'officina di Magliana Vecchia

¹ L'attuale Gestore, in data 18 settembre 2017, depositava presso il Tribunale di Roma un ricorso recante la domanda di concordato “con riserva”, ai sensi e per gli effetti dell'art. 161, co. 6, del Regio Decreto 16 marzo 1942 n. 267; il concordato preventivo n. 89/2017, veniva omologato dal Tribunale di Roma con Decreto del 25 giugno 2019 contenente la contestuale nomina dei Liquidatori; il citato Decreto del 25 giugno 2019 stabilisce che “(9) con riferimento alle transazioni di valore superiore a € 500.00 e ad ogni altro diverso atto di straordinaria amministrazione, la Società dovrà munirsi del parere non vincolante del Comitato dei Creditori e dei Commissari Giudiziali, dando al contempo informazione, anche sui predetti pareri, al Giudice delegato”.

(100% proprietà regionale) e nel deposito Magliana Nuova (proprietà Atac SpA), in promiscuità con le attività manutentive con i treni della linea B della metropolitana. Il servizio, in regime ordinario, ha una frequenza di circa 10 minuti nell'ora di punta e 15 negli altri orari, per una produzione complessiva programmata annua di 1.700.000 trenixKm.

La ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo si caratterizza con una frequenza più marcatamente urbana tra i terminali di Flaminio e Montebello, con 13 fermate intermedie. Il servizio ferroviario è altresì effettuato presso ulteriori 20 stazioni tra Montebello e Viterbo, con una frequenza più ridotta. La linea non è interconnessa con la rete nazionale e ha una lunghezza totale di circa 102 Km.

La tratta Flaminio/Montebello ha una lunghezza di 12,496 km, a doppio binario, senza passaggi a livello ed un tempo di percorrenza di 22 minuti. La tratta Montebello/Viterbo è lunga 89,389 km per un tempo di percorrenza di 2 ore e 16 minuti, a binario semplice con oltre 100 passaggi a livello sia pubblici che privati. Il servizio ferroviario offerto si caratterizza, in regime ordinario, per una frequenza maggiore (pari a 8 minuti) per la prima tratta, e minore (con intervallo minimo di 25 minuti fra una corsa e l'altra) per la seconda tratta, per una produzione totale annua programmata fino a tutto giugno 2018 di 1.600.000 trenixKm.

A far data dal 01/07/2019, per effetto dell'entrata in vigore delle nuove normative sulla sicurezza e delle misure di mitigazione dell'esercizio emanate dall'ANSFISA, tale produzione si è ridotta di circa 300.000 trenixkm all'anno.

Trattandosi di reti isolate dal punto di vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, entrambe le reti sono state ricomprese con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. 347 del 02/08/2019 nell'elenco delle "reti ferroviarie isolate" ai sensi dell'art. 2 comma 4 del D.lgs. 50/2019.

Le stesse, pertanto, non sono soggette alla disciplina di cui al D.lgs. 112/2015 e tuttavia, in forza degli artt. 28 e 29 del D.lgs. 50/2016, sono tenute all'osservanza delle norme tecniche e degli standard di sicurezza fissati da ANSFISA e al rilascio dei relativi provvedimenti autorizzatori.

Per una più dettagliata descrizione delle caratteristiche tecniche delle infrastrutture si rinvia agli allegati alla presente relazione.

1.3 Gli investimenti in corso e programmati

Le risorse per finanziare gli investimenti su entrambe le linee ferroviarie regionali derivano dalle risorse stanziare nell'Accordo di Programma Stato-Regione del 20/12/2002 e dal Fondo di Sviluppo e Coesione per il quale, con delibera n. 54 del 1° dicembre 2016, il CIPE ha approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020, adottato ai sensi della legge n. 190/2014. Si tratta di interventi finalizzati al potenziamento delle linee, all'incremento della sicurezza e alla realizzazione di nuove stazioni.

Il dettaglio degli investimenti infrastrutturali per la linea ferroviaria Roma-Civita Castellana-Viterbo è riportato nella Deliberazione della Giunta regionale del Lazio n. 158 del 2 marzo 2018, per l'importo di 154 milioni di euro destinati all'intervento denominato "Ferrovia Roma-Viterbo tratta Riano-Morlupo", per il quale la Regione Lazio, con Determinazione n. G12290 del 08/09/2017, ha individuato ASTRAL SpA quale soggetto attuatore. Per la linea ferroviaria Roma-Lido di Ostia, la Deliberazione della Giunta regionale del Lazio n. 67 del 12 febbraio 2019 ha programmato interventi per l'importo di 180 milioni di euro, individuando quali soggetti attuatori la stessa Regione Lazio e Rete Ferroviaria Italiana.

Con riferimento al parco rotabile ferroviario, quello attuale per la Roma-Lido di Ostia è costituito da 15 treni, di cui n. 7 di proprietà di Roma Capitale e n. 8 di ATAC SpA. Il parco

rotabile della ferrovia Roma-Civita Castellana-Viterbo è costituito da 21 treni, di cui n. 11 destinati alla tratta urbana e n. 10 alla tratta extraurbana. Quest' ultimi hanno tutti percorso una elevata quantità di chilometri di servizio e, pertanto, è necessario procedere alla loro completa sostituzione con treni nuovi. Per tale motivo, la Regione Lazio ha avviato le procedure di gara finalizzate alla conclusione di un accordo quadro per l'affidamento di un appalto di fornitura di nuovi treni da adibire al trasporto pubblico per le ferrovie regionali, per la durata di 8 anni in ragione della particolare complessità e del notevole impegno economico².

Per una più dettagliata descrizione del parco rotabile attualmente in servizio e degli investimenti in materiale rotabile e infrastrutture, si rinvia agli allegati alla presente relazione.

2. Il quadro normativo di riferimento

IL REGOLAMENTO EUROPEO N. 1370/2007

In primo luogo, la disciplina dei servizi pubblici di trasporto caratterizzati dall'imposizione di obbligo di servizio e dalla corresponsione di compensazione e/o attribuzione di diritti di esclusiva, è data dal citato regolamento comunitario.

L'art. 2 del predetto regolamento definisce:

autorità competente: un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo investito di tale potere;

obbligo di servizio pubblico: l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso;

diritto di esclusiva: il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico;

compensazione di servizio pubblico: qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo;

operatore interno: un soggetto giuridicamente distinto dall'autorità competente, sul quale quest'ultima o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

L'art. 4 del regolamento dispone che i contratti di servizio pubblico:

a) definiscano con chiarezza gli obblighi di servizio pubblico che l'operatore deve assolvere e le zone interessate;

b) stabiliscano in anticipo, in modo obiettivo e trasparente i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione e la natura e portata dei diritti di esclusiva.

L'art. 5 disciplina le modalità di affidamento dei servizi pubblici di trasporto. Ai sensi del citato articolo 5 le autorità competenti hanno facoltà di fornire i servizi di trasporto direttamente o

² Attualmente, si sta procedendo all'adozione dei provvedimenti e alle comunicazioni previste per legge a seguito dell'affidamento della fornitura, effettuato con procedura ristretta ai sensi dell'art. 61 del D.lgs. 50/2016. L'investimento stimato per l'acquisto di un numero massimo di 38 convogli è di 350 milioni di euro ed è previsto che i primi treni siano consegnati nel corso del 2023.

tramite un operatore interno (in house providing), a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, ed al ricorrere delle condizioni ivi enunciate (art. 5 par. 2).

L'art. 5, par. 6 prevede inoltre che le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia. In deroga all'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo nei casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

LA L. 99/2009

L'art. 61 dispone: *"1. Al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007. Alle società che, in Italia o all'estero, risultino aggiudicatrici di contratti di servizio ai sensi delle previsioni del predetto regolamento (CE) n. 1370/2007 non si applica l'esclusione di cui all'articolo 18, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422."*

Con la disposizione in commento, pertanto, il legislatore interno ha ritenuto di dover armonizzare il quadro normativo nazionale richiamando espressamente la disciplina comunitaria, le forme di affidamento del servizio previste dal regolamento, nonché il relativo regime transitorio.

LA L.R. n. 30/98

A livello regionale, la L.R. 16 luglio 1998, n. 30 detta le *"Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale"*.

In particolare, l'art. 6 stabilisce che la Regione *"esercita le funzioni relative ai servizi di cui all'articolo 3, comma 4"*, vale a dire i servizi di trasporto per ferrovia.

Sempre in materia di affidamento dei servizi pubblici locali, la legge in commento, come modificata dall'art. 84 della L.R. 22 ottobre 2018, n. 7, all'art. 19 comma 2-ter prevede che *"Ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, e dell'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), le Autorità competenti all'affidamento dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conformano al dettato di cui all'articolo 5, paragrafi da 2 a 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, a decorrere dal 3 dicembre 2019"*.

IL REGOLAMENTO 1371/2007

Il regolamento (CE) n. 1371/2007 relativo *"ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"* stabilisce regole che disciplinano:

- a) le informazioni che devono essere fornite dalle imprese ferroviarie, la conclusione di contratti di trasporto, l'emissione di biglietti e l'attuazione di un sistema telematico di informazioni e prenotazioni per il trasporto ferroviario (capo II);
- b) la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli (capo III);
- c) gli obblighi delle imprese ferroviarie nei confronti dei passeggeri in caso di ritardo e/o soppressioni (capo IV);

- d) la protezione delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel viaggio in treno e l'assistenza alle medesime (capo V);
- e) la definizione e il monitoraggio di norme di qualità del servizio, la gestione dei rischi in materia di sicurezza personale dei passeggeri e il trattamento dei reclami (capo VI).

LE MISURE ART

Da ultimo – in riferimento al settore del trasporto ferroviario - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie ed in particolare:

- a) Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019 n. 154 contenente le *“Misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”*
- b) Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti dell'8 febbraio 2018 n. 16 che detta le *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015”*;
- c) Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018 n. 120 recante *“Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale”*.

3. La modalità di affidamento prescelta

La Regione Lazio intende affidare i servizi in oggetto mediante affidamento *in house providing* in favore della società COTRAL S.p.A., su cui l'amministrazione regionale esercita il controllo analogo.

3.1 La compatibilità con il quadro normativo

Al fine di dar riscontro della coerenza del modello di gestione dei servizi prescelto con i requisiti previsti dall'ordinamento europeo giova richiamare, preliminarmente, le specifiche disposizioni che ne consentono espressamente l'esperimento.

Il quadro normativo applicabile in materia di trasporto pubblico locale ha subito una profonda incisione a seguito della pronuncia con cui la Consulta dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 4 del D.L. n. 138/2011, affermando che i servizi pubblici locali di rilevanza economica – ivi compreso il TPL - possono essere gestiti indifferentemente mediante forme di ricorso al mercato (ossia individuando all'esito di una gara ad evidenza pubblica il soggetto affidatario) ovvero attraverso il c.d. *“partenariato pubblico privato”* (ossia per mezzo di una Società mista e quindi con una *“gara a doppio oggetto”* per la scelta del socio e poi per la gestione del servizio), ovvero attraverso l'affidamento diretto *“in house”*, senza previa gara, ad un soggetto che solo formalmente è diverso dall'ente, ma che ne costituisce sostanzialmente un diretto strumento operativo, ricorrendo in capo a quest'ultimo i requisiti della totale partecipazione pubblica, del controllo sulla società affidataria analogo a quello che l'Ente affidante esercita sui propri servizi e della realizzazione, da parte della società affidataria, della parte più importante della sua attività con l'Ente o gli Enti che la controllano.

In particolare, con la citata pronuncia (n. 199 del 2012) la Consulta ha cassato il tentativo del legislatore nazionale di ripristinare il contenuto delle norme abrogate a seguito del referendum costituzionale del 12-13 giugno 2011 (sull'abrogazione dell'art. 23-bis del D.L. 112/2008 e s.m.i.). L'intento referendario, afferma la Corte, era quello di *“escludere l'applicazione delle norme contenute nell'art. 23-bis che limitano, rispetto al diritto comunitario, le ipotesi di*

affidamento diretto e, in particolare, quelle di gestione in house di pressoché tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica (ivi compreso il servizio idrico)» (sentenza n. 24 del 2011) e di consentire, conseguentemente, l'applicazione diretta della normativa comunitaria conferente”.

A. La normativa comunitaria

Il settore del trasporto pubblico locale è soggetto ad una disciplina sua propria.

In materia, dispone anzitutto l'art. 58 del TFUE per cui *“la libera circolazione dei servizi, in materia di trasporti, è regolata dalle disposizioni del titolo relativo ai trasporti”*, ovvero dagli articoli da 90 a 100.

Il titolo in questione prevede, in deroga alle ordinarie norme in materia di concorrenza, una liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie (l'espressione è mutuata da: C.d.S., Sez. VI, 31.05.2017, n. 2626).

Tale scelta, effettuata dal legislatore europeo già nei Trattati, è peraltro ribadita nelle disposizioni di diritto derivato, ed in particolare con la direttiva in materia di liberalizzazioni dei servizi del mercato interno (2006/123/CE) che, al considerando 17, esclude espressamente dal proprio ambito di applicazione i *“servizi di interesse economico generale nel settore dei trasporti”*.

In attuazione della richiamata direttiva, il legislatore nazionale all'art. 2 del D.lgs. 59/2010 ha espressamente escluso *“i servizi di interesse economico generale assicurati alla collettività in regime di esclusiva da soggetti pubblici o da soggetti privati”*, nonché, proprio con riferimento ai servizi di trasporto, al successivo art. 6 del medesimo decreto ha espressamente sottratto alla liberalizzazione disposta per altri settori economici *“i servizi di trasporto aereo, marittimo, per altre vie navigabili, ferroviario e su strada, ivi inclusi i servizi di trasporto urbani, di taxi, di ambulanza, nonché i servizi portuali e i servizi di noleggio auto con conducente”*.

A riprova del particolare regime regolatorio applicabile ai servizi di trasporto pubblico, rileva, infatti, che tali servizi rientrano nella categoria dei *“servizi di interesse economico generale”*, come tali soggetti al particolare regime – in deroga alle generali norme a tutela della concorrenza – di cui all'art. 106 TFUE.

Infatti, la disposizione comunitaria citata dispone che *“le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione”*.

Tutto quanto sopra evidenziato trova autorevole affermazione in una rilevante pronuncia con cui il Consiglio di Stato ha chiarito che il servizio TPL si caratterizza per una *“liberalizzazione limitata, soggetta a norme sue proprie e non contempla affatto una liberalizzazione integrale”*. (Cons. Stato - sez. VI 31.05.2017 n. 2626).

Tale orientamento è stato poi ribadito dal Tar Lazio, laddove ha statuito che *“può ritenersi assodato che l'ambito dell'affidamento delle concessioni del servizio di trasporto pubblico locale è contraddistinto da una disciplina speciale di fonte euro-unitaria, caratterizzata da una liberalizzazione non integrale, trattandosi di settore non soggetto per intero al regime della concorrenza. Tale affermazione trova fondamento nell'art. 106, comma 2, TFUE, ai sensi del quale “Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme dei trattati, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di*

diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi dell'Unione" (cfr. in termini Consiglio di Stato, VI, 31.5.2017, n. 2626)" (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020)

In virtù del medesimo approccio regolatorio, pertanto, lo stesso legislatore comunitario ha previsto, con il Reg. (CE) n. 1370/2007, una specifica disciplina in materia di affidamento dei servizi di trasporto. In particolare, l'art. 5, par. 2, del regolamento prevede quale modalità ordinaria di affidamento in *house providing*.

La disposizione citata, recita: *"A meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un'autorità singola o di un gruppo di autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture"*.

La qualificazione della modalità di affidamento *in house* tra quelle espressamente consentite, ed ordinariamente ammesse, è premessa già nei *considerata* del Regolamento. Il riferimento è al considerando n. 18 *"Fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale o, in assenza di questa, ogni autorità nazionale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara"*.

Tale conclusione è stata confermata anche dal giudice amministrativo il quale ha affermato *"1) che l'affidamento in house costituisce modalità ordinaria e nient'affatto eccezionale di affidamento della concessione dei servizi di TPL; 2) che i presupposti della scelta di tale modulo organizzativo del servizio di T.P.L. consistono esclusivamente nel ricorrere dei requisiti previsti dal citato art. 5.2 del Regolamento n. 1370/2007, senza alcun onere motivazionale "rinforzato" circa le ragioni del mancato ricorso al mercato; 3) che la decisione di avvalersi della forma di gestione in house costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, sindacabile dal giudice amministrativo soltanto laddove sia inficiata da un travisamento dei due sopra citati presupposti di fatto, e/o da manifesta illogicità"*. (cfr. Tar Lazio, Roma, sez. I quater, n. 4975/2020; in termini analoghi Tar Liguria, sez. II, n.753/2019; Tar Lazio, Roma, sez. II, n. 1680/2020)

Pertanto, qualora decida di aggiudicare *in house* il servizio di trasporto pubblico locale, l'autorità competente è tenuta a verificare la sussistenza delle condizioni previste dal richiamato paragrafo 2, vale a dire l'effettivo controllo dell'autorità sul gestore del servizio, analogo a quello esercitabile sui propri organi e la destinazione prevalente a favore dell'autorità controllante delle attività svolte.

Con riferimento al controllo analogo, il regolamento positivizza gli indici che devono essere presi in considerazione al fine di determinare se sussista detto requisito.

In tal senso, la disposizione indica come significativi alcuni indici elaborati dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, tra cui il livello di rappresentanza in seno agli organi d'amministrazione, di direzione o vigilanza, le disposizioni degli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivo sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione.

Allo stesso tempo l'operatore *in house* deve esercitare le proprie attività nel territorio di competenza dell'autorità competente, risultando limitata l'attività *extra moenia*.

B. La normativa nazionale

Il legislatore interno all'art. 61 della L. 99/2009 ha proceduto all'armonizzazione dell'ordinamento nazionale a quello comunitario, consentendo alle autorità competenti di avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, anche in deroga alla disciplina di settore nazionale.

Da ultimo, il legislatore interno, nel recepire le Direttive nn. 24/2014/UE e 23/2014/UE, all'art. 5 del D.lgs. 50/2016 (Codice dei contratti pubblici) prevede che l'affidamento *in house* sia possibile al ricorrere delle seguenti condizioni:

- a) controllo analogo;
- b) oltre l'80% delle attività della persona giuridica controllata deve essere effettuata nello svolgimento dei compiti ad essa affidati dall'ente controllante.

C. La normativa regionale

In materia di affidamento dei servizi di TPL dispone anche il legislatore regionale.

In particolare, l'art. 19, c. 2-ter L.R. 30/98 prevede che *“Ai sensi dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, e dell'articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99 (Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia), le Autorità competenti all'affidamento dei contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conformano al dettato di cui all'articolo 5, paragrafi da 2 a 6, del regolamento (CE) n. 1370/2007, a decorrere dal 3 dicembre 2019”*.

L'affidamento *“in house providing”* costituisce una delle normali forme organizzative dei medesimi, con la conseguenza che la decisione di un Ente in ordine alla concreta gestione dei servizi di trasporto pubblico locale, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento *in house* – a condizione che ne ricorrano tutti i requisiti sopra elencati - costituisce il frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere certamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano (in questo senso, *ex plurimis* Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

Dunque, nell'ambito dei modelli di gestione dei servizi pubblici locali, l'istituto dell'affidamento *in house* costituisce modalità ordinaria di affidamento, sempre che ricorrano le condizioni che sono state individuate tanto dal legislatore comunitario, quanto da quello nazionale.

La forma di affidamento prescelta è pertanto conforme al quadro normativo comunitario, nazionale e provinciale, in specie al Regolamento (CE) 1370/2007, all'art. 61 della L. 99/2009 alla L.R. n. 30/98, che, anche per come interpretati dalla giurisprudenza comunitaria e nazionale, consentono ad un'Autorità competente di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico di trasporto a un soggetto giuridicamente distinto, solo se questa eserciti sullo stesso un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi e agisca prevalentemente nell'ambito dei compiti ad esso affidati.

D. COTRAL S.p.A.

COTRAL S.p.A. è una società di capitali a totale partecipazione pubblica di proprietà della Regione Lazio, sottoposta a “controllo analogo”, le cui azioni societarie detenute sono n.

50.000.000,00 corrispondenti al valore del Capitale Sociale sottoscritto e versato pari ad € 50.000.000,00.

COTRAL S.p.A. è iscritta al Registro Elettronico Nazionale delle imprese di trasporto su strada (REN) al n. P54177 ed è proprietaria di beni mobili ed immobili strumentali per il servizio di Trasporto Pubblico Locale di interesse regionale.

COTRAL S.p.A. svolge la quasi totalità della propria attività nei confronti della Regione Lazio con un contratto di servizio e proprio parco rotabile in misura superiore all'80% del "fatturato" realizzato nell'ultimo quinquennio inteso, in forza del contratto di servizio di tipo "net cost", come rapporto fra la somma del "corrispettivo del contratto di servizio" e dei "corrispettivi delle vendite dei titoli di viaggio" ed il totale dei "Ricavi delle vendite" (di cui alla voce A.1 del Conto economico).

Tale vincolo figura altresì all'art. 3 dello statuto della società.

Pertanto, sussistono tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale per procedere all'affidamento in house, in quanto:

1. COTRAL è una società partecipata totalmente dalla Regione Lazio;
2. COTRAL esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione socia ed opera esclusivamente nel territorio regionale;
3. La Regione Lazio esercita sulla società un controllo analogo a quello esercitato sulle proprie strutture. La compiuta disciplina del controllo analogo è contenuta agli artt. 23 e 24 dello Statuto di Cotral.

In particolare, ai sensi dell'art. 24 cit., la società è soggetto ad un sistema di controllo analogo da parte dell'amministrazione regionale articolato in:

- controllo strategico;
- controllo di gestione e sulla qualità dei servizi;
- controllo sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della società.

I suddetti controlli sono esercitati in modalità antecedente, concomitante e successiva e sono disciplinati nel dettaglio nella Deliberazione di Giunta regionale del Lazio n. 49 del 2016.

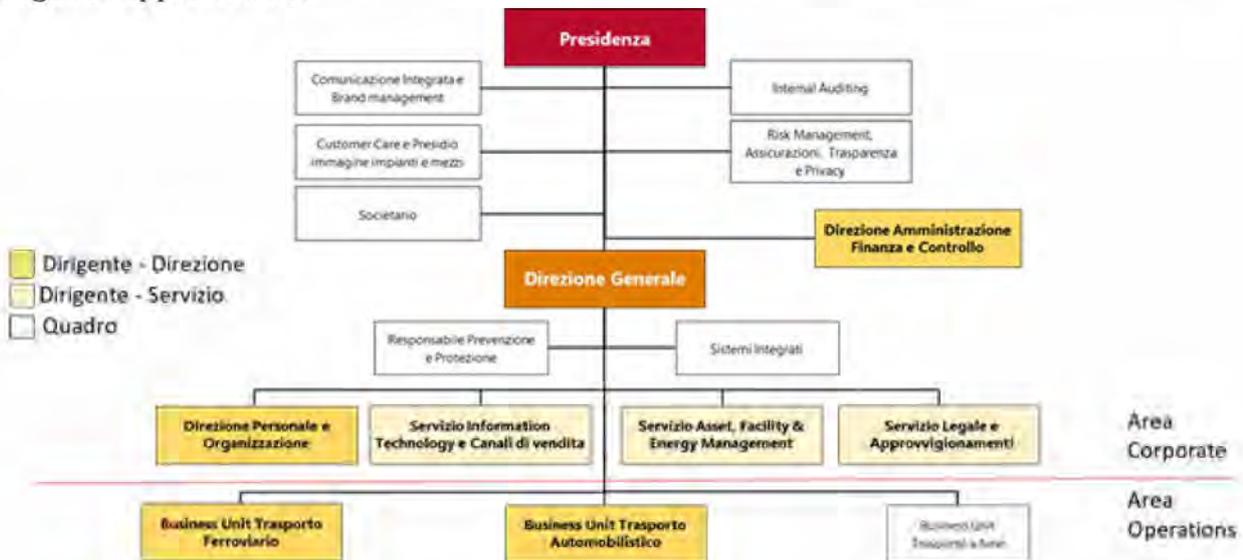
COTRAL, allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, uniformandosi alle migliori pratiche, ha le seguenti certificazioni aziendali:

1. certificazione del sistema di gestione per la qualità aziendale conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2015;
2. certificazione del sistema di gestione ambientale secondo lo standard previsto dalla norma UNI EN ISO 14001:2015 per cinque delle maggiori sedi aziendali (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale).
3. certificazione del sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori conforme alla norma ISO 45001/2018 (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale);

La società, allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, uniformandosi alle migliori pratiche, garantirà il mantenimento delle esistenti n. 3 certificazioni aziendali e l'ottenimento della seguente:

4. certificazione dei sistemi di gestione per la prevenzione della corruzione conforme alla norma UNI EN ISO 37001:2016;

COTRAL S.p.A., al fine di garantire i servizi di Trasporto Pubblico Locale affidati nel rispetto Contratto di Servizio adoterà un'organizzazione basata sul modello aziendale di natura funzionale, al vertice della quale resta collocato il Consiglio di Amministrazione a cui riporta la Direzione Generale a cui faranno capo un'area "Corporate" ed un'area "Operations" come di seguito rappresentate:



3.2 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento

Preso atto degli esiti istruttori, e in considerazione degli obiettivi strategici che la Regione intende perseguire, si ritiene che l'affidamento diretto *in house providing* a una società soggetta al controllo analogo della Regione si configuri come modello che risponde pienamente alla realtà locale e alle esigenze di mobilità regionali.

Ed infatti, la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità ha recentemente avviato una approfondita attività istruttoria tesa a confrontare la domanda effettiva con la domanda potenziale di mobilità, sulla base delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali, alla luce dei consistenti investimenti in corso sulle infrastrutture di trasporto esistenti.

Si ritiene che tanto gli interventi in corso sulle infrastrutture ferroviarie ex concesse quanto la gestione del servizio di trasporto sulle medesime rendano necessario adottare un modello di *governance* e controllo che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione amministrativa.

In particolare, le due linee ferroviarie ex-concesse Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo possono interagire positivamente con la rete extraurbana COTRAL su gomma, creando un Sistema di Trasporto Integrato di rilevanza strategica per la Regione ed in particolare per la Capitale.

La possibilità di creare un sistema di TPL integrato gomma extraurbano-ferrovia risulta di interesse strategico per la soluzione dei problemi di traffico, i cui livelli più critici si riscontrano proprio lungo le arterie di ingresso a Roma, sia sulle strade consolari provinciali, sia su strade nazionali di maggiore traffico. Le due infrastrutture ferroviarie regionali favoriscono l'ingresso nel Centro di Roma (la Viterbo arriva a Piazza del Popolo e la Lido a Piramide) a migliaia di pendolari e viaggiatori occasionali e, se rese efficienti ed integrate col Sistema di TPL su gomma, in particolare extraurbano, potrebbero costituire elementi di forte impulso alla domanda di

trasporto pubblico da parte di coloro che oggi utilizzano il mezzo privato, con conseguente abbattimento dell'inquinamento atmosferico.

Per quanto concerne l'ingresso verso la Capitale, la ferrovia Roma-Viterbo, che si sviluppa lungo la direttrice Flaminia, attrae la domanda di trasporto delle città della zona a Nord di Roma, fino a Civita Castellana ed oltre, e con provvedimento teso all'integrazione tra modi di trasporto attestando i servizi di COTRAL fuori il GRA, si otterrebbero consistenti riduzioni del traffico veicolare sulla via Flaminia e all'interno di Roma, grazie alla diminuzione del flusso dei mezzi COTRAL che oggi penetrano fino al nodo di scambio, abbassando la velocità commerciale delle linee automobilistiche.

La ferrovia Roma-Lido si sviluppa lungo la Via del Mare e si raccorda alla Colombo in località Ostia Lido, raccoglie la popolazione di Ostia e delle conurbazioni lungo la via del Mare. Integrata con le linee di COTRAL che servono il litorale, potrebbe diventare attrattiva anche per le cittadine del litorale sud, almeno fino a Torvaianica e Ardea, e a nord verso Fiumicino e l'Aeroporto. Per quanto concerne il collegamento con l'Aeroporto Leonardo da Vinci, esiste già anche in questo caso un collegamento che in poco tempo raggiunge la fermata di Ostia Antica e Lido Centro quale valida alternativa di collegamento con l'Aeroporto.

Inoltre, come già riferito, la Regione Lazio, nell'ambito del potere di Pianificazione e Programmazione del Trasporto Pubblico Regionale e Ferroviario, ha previsto per le linee ferroviarie regionali ex-concesse un rinnovamento totale:

1. La linea Roma-Lido di Ostia sarà completamente ristrutturata, attraverso un intervento sull'infrastruttura ferroviaria (rifacimento dell'armamento, costruzione di un nuovo deposito, ecc.) finanziato con oltre 140 mln€ di risorse provenienti da FSC. È altresì previsto il rinnovo totale della flotta nell'arco di 8 anni, con un primo lotto funzionale di 5 treni già finanziato;
2. La linea Roma-Civita C.-Viterbo è destinataria di finanziamenti FSC per oltre 200 mln€, finalizzati ad interventi di rinnovo del segnalamento, raddoppio del binario sulla tratta Montebello-Morlupo, costruzione della nuova stazione di Piazzale Flaminio. Anche in questo caso si prevede il rinnovo totale della flotta, con un primo lotto funzionale di 6 treni già finanziato;
3. La linea Roma-Giardinetti sta subendo un declassamento a tram, il cui iter con il MIT è già iniziato e in questa ottica sarà ceduta a Roma Capitale, che ha ottenuto un finanziamento ministeriale per la trasformazione in linea tranviaria ed il prolungamento sino all'Università di Tor Vergata.

A fronte di tale programmazione di interventi, la Regione Lazio ritiene di dover mantenere, attraverso le proprie aziende controllate, il presidio sulla regia degli interventi infrastrutturali e sulla gestione degli interventi. La forma di affidamento prescelta ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra Ente affidante e Gestore dei servizi consente all'Amministrazione di poter operare mediante uno strumento condiviso e flessibile e, in virtù del controllo analogo, di adattarne le previsioni negoziali in ragione del completamento dei progetti avviati.

Ciò in quanto, l'affidamento *in house* del servizio consente all'Autorità competente di poter contare su una maggiore flessibilità nella gestione degli obblighi contrattuali di cui al contratto di servizio con la società affidataria, anche in virtù del controllo analogo che la stessa è in grado esercitare sull'andamento della gestione. Questa possibilità è particolarmente importante per le ferrovie regionali, in ragione dei rilevanti investimenti già programmati e finanziati sulle infrastrutture ferroviarie e che richiederanno consistenti modifiche ed adeguamenti nei

programmi di esercizio, sia nella fase di esecuzione delle opere infrastrutturali – che richiederanno l'interruzione del servizio - sia al termine delle stesse, in virtù del previsto aumento di capacità della rete ferroviaria e della conseguente necessaria riprogrammazione dei servizi.

Tale maggiore flessibilità e necessaria capacità di rimodulazione dei servizi è ancor più rilevante in considerazione del forte livello di integrazione tra i servizi extraurbani su gomma e servizi ferroviari oggetto di affidamento, poiché consentirebbe l'interscambio di predetti servizi, adattando progressivamente l'offerta di trasporto ai vari stati di avanzamento dei lavori sull'infrastruttura ferroviaria.

Si tratta, in definitiva, della modalità più idonea a preservare l'interesse pubblico sia a garanzia del controllo sugli investimenti finanziati con risorse pubbliche, sia per consentire un sistematico adattamento agli sviluppi dei progetti sulla rete dei servizi.

Sotto il profilo della convenienza economica è utile evidenziare come Cotral gestisce il servizio di trasporto pubblico extraurbano regionale con notevole soddisfazione per l'utenza e in modo rispondente agli obiettivi di qualità e di efficienza.

Peraltro, gli Uffici regionali competenti hanno effettuato una serie di analisi (come da mandato della Giunta Regionale riscontrabile nel deliberato della 479/2019) finalizzate ad individuare i vantaggi, in termini di tutela sociale, efficientamento sostenibile del servizio, efficacia dell'azione amministrativa, salvaguardia della economicità della gestione, miglioramento in termini di *governance* e procedure di controllo, conseguibili con un nuovo affidamento *in house* del servizio.

L'istruttoria ha visto la stretta collaborazione tra Uffici regionali competenti e Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale dell'Università "La Sapienza" per effettuare una serie di analisi preliminari³. Si è ritenuto necessario, a tal fine, procedere alla individuazione del costo standard del servizio, utilizzato per le valutazioni di economicità ed efficienza della ipotesi in oggetto.

Da ultimo, la modalità di affidamento prescelta risulta opportuna anche nell'ottica di un necessario monitoraggio dei profili di tutela sociale nel corso della durata del contratto, senza tuttavia rinunciare agli interventi di efficientamento del servizio. Come noto, infatti, una applicazione della c.d. "clausola sociale" nei limiti di legge offre delle garanzie circoscritte nel tempo (su tutte ad es. il vincolo di mantenimento del livello occupazionale solo per un anno)⁴. La scelta dell'affidamento *in house* a COTRAL Spa dipende altresì dai seguenti ulteriori diversi fattori:

- Grado di incertezza e variabilità del contesto economico e ambientale: tale variazione è significativa sul piano economico ed ambientale per i Servizi di Trasporto Pubblico Locale, stante la necessità di sostituire il materiale rotabile con altri veicoli (treni) e la produzione costante di normativa nel settore. Tali variazioni sono ovviamente gestibili in modo più efficiente nel momento in cui l'Impresa Affidataria (IA) e l'Ente Affidante (EA) non sono su posizioni contrapposte essendovi una autoproduzione come si verifica nella gestione *in house*, nel momento in cui a fronte di una sostanziale autoproduzione del servizio consente una

³ L'Università la Sapienza, su specifico incarico della Regione Lazio, ha elaborato un modello di costo standard nelle more delle determinazioni e dei provvedimenti che hanno poi portato all'emanazione del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 157/2018.

⁴ O non meno di un anno - come desumibile dalla Misura 21 "Trasferimento del personale" della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 143/2018, contenente schema di atto di regolazione recante la revisione della Delibera 49/2015 - sempre entro i limiti costituzionali di comprimibilità della libertà di iniziativa imprenditoriale.

comunanza di interessi tra Ente Affidante (EA) e Impresa Affidataria (IA) che consente di ridurre i costi di transazione inerenti all'adattamento alle sopravvenienze.

- Disponibilità delle informazioni/possibilità di monitoraggio e controllo: anche su questo punto vi è un controllo e monitoraggio più pervasivo nel momento in cui si consideri il legame molto stretto tra Impresa Affidataria (IA) ed Ente Affidante (EA).

Il subentro nell'esercizio delle 2 linee ferroviarie comporterà anche una rivisitazione dei servizi sub-urbani ed extra-urbani automobilistici afferenti al territorio di riferimento, finalizzata a conseguire i miglioramenti attesi sul piano dell'offerta di servizi al pubblico e di incremento del loro utilizzo con effetti positivi attesi anche nell'ambito della mobilità nell'area metropolitana di Roma Capitale.

Per tali significative motivazioni, dopo aver orientato le politiche della mobilità [public engagement] verso (i) il massimo livello di integrazione orizzontale [in ambito territoriale] e verticale [ciclo integrato] ed (ii) il minimo onere di servizio pubblico (OSP), l'eventuale scelta di cessare la gestione unitaria in house e sottrarre all'Ente socio la possibilità di acquisire i futuri benefici di efficienza ed economicità attesi dalle delineate Linee Programmati che assunte con le Deliberazioni Regionali sottostanti non si porrebbe nel solco del corretto perseguimento dell'interesse pubblico.

Per il complesso delle ragioni innanzi riportate si ritiene, pertanto, che il ricorso all'affidamento in *house providing*, nei termini ed alle condizioni previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, sia lo strumento idoneo a soddisfare le esigenze sopra indicate.

4. Durata e tipologia del contratto di servizio

Il contratto di servizio *in house providing* avrà durata pari a dieci anni, in conformità all'art. 4 del Regolamento 1370/2007, con facoltà di proroga sino ad un massimo di 15 anni totali, ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento.

L'arco temporale di affidamento è connaturato a poter consentire lo sviluppo della dinamica di progressivo miglioramento delle condizioni di qualità nell'arco dell'affidamento – come si avrà modo di specificare oltre – e poter sfruttare le efficienze generate dal complessivo investimento in infrastrutture e materiale rotabile.

La tipologia contrattuale per l'esercizio del Trasporto Pubblico locale ferroviario manterrà l'impostazione secondo la logica "a costo netto" ("net cost"), prevedendo che COTRAL S.p.a. quale Impresa Affidataria (IA), a fronte della corresponsione della compensazione economica del corrispettivo contrattuale individuato dalla Regione Lazio quale Ente Affidante (EA), manterrà la titolarità dei ricavi da traffico derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio e attività accessorie assumendone i connessi rischi di natura sia industriale (costi di produzione) sia commerciale (ricavi da traffico).

Lo schema contrattuale sarà redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 2 alla Delibera Art 154/2019 e corredato dalla Matrici dei rischi conforme all'Annesso 4 della medesima Delibera.

Il corrispettivo annuale contrattuale sarà quello previsto nel Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), (determinato in conformità allo schema di cui all'Annesso 1, Schema 3 della Delibera Art 154/2019, dell'Allegato al Regolamento UE n. 1370/2007 e secondo la metodologia prevista dal D.M. 157/2018) e che la Regione Lazio garantirà attraverso le risorse rinvenienti dalla ripartizione del Fondo Nazionale Trasporto e dalla fiscalità regionale.

COTRAL S.p.a. svolgerà la quasi totalità della propria attività nei confronti della Regione Lazio e, comunque, in misura superiore all'80% del "fatturato" [inteso, in forza del contratto di servizio di tipo "net cost", come rapporto fra la somma del "corrispettivo del contratto di servizio" e dei "corrispettivi delle vendite dei titoli di viaggio" ed il totale dei "Ricavi delle vendite" (di cui alla voce A.1 del Conto economico)].

5. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Nel sistema del Regolamento europeo, in presenza di obblighi di servizio pubblico l'autorità competente può dunque accordare l'attribuzione di diritti di esclusiva e/o di compensazione economica.

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

L'Allegato 1 costituisce la rete dei servizi ferroviari oggetto di affidamento *in house providing*.

L'elenco dei servizi e i relativi programmi di esercizio evidenziano la programmazione di corse durante un arco temporale particolarmente ampio, che copre le primissime ore del mattino sino a quelle notturne.

Il necessario rispetto del programma di esercizio, a prescindere dalla remuneratività delle corse, nonché l'adeguamento agli standard qualitativi espressamente specificati nel contratto, assoggetta l'operatore di servizio ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di esercizio". Il gestore, infatti, non può scegliere se effettuare o meno una corsa in funzione della redditività della medesima, ma è comunque onerato di svolgere la prestazione prefissata.

Il servizio affidato, inoltre, è un servizio pubblico su itinerari e fermate predeterminati e con offerta indifferenziata al pubblico; ne consegue che l'operatore di servizio non può rifiutare la prestazione di trasporto passeggeri alle condizioni predeterminate nel programma di esercizio ed è pertanto assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi di trasporto".

In ultimo, l'operatore di servizio pubblico è obbligato a svolgere la prestazione secondo i livelli tariffari prestabiliti dall'ente affidante, come derivanti dalla determinazione delle tariffe di cui all'Allegato 2 e specificamente indicati nel contratto di servizio; pertanto, l'operatore di servizio è assoggettato ad obblighi di servizio pubblico, nella specie degli "obblighi tariffari".

Per quel che concerne la specifica condizione di COTRAL, così come consentito dal Regolamento europeo (cfr. art. 4, parr. 5 e 6), con il presente affidamento sono impartiti all'operatore di servizio pubblico specifici obblighi a carattere sociale, consistenti nel trasferimento dell'organico in essere, come da espressa previsione contrattuale.

In ultimo, con il presente affidamento la Regione Lazio intende perseguire determinati obiettivi di miglioramento complessivo della gestione dei servizi affidati e dei parametri di qualità garantiti all'utenza. Nel proseguo della Relazione saranno espressamente individuati tali parametri che costituiscono obblighi specifici di servizio pubblico in capo al gestore del

servizio, attraverso i quali l'ente affidante intende conseguire un innalzamento dei benefici complessivi per l'utenza.

Per quel che concerne l'alea derivante dall'andamento dei ricavi del traffico e dalla domanda di trasporto servita, la stessa resta a carico del gestore.

In virtù dei citati obblighi di servizio sulla rete dei servizi affidati in regime di *in house providing* è attribuito il diritto di esclusiva ai sensi dell'art. 4, par. 1 del Regolamento.

La determinazione della compensazione economica (corrispettivo) è effettuata sulla base di parametri stabiliti in modo obiettivo e trasparente al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli obblighi di servizio imposti dall'ente affidante.

In particolare, il corrispettivo riconosciuto tiene conto dei costi sostenuti nell'assolvimento dei sopra citati obblighi di servizio pubblico, per come classificati e individuati nei PEFs, decurtati dai ricavi e da eventuali effetti positivi generati e con il riconoscimento di un margine di utile in misura conforme alle misure di regolazione attualmente vigenti.

Il parametro di calcolo della compensazione è costituito dalla predeterminazione dei costi compensabili per come risultanti dai PEFs, in funzione degli obblighi di servizio assolti.

La compensazione è stata determinata sulla base di un confronto con i parametri di costo standard fissati con il D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente, frutto di specifica analisi e calcolo a cura della Università La Sapienza – Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale.

Al fine di assicurare la corrispondenza della dinamica della compensazione rispetto all'assolvimento degli obblighi di servizio, la Regione verificherà l'andamento della gestione ed il rispetto dei citati parametri.

Il procedimento di verifica dovrà tener conto del Piano economico finanziario predisposto per l'affidamento, comprensivo delle eventuali variazioni apportate in itinere, della matrice dei rischi, nonché delle misure adottate dall'ART.

Ai fini di tale verifica, inoltre, il gestore è obbligato ad adottare meccanismi di contabilità separata e regolatoria.

PARTE II RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

1. Gli esiti della procedura di consultazione

1.1 Il quadro regolatorio

La Misura 3 della Delibera ART 154 del 2019 dispone che *“l’EA individua l’elenco dei beni strumentali all’effettuazione del servizio oggetto del nuovo affidamento, successivamente pubblicati unitamente alla documentazione che disciplina la procedura”*.

Ai sensi della successiva misura 4 *“l’individuazione dei beni essenziali e indispensabili da parte dell’EA, e delle successive modalità di messa a disposizione, tiene conto degli esiti dell’apposita consultazione dei soggetti portatori di interesse”*.

In tale prospettiva, la Consultazione ha ad oggetto:

- l’identificazione dei beni essenziali/indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri proprietari, anche aventi caratteristiche analoghe, nei limiti di quanto strettamente necessario allo svolgimento dei servizi oggetto di gara;
- la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei predetti beni, delle condizioni economiche e contrattuali di subentro dell’IA o di qualsivoglia altro aspetto relativo alla disciplina dei beni strumentali;
- la definizione delle condizioni di qualità del servizio, incluse le relative certificazioni;
- l’individuazione del personale preposto all’erogazione del servizio;
- la definizione del Piano di Accesso al Dato.

1.2 La procedura di consultazione avviata

La procedura di consultazione definita dalla amministrazione regionale è stata articolata nelle seguenti fasi:

1. Pubblicazione in data 14/06/2021 sul sito istituzionale della Regione Lazio della documentazione di supporto, descrittiva delle tematiche in consultazione;
2. Acquisizione dei contributi e delle osservazioni da parte dei soggetti portatori di interessi da trasmettere via pec all’indirizzo infrastrutturemobilita@regione.lazio.legalmail.it entro e non oltre il 28/06/2021.

A seguito della pubblicazione dell’avviso di consultazione sono pervenute osservazioni da parte di una associazione di consumatori, di un pendolare e del gestore uscente.

Le osservazioni sono oggetto di pubblicazione sul sito internet della Regione Lazio. Rispetto alle osservazioni dei primi due soggetti, si evidenzia quanto segue:

a) Termini assegnati per le osservazioni nella procedura di consultazione

Premesso che la Delibera ART 154/2019 richiede di concludere la procedura di consultazione entro 60 giorni dal suo avvio, in merito alle osservazioni sulla tempistica con cui è stata predisposta la consultazione, si osserva che - a fronte della pubblicazione del documento di consultazione in data 14/06/2021 - è stato assegnato un termine di 14 giorni per proporre osservazioni; detto termine è stato successivamente prorogato al 15/07/2021. Inoltre, in accoglimento delle richieste pervenute, è stata consentita la trasmissione delle osservazioni anche a mezzo di posta ordinaria.

Il termine assegnato è in linea con le previsioni ART e con la tempistica assegnata in altre procedure di consultazione avviate ai sensi della Delibera ART 154/2019.

b) Caratteristiche del servizio

Prendendo a riferimento la situazione attuale, viene contestato il rispetto da parte del GU del programma di esercizio, con specifico riferimento alla frequenza ed al tempo di percorrenza. Sul punto si osserva come i dati forniti riguardano il nuovo affidamento rispetto al quale la Regione ha ritenuto di confermare quanto previsto nel programma di esercizio, in vista dei miglioramenti attesi, anche alla luce delle attività di manutenzione e degli investimenti programmati sull'infrastruttura e sul materiale rotabile

c) Beni essenziali e indispensabili

È stato osservato che il Documento posto in consultazione non dà conto delle *“garanzie fornite sulla piena disponibilità”* dei beni essenziali e indispensabili.

Sul punto si osserva come la consultazione avviata ha proprio la finalità di individuare i beni essenziali e indispensabili.

È evidente come solo all'esito di tale valutazione l'ente affidante può definire il titolo giuridico in forza del quale tali beni saranno messi a disposizione del nuovo gestore.

In tale prospettiva, la presente relazione specifica per ogni bene individuato come essenziale ovvero indispensabile la modalità di messa a disposizione.

d) Condizioni di qualità del servizio

Viene richiesto di prevedere condizioni di qualità *“non inferiori a quelle contenute nella Carta della Mobilità 2020”* di Cotral.

Premesso che l'individuazione delle condizioni di qualità non può che avvenire avendo riguardo alla specificità del servizio, si osserva in ogni caso che tale determinazione, riportata nel proseguo della presente relazione, è avvenuta in conformità alla delibera ART n. 16/2018, recante *“Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214”*.

e) Piano di Accesso al Dato

Sulle osservazioni relative al Piano di Accesso al Dato, si evidenzia quanto segue.

e1. Sulle modalità di accesso al dato

In merito alle osservazioni relative alle modalità di accesso ai dati *real time*, si osserva che le stesse non corrispondono a quanto previsto nello schema di Piano di Accesso al Dato posto in consultazione. Si rinvia, sul punto, a quanto previsto all'ultimo paragrafo, laddove si legge *“l'ente affidante Regione Lazio favorisce e richiede l'accesso sul sito web di Cotral e/o sulla relativa APP aziendale, dei seguenti dati elementari in real-time visibili a tutti:*

- a) circolazione dei treni e situazione delle partenze e degli arrivi alle stazioni/fermate;*
- b) accessibilità al treno in termini di binario di assestamento, dotazione di dispositivi per l'accessibilità PMR e disponibilità al trasporto biciclette”.*

In ogni caso, ai fini di una migliore comprensione, si è proceduto a rubricare il suddetto paragrafo *“Dati accessibili real time”*.

e2. Sul programma di esercizio

In merito alle osservazioni relative all’effettiva domanda di trasporto che insiste sulle linee, ivi compresa la domanda inespressa, resta ferma la facoltà dell’EA – anche sulla scorta dei dati gestionali rinvenienti dal monitoraggio dei servizi – di rimodulare il programma di esercizio in corso di affidamento in ragione delle risorse disponibili per tener conto di tale necessità ed in conformità alla misura 28 della Delibera ART 154/2019.

Si evidenzia in ogni caso come – nell’arco temporale dell’affidamento - è previsto un incremento delle percorrenze non solo rispetto a quelle ad oggi effettuate dall’attuale gestore, ma anche rispetto a quelle programmate, al fine di venire incontro alle necessità evidenziate e per meglio soddisfare le effettive esigenze di trasporto, come espressamente indicato nel prosieguo della presente relazione.

e3. Sugli indicatori utilizzati nel Piano di Accesso al Dato

L’osservazione concernente la necessità di aggiornare il Piano di Accesso al Dato in funzione dei progressi tecnologici appare condivisibile; si è proceduto, pertanto, a modificare il Piano in tal senso (vedi par. 4)

Per quel che riguarda le condizioni di accessibilità alle stazioni delle PRM, si ritiene condivisibile l’osservazione e pertanto il gestore dell’infrastruttura ferroviaria sarà tenuto a pubblicare la propria Carta dei Servizi e ad adempiere alla Delibera ART 106/2018, per quanto ad esso applicabile.

In riferimento agli oneri di pubblicazione della documentazione di affidamento, è evidente che la Regione Lazio darà applicazione agli obblighi sulla stessa gravanti.

Inoltre, contrariamente a quanto riportato nelle osservazioni, si ritiene che il Piano predisposto sia conforme alle misure regolatorie.

Per quanto riguarda la determinazione degli obiettivi di qualità e la loro variazione nel periodo di vigenza contrattuale si osserva che - oltre ad essere già riportati nella Relazione di Affidamento - saranno richiamati altresì nel contratto di servizio, in conformità alla misura 16 della Delibera ART 154/2019.

In merito all’indicatore dell’offerta dei posti, lo stesso terrà conto della disponibilità del materiale rotabile in ragione degli investimenti e delle attività di manutenzione programmate sul materiale rotabile.

Sulle osservazioni relative alla regolarità e puntualità, si osserva che le informazioni e i contenuti relativi alla presente procedura di consultazione concernono esclusivamente, come è naturale che sia, il futuro affidamento del servizio a Cotral.

In merito alle osservazioni relative all’informazione all’utenza, i contenuti delle informazioni sono descritti nel Piano di accesso al dato, così come la specifica delle informazioni accessibili in tempo reale. Inoltre, le condizioni relative alle segnalazioni di reclami saranno descritte, in conformità al quadro normativo vigente, nella Carta dei servizi. Il contratto di servizio conterrà altresì l’obbligo per il gestore di dare esecuzione alle misure di cui alla delibera ART n. 24/2021.

In merito all’elenco relativo agli obiettivi di qualità richiesti di cui al punto 3 delle osservazioni, si evidenzia che l’EA ha provveduto ad individuare le condizioni di qualità, come pure gli obiettivi di efficienza ed efficacia, in conformità alle misure regolatorie dell’ART, in linea

peraltro con i principali *benchmark* di riferimento, ivi incluso il servizio sull'infrastruttura nazionale.

Ciò premesso, si osserva in ogni caso come molti elementi proposti non concernono obiettivi di qualità ovvero non rientrano nella sfera di disponibilità del gestore.

Le osservazioni del gestore uscente hanno riguardato, invece, la proprietà degli impianti di Catalano e Magliana Vecchia, erroneamente imputati alla Regione Lazio.

A seguito dell'osservazione pervenuta, si è provveduto a rettificare il documento posto in consultazione relativamente all'impianto di Catalano, indicando la proprietà di ATAC spa, tenendo conto della documentazione nella disponibilità della Regione Lazio⁵.

All'esito della procedura di consultazione avviata e delle osservazioni e informazioni ricevute, l'EA ha definito come rappresentato nel proseguo la disciplina dei beni strumentali.

2. Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

Al fine di garantire la continuità del servizio e il subentro nella sua gestione senza soluzione di continuità, anche in virtù del particolare regime autorizzativo sopra delineato in materia di sicurezza, e considerata, altresì, la complessiva autonomia del complesso dei beni e delle risorse strumentali e operative rispetto al complesso aziendale di ATAC, il trasferimento dei beni al nuovo gestore avverrà nell'ambito di un'operazione giuridicamente qualificabile come cessione di ramo di azienda ex art. 2112 c.c.

La classificazione dei beni strumentali è avvenuta secondo le indicazioni di cui alla Misura 4 della Delibera n. 154/2019, che distingue gli stessi in essenziali, indispensabili e commerciali. Sono definiti "essenziali" i beni per i quali sussistono cumulativamente le condizioni di:

- condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili
- dominanza.

Sono definiti "indispensabili" i beni per i quali sono verificate cumulativamente le condizioni di:

- non condivisibilità,
- non sostituibilità,
- non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.

Sono, invece definiti "commerciali" i beni per i quali non ricorrono cumulativamente le condizioni previste per quelli essenziali o indispensabili e quindi sono reperibili sul mercato o duplicabili a costi socialmente sostenibili.

A) Il materiale rotabile

a.1) Il materiale rotabile attualmente in uso

Il parco rotabili utilizzato dall'attuale gestore sulla linea "Roma – Civita Castellana – Viterbo" è pari a complessivi 21 treni così suddivisi nel dettaglio:

- a) 9 Firema E84 (di cui 3 di proprietà della Regione Lazio e 6 in comproprietà (33,3% di ATAC S.p.A. e 66,6% della Regione Lazio);

⁵ L'EA si riserva in ogni caso di effettuare ulteriori verifiche rispetto al contenuto degli atti, risalenti nel tempo, che hanno disciplinato il passaggio di competenze alla Regione Lazio.

- b) 2 Firema E84 A a 3 casse (tutte di proprietà di ATAC S.p.A.);
- c) 10 Alstom MRP236 a 3 casse (di cui 1 di proprietà della Regione Lazio e 9 di ATAC S.p.A.);

Il parco rotabili utilizzato dell'attuale gestore sulla linea "Roma – Lido di Ostia" è pari a complessivi 15 treni così suddivisi nel dettaglio:

- a) 8 treni CAF MA300 6 casse (tutti di proprietà di ATAC S.p.A.);
- b) 7 treni AnsaldoBreda MA200, ciascuno dei quali costituito da 2 Unità di Trazione indipendenti a 3 casse (tutti di proprietà di Roma Capitale).

a.2) Classificazione materiale rotabile

La valutazione relativa all'indispensabilità del materiale rotabile è stata condotta tenendo conto del numero di treni stimati come necessari per effettuare il servizio, dei tempi di avvio del servizio e delle duplicabilità a costi sostenibili.

Accanto al criterio di non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, la classificazione ha tenuto conto anche dell'adeguatezza tecnica del materiale rotabile nonché dei finanziamenti pubblici.

Alla luce dei predetti criteri, tutto il materiale rotabile di cui al paragrafo a.1) è stato valutato come indispensabile (trattandosi di beni in *re ipsa* non divisibili) e sarà, pertanto, messo a disposizione dell'affidatario.

In riferimento ai treni CAF MA300 e AnsaldoBreda MA200, si precisa che la predetta valutazione di indispensabilità è subordinata al completamento dell'attività di manutenzione/revisione già programmata, anche in considerazione delle comunicazioni pervenute da ANSFISA che, successivamente alla procedura di consultazione e alla trasmissione all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per le prescritte osservazioni, ha disposto la temporanea messa fuori servizio di alcuni convogli e indicato le condizioni per la loro re-immissione in servizio.

Per quanto concerne il titolo di disponibilità:

- a) il materiale rotabile di proprietà della Regione Lazio verrà messo a disposizione del gestore a titolo di usufrutto a titolo gratuito;
- b) il materiale rotabile di proprietà di ATAC è ricompreso nel perimetro del ramo di azienda oggetto di cessione e, pertanto, la sua disponibilità è assicurata a titolo di proprietà. Il "valore di cessione" è stato determinato, all'esito di un'apposita *due diligence* "contabile" al 31.12.2020 a valere sulla proposta formulata da ATAC spa in qualità di Gestore Uscente (GU) con la nota prot. 74428 del 21 maggio 2021, secondo il criterio del valore netto contabile ed il subentro avverrà attraverso la sottoscrizione di un Contratto di Cessione di Rami d'Azienda;
- c) il materiale rotabile di proprietà di Roma Capitale verrà messo a disposizione del gestore dalla Regione Lazio che ne ha la disponibilità a titolo di comodato gratuito in virtù dell'Accordo di Collaborazione per gli interventi di potenziamento infrastrutturale della linea Roma-Lido di Ostia sottoscritto con Roma Capitale ai sensi dell'art. 15, L. 241/90;
- d) il materiale rotabile in comproprietà (Regione Lazio/ATAC spa) verrà messo a disposizione a titolo di proprietà per la parte di proprietà di ATAC spa (essendo ricompreso nel perimetro del ramo di azienda oggetto di cessione) e a titolo di usufrutto gratuito per la parte di proprietà della Regione Lazio.

B) Reti e infrastrutture

Ai sensi dell'allegato 1 al D.lgs. n. 112/2015, l'infrastruttura ferroviaria si compone degli elementi di seguito indicati:

- a) terreni;
- b) corpo stradale e piattaforma dei binari, banchine per viaggiatori e per merci, banchine e piste; muri di cinta, barriere antirumore, siepi vive, palizzate bande protettive contro il fuoco; impianti per il riscaldamento degli scambi, schermi paraneve;
- c) opere d'arte: ponti, ponticelli e altri passaggi superiori, gallerie, trincee coperte e altri passaggi inferiori; muri di sostegno e opere di protezione contro le valanghe, la caduta di massi, passaggi a livello;
- d) sovrastruttura, in particolare: rotaie, rotaie scanalate e controrotaie; traverse e longherine, deviatori;
- e) vie di accesso per viaggiatori e per merci, compresi gli accessi stradali e pedonali per i passeggeri in arrivo e in partenza, impianti di sicurezza, di segnalamento e di telecomunicazione di piena linea, di stazione e di smistamento, compresi gli impianti di produzione, trasformazione e distribuzione di energia elettrica per il servizio del segnalamento e delle telecomunicazioni; edifici destinati ai suddetti impianti; freni di binario, impianti di illuminazione destinati ad assicurare la circolazione dei veicoli e la sicurezza della circolazione stessa;
- f) impianti per la trasformazione e il trasporto di energia elettrica per la trazione dei treni: sottostazioni, linee di alimentazione tra le sottostazioni e la linea di contatto, linee di contatto e supporti; terza rotaia con supporti, edifici adibiti al servizio delle infrastrutture.

Per il dettaglio sulla composizione dell'infrastruttura, si rinvia alla planimetria di cui all'allegato 3.

Comprendendo le strutture indispensabili e necessarie al funzionamento della linea, non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, l'essenzialità dell'infrastruttura di cui all'allegato 3 è in *re ipsa*.

L'infrastruttura ferroviaria è classificata come "essenziale" e non "indispensabile" in quanto, pur trattandosi di una rete isolata, la stessa potrebbe essere potenzialmente condivisibile.

La disponibilità dell'infrastruttura sarà garantita dal Gestore della stessa, per come individuato dalla Regione Lazio, sulla scorta delle previsioni di legge.

C) Impianti

c.1) Impianti utilizzati all'attuale gestore

Per quanto riguarda gli impianti e le officine destinate alla manutenzione e al rimessaggio dei rotabili, attualmente risultano destinati al servizio:

Per la linea Roma – Civita Castellana – Viterbo:

- **Impianto di Catalano (tutto di proprietà di ATAC spa), costituito da:**
- Un capannone adibito a deposito officina suddiviso nei seguenti 5 settori contigui:
- lavorazioni meccaniche;
- rialzo e lavorazioni sui carrelli, dotato di 2 binari;
- lavorazioni sulle casse, dotato di 2 binari;

- lavorazioni su componenti elettromeccanici, elettronici e pneumatici;
- manutenzione corrente dotato di 2 binari su colonnine e passerelle per l'accesso a raso sui treni e per l'accesso all'imperiale.
- Un fabbricato a due piani per uffici, spogliatoi e servizi.
- **Impianto di Acqua Acetosa, in adiacenza alla stazione omonima (tutto di proprietà della Regione Lazio), costituito da:**
- Un capannone con 2 binari su colonnine destinato alla manutenzione corrente dei treni;
- Un capannone con un binario destinato a interventi su guasto; • Un fabbricato a due piani per uffici, spogliatoi, servizi e magazzino;
- Altri piccoli edifici di supporto.

Per la linea Roma – Lido di Ostia:

- **Impianto di Magliana Vecchia (tutto di proprietà della Regione Lazio), costituito da:**
- Un fabbricato a 2 piani con portineria e alcuni uffici;
- Un fabbricato con mensa e spogliatoi;
- Un capannone per la manutenzione straordinaria dei complessivi;
- Un fabbricato a 2 piani con altri uffici;
- Un capannone per la manutenzione straordinaria delle carrozze con una parte sopraelevata destinata a uffici.
- Un capannone per la manutenzione straordinaria di componenti elettromeccanici, elettronici e pneumatici;
- Un magazzino ricambi.
- **Impianto di Magliana Nuova (tutto di proprietà di ATAC Spa), costituito da:**
- Un fabbricato a due piani contenente portineria, uffici, mensa e spogliatoi;
- Un capannone per la manutenzione corrente con 14 binari di cui 12 su colonnine, un tornio in fossa e una piattaforma cala carrelli;
- Un capannone con 2 binari per la manutenzione degli impianti installati sull'imperiale dei treni;
- Un fabbricato a torre per il controllo e il comando della circolazione dei treni all'interno del deposito;
- Un capannone per la manutenzione del materiale rotabile ausiliario;
- Un fabbricato con laboratori per componenti elettromeccanici e elettronici;
- Un capannone metallico adibito a magazzino di materiali ingombranti;
- Un fabbricato contenente la centrale termica;
- Un impianto di depurazione delle acque industriali e di lavaggio dei treni; • Un capannone adibito alla soffiatura sotto cassa dei treni;
- Un impianto di lavaggio dei treni.

Si rappresenta che l'impianto di Magliana Nuova è utilizzato promiscuamente anche a servizio della linea metropolitana B, gestita da ATAC Spa nell'ambito del servizio urbano di Roma Capitale.

La linea Roma – Civita Castellana – Viterbo si snoda a servizio delle seguenti stazioni/fermate ferroviarie:

tab. 1

		Progressive (km)		
1	P.le Flaminio	0,000	Stazione	TRATTA URBANA
2	Euclide	1,532	Fermata	
3	Acqua Acetosa (Deposito)	2,345	Stazione	
4	Campi Sportivi	2,850	Fermata	
5	Monte Antenne	3,516	Fermata	
6	Tor di Quinto	5,008	Fermata	
7	Due Ponti	5,915	Fermata	
8	Grotta Rossa	6,896	Stazione	
9	Saxa Rubra	7,860	Fermata	
10	Centro RAI	8,580	Fermata	
11	Labaro	9,445	Fermata	
12	La Celsa	10,335	Fermata	
13	Prima Porta	10,892	Fermata	
14	La Giustiniana	11,342	Fermata	
15	Montebello	12,544	Stazione	
16	Sacrofano	17,787	Stazione	TRATTA EXTRA URBANA
17	Riano	23,841	Stazione	
18	Castelnuovo di Porto	27,701	Fermata	
19	Morlupo	29,345	Stazione	
20	Magliano	31,550	Stazione	
21	Rignano	38,579	Stazione	
22	S.Oreste	40,626	Stazione	
23	Pian Paradiso	46,141	Stazione	
24	Civita Castellana	56,721	Stazione	
25	Catalano (Deposito)	57,620	Stazione	
26	Faleri	62,188	Fermata	
27	Fabrica	67,130	Stazione	
28	Corchiano	71,274	Fermata	
29	Vignanello	78,886	Stazione	
30	Vallerano	79,613	Fermata	
31	Soriano	86,826	Stazione	
32	La Fornacchia	90,975	Fermata	

33	Vitorchiano	93,629	Stazione
34	Bagnaia	96,749	Stazione
35	Viterbo	102	Stazione

La linea Roma – Lido di Ostia si snoda a servizio delle seguenti stazioni/fermate ferroviarie:

tab. 2

		Progressive (km)	
1	Porta S. Paolo	0,000	Stazione
2	Basilica S. Paolo	2,310	Fermata
3	EUR Magliana	4,619	Stazione
4	Tor di Valle	7,750	Fermata
5	Vitinia	11,751	Stazione
6	Casal Bernocchi	14,071	Fermata
7	Acilia	15,661	Stazione
8	Ostia Antica	21,353	Stazione
9	Lido di Ostia Nord	23,670	Fermata
10	Lido di Ostia Centro	24,571	Stazione
11	Lido di Ostia Stella Polare	25,720	Fermata
12	Lido di Ostia Castel Fusano	27,080	Fermata
13	Lido di Ostia C. Colombo	28,359	Stazione

c.2) Classificazione beni immobili

In riferimento alla linea **Roma – Civita Castellana – Viterbo**, alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati:

a) Gli impianti di Catalano e di Acqua Acetosa sono classificati come essenziali in quanto, seppur non duplicabili a costi socialmente sostenibili e non sostituibili, gli stessi devono essere considerati potenzialmente condivisibili, non richiedendo un uso esclusivo per il gestore.

L'impianto di Acqua Acetosa, in quanto appartenente al demanio regionale, sarà messo a disposizione a titolo di usufrutto gratuito, con oneri di manutenzione a carico del gestore dell'infrastruttura.

L'impianto di Catalano è ricompreso nel perimetro del ramo di azienda acquistato da Astral Spa; lo stesso, pertanto, verrà messo a disposizione da Astral Spa a titolo di locazione. In conformità alla misura 10.2 della Delibera ART 154/2019, il canone di locazione - quantificato con riferimento al criterio del VM - assicura il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria.

b) Si ritiene, inoltre, di classificare come essenziali anche le stazioni/impianti di fermata di cui alla tab. 1 trattandosi di beni imprescindibili per l'accessibilità del servizio, non duplicabili a costi sostenibili, non sostituibili ma potenzialmente condivisibili.

Anche tali beni, in quanto appartenenti al demanio regionale, saranno messi a disposizione a titolo di usufrutto gratuito, con oneri di manutenzione a carico del gestore dell'infrastruttura.

In riferimento alla linea **Roma – Lido di Ostia**, alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati:

a) L'impianto di Magliana Vecchia è classificato come essenziale in quanto, seppur non duplicabile a costi socialmente sostenibili e non sostituibile, deve essere considerato potenzialmente condivisibile, non richiedendo un uso esclusivo per il gestore.

Tale impianto, in quanto appartenente al demanio regionale, sarà messo a disposizione a titolo di usufrutto gratuito, con oneri di manutenzione a carico del gestore dell'infrastruttura.

b) L'impianto di Magliana Nuova è classificato come essenziale in quanto, pur non essendo duplicabile a costi socialmente sostenibili, deve essere considerato condivisibile, atteso che – già ad oggi – è utilizzato promiscuamente anche a servizio della linea metropolitana B.

Tale impianto, di proprietà di ATAC spa, sarà messo a disposizione del gestore mediante la stipula di un apposito contratto che disciplinerà anche la locazione dell'immobile. In conformità alla misura 10.2 della Delibera ART 154/2019, il canone di locazione - quantificato con riferimento al criterio del VM, a cui sono state apportate modifiche in diminuzione a seguito di revisione del calcolo per le aree scoperte e di accordi negoziali tra le parti – assicura il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria.

c) Si ritiene, inoltre, di classificare come essenziali anche le stazioni/impianti di fermata di cui alla tab. 2 trattandosi di beni imprescindibili per l'accessibilità del servizio, non duplicabili a costi sostenibili, non sostituibili ma potenzialmente condivisibili, che saranno messi a disposizione del gestore del servizio da parte del gestore dell'infrastruttura gratuitamente.

D) Altri beni mobili (hardware e software)

Nel perimetro dei beni mobili sono ricompresi il magazzino relativo agli impianti sopra elencati, le dotazioni delle stazioni, i sistemi informatici afferenti alla gestione del servizio ferroviario, il sistema di gestione della sicurezza, come meglio dettagliati all'allegato 4.

I predetti beni sono classificati come "commerciali", trattandosi di beni strumentali al servizio ma per i quali non ricorrono cumulativamente le caratteristiche proprie dei beni essenziali e indispensabili (non duplicabilità e non sostituibilità); la loro valorizzazione è ricompresa nel valore del ramo ceduto sulla base delle due diligence espletata.

3. Personale preposto all'erogazione del servizio

Il personale addetto al servizio di trasporto è composto da:

- macchinisti e capitreno
- personale di stazione, con mansioni prevalentemente di assistenza alla clientela e vendita titoli di viaggio
- addetti alla gestione e al controllo della circolazione ferroviaria
- addetti alla manutenzione del materiale rotabile (per la linea Roma-Viterbo)
- addetti all'ingegneria della manutenzione
- addetti indiretti con funzioni amministrative, di gestione del personale e di sicurezza.

La manutenzione dei treni della linea Roma-Lido è svolta in service da ATAC presso officine che operano in modo promiscuo sia per i mezzi della linea ferroviaria che per quelli della linea B

della metropolitana. Per questa ragione gli addetti di manutenzione non sono esplicitamente quantificati e indicati fra il personale preposto all'erogazione del servizio.

Il personale dedicato alle attività ferroviarie deve disporre delle diverse e specifiche abilitazioni professionali previste dalla normativa vigente per le varie mansioni; sarà pertanto cura del gestore uscente adempiere agli oneri formativi sino alla data del subentro.

3.1 Il quadro normativo e regolatorio

L'art. 48 del D.L. 50/2017 prevede, in caso di subentro, il *“trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti”* e l'applicazione *“in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio¹, del 12 marzo 2001”*.

Inoltre, l'art. 4 del Reg. (CE) n. 1370/2007, dispone che *“la direttiva 2001/23/CE del Consiglio si applica al cambiamento dell'operatore di servizio pubblico se tale cambiamento costituisce un trasferimento di impresa ai sensi di detta direttiva. Fatta salva la legislazione nazionale e comunitaria, compresi i contratti collettivi tra le parti sociali, le autorità competenti possono imporre all'operatore del servizio pubblico prescelto di garantire al personale precedentemente assunto per fornire i servizi i diritti di cui avrebbe beneficiato se avesse avuto luogo un trasferimento ai sensi della direttiva 2001/23/CE”*.

Al contempo la misura 21 della Delibera ART 154/2019, in attuazione della lett. e) del comma 6 dell'art. 48 del D.L. 50/2017, prevede che *“l'EA definisce la disciplina sulla clausola sociale tenendo conto dell'assimilabilità dei servizi oggetto di affidamento con quelli afferenti al CdS vigente”*.

3.2 Dati acquisiti dal gestore

Con riferimento alla situazione a febbraio 2020, in base ai dati trasmessi dal gestore attuale, il personale operativo delle due linee è il seguente:

Tipologia di risorse	N. addetti
Macchinisti	95
Capotreno	114
Personale di stazione	96
Addetti alla circolazione	76
Altri operativi	40
Addetti manutenzione rotabili	35
Altri addetti amministrativi	21
Subtotale 1 (trasporto)	477

La rappresentazione fra subtotali Trasporto e Infrastruttura deriva, nella sostanza, dall'impostazione organizzativa attuale di ATAC.

ATAC considera inoltre una quota di circa 38 risorse di profilo amministrativo impegnate su attività indirette e di struttura generali.

3.3 La clausola sociale e ripartizione del personale

Elemento centrale della clausola sociale è rappresentato dai criteri per individuare il personale cui si applica e che quindi ha diritto ad essere trasferito al nuovo gestore. Giova sin da ora evidenziare come l'individuazione delle risorse ha seguito un percorso di confronto tra Atac e le due società affidatarie, con la condivisione della Regione Lazio.

L'attuale gestore ha proceduto all'individuazione del personale organizzativamente assegnato al servizio ferroviario, per poi procedere ad un'ulteriore ripartizione fra Ramo Infrastruttura e Ramo Servizio di Trasporto in funzione delle indicazioni circa la ripartizione delle attività ferroviarie (oggi gestite come ferrovie verticalmente integrate), secondo uno schema di separazione in linea con le previsioni del D.Lgs. 112/2015 e della normativa ANSFISA in materia.

Il percorso di individuazione delle risorse è stato articolato in ragione anche della dimensione e delle caratteristiche dell'organizzazione integrata di Atac. Dal punto di vista metodologico ATAC ha proceduto quindi:

1. ad individuare tutte le risorse che operano in unità organizzative e in attività esclusivamente e integralmente riferibili alle ferrovie.

Compongono questa categoria i macchinisti, i capitreno, il personale di stazione, il personale di circolazione, il personale di manutenzione dei rotabili (per la linea Roma-Viterbo, mentre per la Roma-Lido si procederà ad una soluzione di service da parte di ATAC a favore del nuovo gestore) e di alcuni addetti alla manutenzione dell'infrastruttura che operano in squadre esclusivamente dedicate alle ferrovie.

2. ad individuare le risorse che operano in unità organizzative che hanno per oggetto attività manutentive condotte in modo promiscuo/integrato fra le linee ferroviarie (inclusa la Roma-Giardinetti, che non è oggetto di affidamento) e le linee della metropolitana.

In questi casi sono state condotte analisi che hanno portato ad individuare criteri di prevalenza relativa rispetto all'oggetto delle attività svolte, in un quadro complessivo di dimensionamento della componente ferroviaria definito attraverso l'applicazione di driver di ripartizione per stimare in base a dati oggettivi la quota di lavoro attribuibile ad un'attività piuttosto che ad un'altra. Tali driver sono la base del sistema di ripartizione contabile regolatoria di Atac. I driver di ripartizione sono stati individuati in via analitica in funzione del tipo di attività considerata e sulla base di elementi di misurazione rilevabili dal sistema gestionale di ATAC. In particolare, si è fatto riferimento alla ripartizione fra settore metropolitana e settore ferroviario, ricorrendo, fra gli altri:

- alle ore di impegno per manutenzioni programmate per tipologia di cespiti;
- alla percentuale di turni di servizio dedicati all'uno o all'altro settore;
- al numero di ticket gestiti per settore, per strutture di centrale operative;
- al numero e/o all'importo dei lavori gestiti per settore;
- alla proporzione di treni-km programmati.

Rispetto ad una prima riflessione di tipo meramente quantitativo, sono poi state considerati criteri mirati alla definizione di gruppi di risorse professionalmente adeguati (e in mix adeguato) per assicurare l'autonomia funzionale delle squadre e delle unità a seguito della divisione delle attuali strutture fra ferrovie in corso di trasferimento e "altro" di Atac.

In alcuni casi, vista l'impossibilità di definire strutture autonome e realmente operative sia per Atac che per le società riceventi, sono stati definiti Service temporanei per consentire il mantenimento dell'operatività fino ad una riorganizzazione del lavoro (es. squadre di intervento miste che operano su turni H24; squadra di diagnostica dotata di 1 solo mezzo tecnico; ecc.).

3. A quantificare una quota di risorse prevalentemente di profilo amministrativo che svolgono servizi comuni a tutte le attività societarie.

In questa categoria solo parte delle risorse ha una evidente prevalenza rispetto al servizio ferroviario, per cui sono stati utilizzati alcuni criteri di supporto fra cui i driver di ripartizione dei costi comuni per le diverse linee di Business di Atac, l'adeguatezza professionale rispetto alle esigenze del servizio ferroviario, la compatibilità organizzative per Atac e per le riceventi rispetto alla funzionalità degli uffici (sia per Atac, che vede uscite dall'organico, che per le riceventi, che acquisiscono funzioni con contenuti industriali nuovi).

Come indicato, per l'attività di manutenzione dei rotabili della linea Roma-Lido, alla luce dell'integrazione oggi esistente fra il personale, gli spazi e le aree di lavoro presso il sito manutentivo di Magliana, si è optato per il mantenimento del personale in Atac e la definizione di un service a favore della società di gestione del servizio di trasporto ferroviario, con mantenimento dell'occupazione originaria.

Gli elenchi completi di tutte le informazioni anagrafiche, economiche e di altra natura disponibili sono poi stati suddivisi, in base alle indicazioni dei nuovi futuri gestori, in Ramo Infrastruttura e Ramo Servizio Trasporto.

Il personale individuato in riferimento al ramo servizio trasporto, consistente in totale in 298 risorse, è così articolato:

RAMO SERVIZIO TRASPORTO

Tipologia di risorse	N.
Macchinisti	96
Capitreno	114
Coordinatori	6
Operai TPL	34
Amministrativi "operations"	32
Amministrativi "corporate"	11
Dirigenti/Quadri	5
Totale Ramo Servizio Trasporto	298

Il perimetro del personale del ramo così individuato è stato sottoposto a procedura di comunicazione e consultazione sindacale ex art. 47 legge n. 428/1990, che ha portato alla sottoscrizione di un accordo fra le parti in data 04/06/2021.

L'individuazione e l'allocazione di cui sopra terrà conto delle eventuali modifiche al personale dipendente *medio tempore* intervenute.

4. Condizioni minime di Qualità del servizio

In un apposito allegato Contratto di Servizio sono state individuate le "Condizioni minime di qualità del servizio", in termini di indicatori di qualità del servizio erogato, standard da

rispettare, modalità di rilevazione e, in un distinto allegato, è stato individuato il relativo sistema di penali e premialità.

Nel dettaglio, in aderenza alla misura 1 della Delibera ART n. 16/2018, i livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi sono individuati in relazione ai fattori di qualità elencati di seguito:

a) Disponibilità servizi di trasporto (e offerta di posti) adeguata alla domanda di mobilità dei cittadini: l'offerta dei posti sarà definita a partire dal Programma di esercizio tenendo conto dell'evoluzione della domanda nel corso del contratto e della disponibilità del materiale rotabile nonché delle risorse disponibili. La condizione di qualità è garantita dall'impiego di materiale rotabile con posti offerti coincidenti o superiori rispetto a quanto specificato negli appositi Allegati del Contratto di Servizio. La conformità rispetto alle previsioni contrattuali sarà valutata per la totalità dei treni circolati in termini di:

- tipologia (modello, composizione libera o bloccata);
- n. carrozze o n. pezzi in composizione;
- allestimento;

b) Regolarità e puntualità del servizio: in conformità alle misure regolatorie, l'indice di regolarità sarà calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra treni circolati e treni programmati nel mese, mentre quello di puntualità sarà riferito alle stazioni intermedie⁶ e nella stazione di destino. Il ritardo è definito come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato del treno in una determinata località di rilevamento. La puntualità del servizio è misurata attraverso l'indicatore % di scostamento orario OS dei treni, per ogni linea e per mese;

c) Informazioni all'utenza: Le condizioni minime di informazione nella fase precedente il viaggio e durante il viaggio sono garantite attraverso la pubblicazione e diffusione delle informazioni, distinte per canale di comunicazione e tipologia;

d) Trasparenza: al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi, Cotral e la Regione pubblicano sui rispettivi portali web le seguenti informazioni e documenti:

- contratto di servizio e allegati;
- carta della qualità dei servizi in vigore;
- schemi dei questionari utilizzati nelle indagini di *customer satisfaction* realizzate e risultati in forma sintetica;
- consuntivo annuale delle penali contrattuali pagate alla Regione, suddivise per indicatore della qualità;
- tutti i livelli consuntivi relativi agli indicatori individuati;
- principali indicatori gestionali;

e) Accessibilità commerciale: le condizioni minima di qualità relative all'accessibilità commerciale saranno garantite, con riferimento alla fase prima del viaggio, attraverso l'obbligo di:

- dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete;
- disponibilità/funzionamento dei canali telematici;
- funzionamento delle biglietterie automatiche;
- funzionamento delle validatrici;

⁶ Individuate nelle CMQ allegata al contratto di servizio.

f) Pulizia e comfort del materiale rotabile e delle infrastrutture al pubblico: le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile avranno ad oggetto i seguenti indicatori:

- Indicatore 1 – Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile;
- Indicatore 2 – Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile.

Le condizioni relative ai livelli di confort riguarderanno:

- Funzionamento impianti di climatizzazione;
- Accessibilità e funzionamento delle toilette;
- Disponibilità e fruibilità di servizi PMR;
- Porte di accesso funzionanti;
- Disponibilità di servizi bici;

g) Accessibilità dei mezzi e delle infrastrutture al pubblico (con particolare riferimento a PMR): le condizioni di qualità saranno definite mediante apposito indicatore dato dal rapporto tra i treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili da relativo pittogramma sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno, come media aritmetica dei valori mensili;

h) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale: le condizioni minime di qualità saranno garantite attraverso l'obbligo di adozione di un "Piano Operativo di sicurezza e controlleria".

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni Minime di Qualità individuate e l'applicazione del sistema di penali, il Contratto di servizio stabilisce obblighi di monitoraggio e rendicontazione a carico del gestore, nonché le modalità di accertamento e verifica delle prestazioni di propria responsabilità, secondo criteri che garantiscano l'efficacia-efficienza delle soluzioni adottate, la massima trasparenza e accessibilità dei dati e dei risultati da parte degli stakeholder e la loro regolare pubblicazione e condivisione.

5. Obiettivi di efficienza ed efficacia

La Regione Lazio intende perseguire una serie di obiettivi di miglioramento complessivo del servizio con il presente affidamento e sulla scorta della valutazione in ordine alle prestazioni attuali di gestione del servizio.

Grazie alle nuove e più efficaci modalità di gestione, monitoraggio e verifica, nonché ai programmati interventi di potenziamento delle infrastrutture, degli impianti e del materiale rotabile, si prevede un sostanziale miglioramento del servizio, sia in termini qualitativi che quantitativi, con una graduale crescita della produzione sia sulla Roma-Lido di Ostia che sulla Roma- Civita Castellana-Viterbo (in particolare, la crescita programmata del servizio si potrà realizzare sin dall'avvio dell'affidamento, seppure potrà essere più consistente in rapporto al completamento degli investimenti infrastrutturali e sul materiale rotabile). A regime la Regione Lazio ha previsto di incrementare la produzione chilometrica non soltanto rispetto all'attuale produzione realizzata, ma anche in riferimento alla produzione attualmente programmata.

Nel periodo transitorio, prima dell'arrivo dei nuovi treni previsto nel 2023-24, si procederà ad un investimento consistente e già finanziato per la revisione generale dei treni in servizio e ad un progressivo revamping; ciò permetterà un miglioramento in termini di regolarità, puntualità e comfort dell'utenza che porterà le due linee ad assumere, nell'arco di un biennio, l'adeguata qualità del servizio attesa.

Si ritiene inoltre che il nuovo affidamento possa determinare i seguenti effetti in termini di offerta di trasporto: miglioramento dell'efficienza e razionalizzazione del servizio;

individuazione di standard di qualità migliorativi; risposta più efficace in condizioni di possibile interruzione dei servizi; ottimizzazione delle procedure di *governance* e controllo che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione amministrativa regionale.

Riepilogando, durante l'orizzonte temporale dell'affidamento le prestazioni attese e gli obiettivi perseguiti riguarderanno:

- un complessivo migliore soddisfacimento della domanda di mobilità attuale con un incremento, all'esito del completamento degli investimenti, della produzione chilometrica;
- un rinnovo dell'infrastruttura e del materiale rotabile (oltre alle azioni relative alla manutenzione straordinaria dei treni);
- un conseguente e progressivo miglioramento dei parametri gestionali di efficienza ed efficacia nella gestione del servizio;
- un relativo incremento dei passeggeri trasportati e dei ricavi attesi (la cui determinazione deve tuttavia tener conto dei sistemi di integrazione tariffaria "Metrebus");
- un progressivo incremento dei parametri di qualità del servizio e di qualità percepita dall'utenza.

In considerazione delle esigenze sopra rappresentate, in conformità a quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, gli obiettivi di efficienza ed efficacia sono stati individuati sulla base degli indicatori chiave di prestazione (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

Si rinvia all'allegato 5 per il dettaglio sugli obiettivi individuati, sugli indicatori utilizzati per ogni anno di durata dell'affidamento. Si rappresenta che l'andamento di tali obiettivi negli anni di piano, sulla scorta delle risultanze del Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), tiene conto dello sviluppo temporale degli investimenti come sopra descritto e come più dettagliatamente individuato nel medesimo PEFs.

Nel contratto di servizio è previsto un sistema di penalità/premialità connesso al raggiungimento dei predetti obiettivi in rapporto ai diversi periodi regolatori.

Nel contratto di servizio, inoltre, è stato previsto l'obbligo in capo al gestore di redigere i Piani richiamati dalla delibera ART n. 16/2018, parte integrante delle condizioni minime di qualità. Si tratta in particolare del Piano di intervento relativo ai servizi sostitutivi, del Piano operativo per l'Accessibilità, Piano operativo sicurezza e controlleria e del Piano Operativo vendite e informazioni.

6. Criteri di redazione del PEFs

Il PEFs è stato redatto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera Art 154/2019, considerando un orizzonte temporale di 10 anni, convenzionalmente a partire dal 01/07/2022, in virtù dello slittamento del subentro, come meglio specificato nel paragrafo 9.

Per la predisposizione dello schema 1 dell'annesso 5 della Delibera ART 154/2019, è stato ipotizzato quanto segue:

- una "durata" dell'affidamento pari a 10 anni, di cui all'art. 4 co. 3 del Reg. (CE) 1370/2007, a far data dal 01.07.2022
- un "perimetro" nel quale la società affidataria agirebbe quale Impresa Ferroviaria (IF) ed ASTRAL quale Gestore dell'Infrastruttura (GI).
- un "potenziamento dei servizi ferroviari" a regime di circa il 40% sulla Roma-Lido e di circa il 25% sulla Roma-Viterbo urbana in termini sia di percorrenze (treni/km) sia di capacità offerta (posti/km) rispetto alla produzione attuale, per effetto dei consistenti

investimenti sia per l'ammodernamento dell'infrastruttura che per l'acquisto di nuovi treni che comporteranno nei primi anni limitazioni del servizio;

- un "corrispettivo" pari ad €/mln 20,91 per la gestione del servizio nel primo semestre di contratto (secondo semestre del 2022), corrispondente a 16,86 €/treno-km, e di 44,61 per il 2023, pari a 17,84 €/treno-km, crescente nei successivi anni di circa lo 0,6% medio annuo determinato tenuto conto anche dei "costi standard" di cui al DM 157/2018 e della Misura 15 indicata nella Delibera ART 154/2019, ma con un progressivo calo del corrispettivo per unità di prodotto fino a regime, dal 6° anno di affidamento, intorno ad una media di 11.50 €/treno-km (pari a -35% rispetto al valore corrispondente del 2023);
- un "piano di investimenti" con risorse proprie - ovvero attraverso il ricorso all'indebitamento bancario - finalizzato alla implementazione hardware, software e digitalizzazione dei processi aziendali;
- un "contratto di comodato" per l'utilizzo dei nuovi treni di proprietà della Regione Lazio;
- un "pedaggio" per l'utilizzo delle tracce ferroviarie da riconoscere ad ASTRAL in qualità di gestore dell'infrastruttura (GI), determinato sulla base dello studio elaborato dall'Università La Sapienza riferito al costo standard a copertura della gestione dell'esercizio ferroviario dell'infrastruttura ai sensi del DM 157 del 2018. In particolare, è stato preso a riferimento come input il costo legato pedaggio per le tracce ferroviarie: componente del costo standard inclusivo di energia elettrica di trazione, da riconoscere al gestore dell'infrastruttura. Tale componente del costo standard, valutata pari a regime a circa 5,9 €/treno-km per la Roma-Lido ed a circa 3,9 €/treno-km, è stata assunta come input per il canone che COTRAL verserà ad ASTRAL;
- un "canone" per la locazione di un deposito di proprietà del Gestore Uscente utilizzato dallo stesso in via prevalente per i servizi di trasporto pubblico metropolitano;
- un "canone" per la gestione dei servizi di magazzino e manutenzione resi nel deposito di cui al punto che precede;
- un incremento dei "ricavi da traffico", pari a circa 0,6% medio annuo, grazie alla previsione di una crescita dei viaggiatori, legata (i) al miglioramento della qualità erogata, (ii) alla crescita dell'offerta di posti/km e (iii) al recupero dell'evasione nonché per effetto di un incremento programmato delle tariffe dei titoli di viaggio "a tratta tariffaria" e dei "titoli di viaggio integrati Metrebus Roma e Lazio";
- una variazione delle percentuali di ripartizione dei "titoli di viaggio integrati Metrebus Roma e Lazio".

Sempre in materia di tariffe, è stato previsto un adeguamento tariffario del titolo integrato Metrebus pari al 15% lungo l'intera durata del contratto, da disporre in due tranches (50% nel 2024 e 50% nel 2026); tale determinazione è motivata dalla necessità di allineare le misure tariffarie rispetto ai contratti di servizio dei gestori che operano nell'ambito Metrebus e tiene conto della circostanza che l'ultimo adeguamento tariffario del titolo Metrebus risale alla D.G.R. 654 del 28/12/2011. In ogni caso, si rappresenta che il predetto adeguamento è stato programmato con il termine del primo periodo regolatorio (prima tranche) e con il secondo anno del secondo periodo regolatorio (seconda tranche), in coincidenza con l'innalzamento atteso e programmato dei parametri di efficienza, efficacia e qualità registrati.

Per la predisposizione dello schema 2 dell'annesso 5 della Delibera ART 154/2019, è stato ipotizzato un finanziamento fruttifero erogato dal socio Regione Lazio, acceso per sostenere l'acquisizione del ramo ferroviario da ATAC. Per la predisposizione dello schema 3 dell'annesso

5 della Delibera ART 154/2019, è stato utilizzato il WACC nominale pre-tax indicato nella delibera ART 33/2021, pari per il servizio di trasporto pubblico ferroviario al 5,93%.

Facendo riferimento alla stima dell'utile ragionevole, quale prodotto tra la remunerazione del capitale investito e del tasso di congrua remunerazione del CIN (WACC), eventuali variazioni sul carico fiscale dovranno essere negoziate con l'Ente Affidante (EA).

Si precisa che COTRAL ha l'obiettivo di implementare, nel corso dell'esercizio 2022, il sistema informativo contabile al fine di gestire in forma strutturata una contabilità regolatoria separata per la Business Unit automobilista e la Business Unit ferroviaria, in ottemperanza a quanto stabilito dalla Delibera ART 154/2019 nella misura 11 e 12.

L'Ente Affidante e COTRAL verificheranno l'equilibrio economico-finanziario e l'aggiornamento delle tariffe, adeguando, ove fosse necessario, il PEFs e l'insieme degli obiettivi di efficienza ed efficacia.

La Regione Lazio e COTRAL Spa hanno considerato, altresì, alcuni fattori straordinari in corso. Si fa riferimento, in particolare:

- alle conseguenze della pandemia da Covid-19 attualmente in evoluzione, che sta determinando effetti di diverso tipo anche nel settore del TPL. A tal proposito, si evidenzia come la previsione di ritorno ai livelli di ricavo pre-pandemia è stimato per l'anno 2023, essendo il 2022 un anno di recupero soltanto parziale;
- a quanto dettato dall'ANSFISA, che prescrive delle limitazioni sulle linee ferroviarie in argomento, anche in virtù delle disposizioni impartite a novembre 2021;
- alle procedure di gara per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Per una definizione di maggiore dettaglio dei criteri di redazione del PEFs e delle *assumptions* di riferimento, si rimanda alla lettura dello stesso e delle note metodologiche che lo accompagnano, che costituiscono l'allegato 9.

7. Piano di Accesso al Dato

All'esito della consultazione svolta e delle osservazioni pervenute, è stato predisposto il Piano di Accesso al Dato relativo al contratto di servizio tra la Regione Lazio e Cotral spa per la gestione del servizio di trasporto ferroviario relativo alle ferrovie "ex concesse" Roma – Lido di Ostia e Roma – Civita Castellana – Viterbo (allegato 6) che contiene:

- a) l'insieme dei dati elementari in disponibilità della Regione Lazio in qualità di Ente Affidante;
- b) la modalità di rilevazione del dato;
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi;
- d) il fornitore del dato, soggetto ad obbligo di trasmissione alla Regione Lazio.

8. Obblighi di informazione, trasparenza e sistema di penalità

Il contratto di servizio prevede in capo a Cotral una serie di obblighi di informazione sia nei confronti della Regione, sia nei confronti dei cittadini e dell'utenza.

Inoltre, al fine di garantire la massima trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, il contratto di servizio prevede:

- a) l'obbligo per le Parti di pubblicare sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui al Piano di Accesso al Dato, secondo le tempistiche e le modalità ivi previste;
- b) l'obbligo di Cotral di pubblicare sul proprio sito web istituzionale i seguenti documenti:
 - il Contratto di Servizio;
 - la Carta dei Servizi;

- i risultati delle indagini di *Customer Satisfaction*;
- i principali indicatori di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa previsti dal contratto;
- i Piani di cui alla delibera ART 16/2018 (Piano di Accesso al Dato, Piano di intervento relativo ai servizi sostitutivi, Piano operativo per l'Accessibilità, Piano operativo sicurezza e controlleria e Piano Operativo vendite e informazioni).

La violazione dei predetti obblighi potrà comportare l'applicazione del sistema sanzionatorio per come disciplinato dal contratto di servizio.

Il sistema delle penalità ha lo scopo di assicurare all'utenza regionale il ristoro di eventuali disagi e danni e, in particolare, i relativi importi economici sono utilizzati dalla Regione prioritariamente a beneficio della clientela, principalmente in forma di buoni sconto (indennità per abbonati), per l'acquisto di abbonamenti, da intendersi convenzionalmente emessi a compensazione delle indennità da ritardo previste all'art. 17 del Reg. CE 1371/2007.

9. Modifiche introdotte

9.1 Le osservazioni dell'ART

In ottemperanza alle disposizioni regolatorie, in data 30 settembre 2021 la Regione Lazio ha trasmesso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi della Misura n. 2 della Delibera n. 154/2019, il documento contenente, in un unico testo, la relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 179/2012 e la relazione di affidamento ai sensi della richiamata Misura n. 2, con i relativi allegati, al fine di consentire l'espressione delle relative osservazioni da parte dell'Autorità.

In data 04/11/2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con nota acquisita al protocollo della Regione Lazio al n. 897425, ha trasmesso il documento recante: *“Osservazioni sulla Relazione di Affidamento”, trasmessa ai sensi della Misura 2, punto 2, dell'Allegato “A” alla delibera ART n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (rif. Vs. nota prot. n. 779966 del 30 settembre 2021, acquisita al prot. ART n. 15183/2021 il 1° ottobre 2021)”*.

A fronte delle predette osservazioni, nel proseguo si darà conto delle integrazioni adottate alla Relazione trasmessa, evidenziando sin da ora che le stesse non alterano i contenuti essenziali della Relazione.

A) DISCIPLINA DEI SERVIZI SOSTITUTIVI

Il contratto di servizio prevede l'obbligo di Cotral di predisporre uno specifico “Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse”, entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del contratto.

Il Piano contiene le azioni da attivare ed ai servizi da garantire agli utenti per il raggiungimento della stazione di destinazione finale del viaggio con un “adeguato servizio sostitutivo”, in caso di perturbazione della circolazione dei treni o soppressione totale o parziale delle corse.

Il contratto prevede che il predetto piano debba esplicitare le condizioni minime di qualità relative ai servizi sostitutivi, dettando alcuni contenuti minimi (sistema di localizzazione dei mezzi, sistemi di condizionamento, etc.).

Il Piano definisce inoltre le necessità, le soluzioni da implementare, le condizioni minime di qualità dei predetti servizi, nonché le fonti di finanziamento, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.

In forza delle previsioni contrattuali, lo svolgimento dei servizi sostitutivi non dà titolo ad ulteriori corrispettivi e comporta l'obbligo per il gestore di tenere specifica separata rendicontazione.

Per tenere conto degli effetti economico-finanziari del servizio sostitutivo è stato, pertanto, modificato il PEFs, procedendo ad una stima di produzione chilometrica di servizi sostitutivi pari a 2.1 mln. Km articolata nel corso di tre anni e concentrata principalmente (64%) per garantire la copertura dei servizi lungo la tratta extra-urbana della linea Roma-Viterbo. Proprio su tale linea, gli interventi di sospensione che renderanno necessaria l'attivazione dei servizi sostitutivi, a causa delle particolari caratteristiche orografiche del territorio e della elevata tortuosità della viabilità locale, comporteranno, per garantire il soddisfacimento delle esigenze della domanda, un rilevante impegno di vetturaxkm sostitutive.

In tali circostanze, la forte penetrazione della rete di trasporto su gomma di Cotral nell'ambito del territorio laziale potrà consentire successivi interventi di ottimizzazione ed integrazione dei servizi di trasporto, allo scopo di garantire la copertura di tutte le relazioni di traffico servite dalla linea ferroviaria e al contempo economie di scala.

B) TASSO DI INFLAZIONE

Il tasso di inflazione utilizzato nello sviluppo del PEF decennale è relativo alla media storica 2010-2020 della variazione percentuale, anno su anno, dell'Indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati - Generale al netto dei tabacchi - FOI (nt), fonte database ISTAT.

C) COSTI STANDARD

Con nota prot. 249378 del 29/03/2019, la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità ha richiesto all'Università degli Studi di Roma La Sapienza - Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "Antonio Ruberti", l'aggiornamento dello studio preliminare volto alla individuazione del costo efficiente per la gestione delle Ferrovie concesse Regione Lazio, elaborato dal Dipartimento già nel 2016 ai fini della determinazione del corrispettivo del contratto in essere con Atac per la gestione delle linee ferroviarie Roma-Lido di Ostia, Roma-Viterbo, Roma-Giardinetti.

Il valore di costo determinato a seguito del richiamato intervento, revisionato in ultimo nel mese di settembre 2021, ha costituito un utile strumento di benchmark per la verifica della congruità del corrispettivo riconosciuto ai gestori e dell'assenza di sovra-compensazioni.

Il modello di costo elaborato con il supporto scientifico dell'Università ha permesso l'esame del costo per unità di servizio, che si modifica sulla base dei fattori esplicativi (velocità commerciale, posti a sedere*km di servizio, ammortamento/affitto/leasing dei veicoli utilizzati per posti a sedere*km di servizio). Tale esame ha evidenziato che, anche a seguito delle modifiche apportate al PEFs, i dati in esso riportati sono in linea con il costo standard risultante dal modello per la gestione delle due linee ferroviarie oggetto di subentro.

D) INTEGRAZIONI AL PEF

Conformemente alle richieste dell'Autorità, è stata data evidenza nel PEF dell'incidenza economica dei servizi sostituivi ed è stato integrato lo Schema "Stato patrimoniale regolatorio", con il dettaglio richiesto dalla delibera 154/2019 (Annesso 5) in merito alle voci "Immobilizzazioni materiali", "Crediti" e "Debiti".

E) ADEGUAMENTI TARIFFARI

In merito alle osservazioni sugli aumenti tariffari, occorre rilevare che il sistema tariffario che il gestore è tenuto ad applicare tiene conto del sistema di integrazione tariffaria già in essere da molti anni sui servizi regionali e di Roma Capitale, denominato “Metrebus Roma” e “Metrebus Lazio”.

Com'è noto, tale sistema di integrazione coinvolge altri operatori di TPL ferroviario e automobilistico, con la conseguenza che il relativo sistema tariffario è parte integrante dei rapporti contrattuali esistenti con tali operatori che, peraltro, non sono tutti in capo alla Regione Lazio.

Per garantire l'applicazione dell'integrazione tariffaria, pertanto, la Regione ha inteso riportare nel periodo di affidamento le condizioni in essere con gli altri operatori interessati, al fine di equipararne le condizioni operative e ridurre il rischio di rinegoziazione dei contratti già stipulati.

Ad ogni buon conto, è opportuno rilevare che il complessivo processo di adeguamento tariffario, suddiviso nelle due *tranches* del 2024 e del 2026, interviene a distanza di oltre dieci anni dall'ultimo adeguamento (2011) e che anche la collocazione temporale all'interno della durata contrattuale riflette ed è ricollegata temporalmente agli incrementi attesi dei fattori di produttività e dei fattori qualitativi, unitamente al progressivo completamento dei progetti di investimento infrastrutturale e in materiale rotabile.

9.2 La disponibilità del materiale rotabile

Ulteriori integrazioni sono state adottate anche alla luce – e per tenere conto – delle comunicazioni inoltrate dall'ANSFISA in ordine alla disponibilità dei rotabili impiegati sulle linee ferroviarie regionali interessate.

Ed infatti, con nota prot. n. 0024621 del 02.11.2021, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie delle Infrastrutture Stradali e Autostradali ha disposto “*di porre fuori servizio tutti i convogli della flotta MA 200 su cui non siano state effettuate le attività di manutenzione ciclica di 2° livello previste dal piano di manutenzione di competenza di ATAC S.p.A.*”.

Tali circostanze sopravvenute, pur non determinando modifiche essenziali ai contenuti della Relazione, hanno imposto una ridefinizione della programmazione dell'esercizio ferroviario durante il primo anno di contratto, con conseguente adeguamento delle previsioni di carattere economico finanziario e dell'adeguatezza del servizio sostitutivo.

Per far fronte a tali sopravvenienze, con Deliberazione di Giunta regionale del 9 dicembre 2021 n. 893, la Regione Lazio ha differito il termine di avvio del servizio da parte di COTRAL S.p.A. al 1° Luglio 2022; tale decisione ha, in primo luogo, limitato l'impatto delle decisioni ANSFISA sull'affidamento, poiché tutte le attività richieste sono state in ogni caso avviate immediatamente dopo il ricevimento della predetta comunicazione. Già in sede di sottoscrizione del contratto preliminare di cessione di azienda, inoltre, è stato definito e condiviso con il GU e il GS un cronoprogramma di attività di revisione e manutenzione con condurrà alla progressiva re-immissione in servizio dei treni.

In termini di percorrenze ferroviarie, pertanto, salvo l'adeguamento dei PEFs alla ridefinizione temporale di avvio del servizio, non vi sono modifiche essenziali o apprezzabili rispetto allo scenario già considerato.

In ogni caso, i necessari adeguamenti alle singole previsioni del piano, specificamente evidenziate, si sviluppano al massimo sino al 31.12.2024 e, in larga parte, sono limitate al solo 2022.

Elenco allegati

Allegato 1 – Rete dei servizi affidati

Allegato 2 - Tariffe

Allegato 3 – Planimetria e caratteristiche infrastrutture

Allegato 4 – Beni mobili

Allegato 5 – Obiettivi di efficienza ed efficacia

Allegato 6 – Piano di Accesso al Dato

Allegato 7 – Materiale rotabile e investimenti

Allegato 8 – Piano investimenti infrastrutture

Allegato 9 – Piano Economico Finanziario simulato

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 1 - Rete dei servizi affidati

La rete dei servizi ferroviari oggetto di affidamento al COTRAL è composta da due linee ferroviarie isolate: la Roma-Lido di Ostia e la Roma-Civita Castellana-Viterbo.

1. FERROVIA ROMA-LIDO DI OSTIA

La ferrovia ha una lunghezza complessiva di circa 28,5 km, tutti a doppio binario con n. 7 stazioni e n. 6 fermate. Non presenta interferenze né passaggi a livello.

Effettua un servizio di tipo suburbano da capolinea a capolinea su tutte le fermate/stazioni esistenti, senza servizi diretti o limitati e senza diramazioni, dalle ore 5.15 alle ore 23.30 nei giorni feriali e dalle ore 5.30 alle ore 23.30 nei giorni festivi.

Nelle due stazioni di Porta San Paolo e Magliana e nella fermata di Basilica S. Paolo è possibile, per i passeggeri, effettuare lo scambio con la adiacente linea B della metropolitana.

Il deposito/officina della linea si trova in prossimità della stazione di Magliana ed è in comune con quello della linea B della metropolitana.

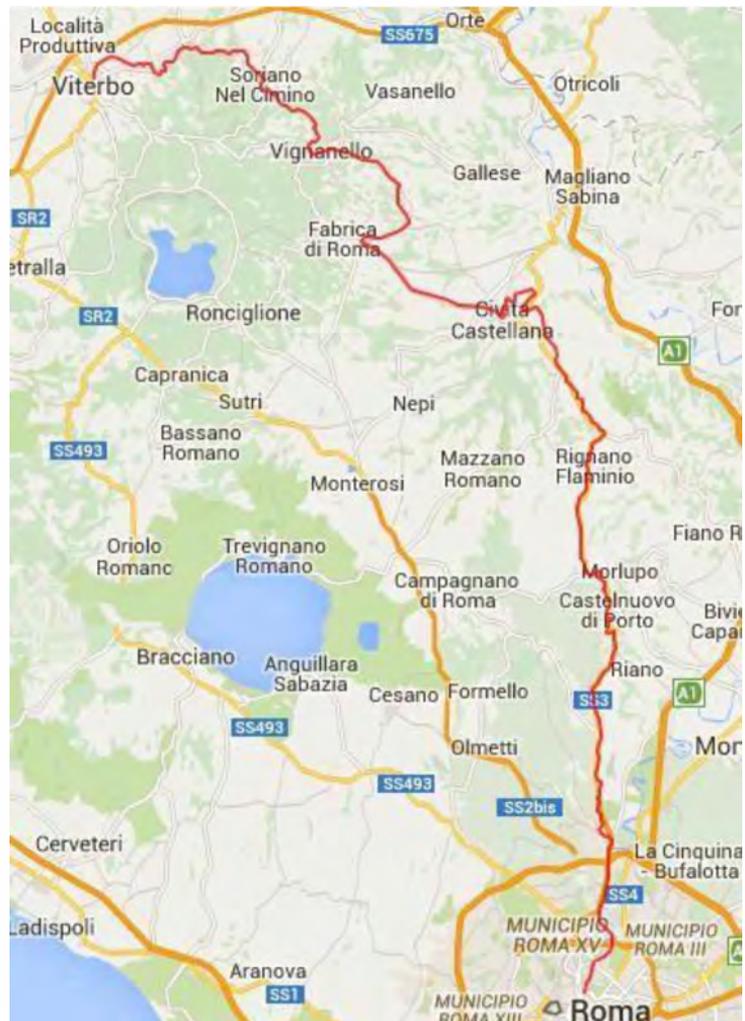


2. FERROVIA ROMA-CIVITA CASTELLANA-VITERBO

La ferrovia ha una lunghezza complessiva di circa 102 km, di cui i primi 12.5 km (tratta urbana) a doppio binario, con n. 4 stazioni e n. 11 fermate, ed i successivi 89.5 km (tratta extraurbana) a binario semplice, con n. 15 Stazioni e n. 5 fermate.

Sulla linea vengono effettuati tre differenti tipi di servizio:

1. un servizio di tipo prettamente urbano da P.le Flaminio a Montebello su tutte le fermate/stazioni esistenti, senza servizi diretti o limitati e senza diramazioni, dalle ore 5.30 alle ore 23.30 nei giorni feriali e dalle ore 5.30 alle ore 22.30 nei giorni festivi;
2. un servizio di tipo suburbano da Montebello a Catalano, su tutte le fermate/stazioni esistenti, senza servizi diretti o limitati e senza diramazioni, dalle ore 5.00 alle ore 20.00, tutti i giorni;
3. un servizio di tipo extraurbano da Catalano a Viterbo su tutte le fermate/stazioni esistenti, senza servizi diretti o limitati e senza diramazioni, dalle ore 5.00 alle ore 20.00, tutti i giorni.



Si riportano di seguito i programmi di esercizio operativo su base annuale distinti per le due ferrovie oggetto di affidamento, relativi all'anno 2022.

Si evidenzia, infatti, che il Programma di esercizio per l'anno 2022 rappresenta la reale offerta di servizio all'utenza attualmente possibile e risulta inferiore ai LAS definiti per effetto dei vincoli infrastrutturali e delle prescrizioni delle Autorità di controllo recentemente emanate.

PROGRAMMI DI ESERCIZIO 2° SEMESTRE 2022

FERROVIA ROMA - LIDO - PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2° SEMESTRE 2022

RIEPILOGO MENSILE

Mese	Tipo giorno	Numero giorni	Numero corse	Treni x km	TOTALE Treni x km mese
Luglio	Lav + Sab	26	120	88.483	100.394
	Dom + Fest	5	84	11.911	
Agosto	Lav + Sab	26	120	88.483	100.394
	Dom + Fest	5	84	11.911	
Settembre	Lav + Sab	26	120	88.483	98.012
	Dom + Fest	4	84	9.529	
Ottobre	Lav + Sab	26	120	88.483	100.394
	Dom + Fest	5	84	11.911	
Novembre	Lav + Sab	25	120	85.080	96.991
	Dom + Fest	5	84	11.911	
Dicembre	Lav + Sab	25	120	85.080	98.750
	Dom + Fest	4	84	9.529	
	Natale	1	66	1.872	
	S. Stefano	1	80	2.269	

Totale generale 594.936 treni x km

FERROVIA ROMA - VITERBO - PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2° SEMESTRE 2022 - RIEPILOGO MENSILE												
Mese	Tipo giorno	Numero giorni	Tratta urbana			Tratta extra urbana					Treni x km extra urb.	TOTALE Treni x km mese
			Numero corse	Treni x km urb.	Numero corse	Numero corse	Numero corse	Numero corse	Numero corse	Numero corse		
Luglio	Lav + Sab	26	154	50.050	10	2	2	2	16	39.006	97.390	
	Dom + Fest	5	80	5.000	4	2	0	0	8	3.334		
	Totale Luglio tratta urbana			55.050	Totale Luglio tratta extraurbana			42.340				
Agosto	Lav + Sab	24	154	46.200	10	2	2	2	16	36.006	98.857	
	Lav + Sab	2	170	4.250	14	4	4	4	18	4.067		
	Dom + Fest	5	80	5.000	4	2	0	0	8	3.334		
Totale Agosto tratta urbana			55.450	Totale Agosto tratta extraurbana			43.407					
Settembre	Lav + Sab	26	170	55.250	14	4	2	4	18	51.763	113.681	
	Dom + Fest	4	80	4.000	4	2	0	0	8	2.667		
	Totale Settembre tratta urbana			59.250	Totale Settembre tratta extraurbana			54.431				
Ottobre	Lav + Sab	26	170	55.250	14	4	2	4	18	51.763	115.347	
	Dom + Fest	5	80	5.000	4	2	0	0	8	3.334		
	Totale Ottobre tratta urbana			60.250	Totale Ottobre tratta extraurbana			55.097				
Novembre	Lav + Sab	25	170	53.125	14	4	2	4	18	49.773	111.231	
	Dom + Fest	5	80	5.000	4	2	0	0	8	3.334		
	Totale Novembre tratta urbana			58.125	Totale Novembre tratta extraurbana			53.106				
Dicembre	Lav + Sab	20	170	42.500	14	4	2	4	18	39.818	109.698	
	Lav + Sab	5	170	10.625	10	2	2	2	16	7.501		
	Dom + Fest	4	80	4.000	4	2	0	0	8	2.667		
	Natale	1	60	750	0	2	0	0	2	170		
	S. Stefano	1	80	1.000	4	2	0	0	8	667		
Totale Dicembre tratta urbana			58.875	Totale Dicembre tratta extraurbana			50.823					
Totale tratta urbana			347.000	Totale tratta extraurbana			299.204					
			Totale generale			646.204						

Complessivamente, i Programmi di esercizio delle due ferrovie Roma – Lido e Roma – Viterbo prevedono, per il secondo semestre del 2022, una produzione di **1.241.140** treni x km.

L'EVOLUZIONE PROGRAMMATA DELLA PRODUZIONE FERROVIARIA

Grazie agli interventi di potenziamento e ammodernamento dell'infrastruttura, all'acquisto di nuovi treni, nonché alle attività di manutenzione straordinaria su quelli esistenti, in corso di affidamento è previsto il potenziamento dei servizi ferroviari su entrambe le linee. Tale potenziamento porterà ad un incremento delle frequenze e della capacità offerta in termini di posti-km.

Sulla Roma-Lido è previsto l'utilizzo di nuovi treni che andranno ad incrementare il numero rotabili attuali a partire dall'anno 2024, con la contemporanea graduale dismissione dei vecchi convogli, consentendo di disporre a partire dal 2026 di un parco complessivo di 20 treni, composti a regime da 14 nuovi convogli e 6 MA300 completamente revisionati, mentre saranno totalmente dismessi gli MA200. Tale programma consentirà di incrementare la produzione annua a regime del 12% circa rispetto all'attuale e di raggiungere frequenze di punta pari a 6 minuti.

Sulla Roma-Viterbo, in considerazione del futuro potenziamento della stazione di Flaminio, dell'accorpamento delle stazioni di Morlupo e Magliano Romano (interventi previsti per il

2023) e dell'estensione della tratta urbana a Morlupo (2025), è previsto un incremento della produzione del servizio urbano di circa il 20% rispetto all'attuale, con frequenze di punta che arriveranno fino a 7,5 minuti nella tratta urbana. Sulla linea inizieranno ad entrare in servizio nuovi treni a partire dall'anno 2023, con la completa sostituzione del parco rotabile in servizio sulla tratta urbana nel 2028. Non sono previsti potenziamenti di frequenza nella tratta extraurbana, mentre è previsto un parziale rinnovo del parco rotabile.

Occorre evidenziare che, al fine di consentire l'esecuzione dei lavori di potenziamento dell'infrastruttura, nei prossimi anni si verificheranno le seguenti limitazioni del servizio:

- **Roma-Viterbo extraurbana:** chiusura della tratta Montebello-Civita Castellana per 18 mesi per i lavori di raddoppio della linea Riano-Morlupo tra il 2022 ed il 2023, con contestuale servizio sostitutivo su gomma;
- **Roma-Viterbo urbana:** limitazione del servizio alla tratta Montebello-Acqua Acetosa per il **completamento della nuova stazione di Flaminio (2023)**;
- **Roma-Lido:** estensione dell'intervallo notturno nella seconda metà del 2022 e per tutto il 2023 per l'esecuzione di interventi di completo rinnovo dell'armamento e delle linee di contatto

SVILUPPO DELLA PRODUZIONE NEL DECENNIO DI AFFIDAMENTO DEL SERVIZIO

Ferrovia	2° Semestre 2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	1° Semestre 2032
Roma - Lido	595	1.335	1.571	1.804	1.901	1.901	1.901	1.901	1.901	1.901	950
Roma - Viterbo urbana	347	694	836	836	836	874	874	874	874	874	437
Roma - Viterbo Extra urbana	299	472	472	472	472	831	831	831	831	831	415
Treni x km totali	1.241	2.501	2.879	3.112	3.209	3.606	3.606	3.606	3.606	3.606	1.802

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 2 - Tariffe

SISTEMA TARIFFARIO E AGEVOLAZIONI

Tariffe e modalità di acquisto

Di seguito sono elencate le diverse tipologie di titoli, il prezzo, la validità e la reperibilità.

1. TITOLI INTEGRATI

Titoli di viaggio Metrebus Roma

I titoli Metrebus Roma non sono validi sui collegamenti speciali Cotral Roma Tiburtina/Termini - Fiumicino aeroporto; collegamento Trenitalia No Stop Roma Termini - Fiumicino aeroporto.

BIT (Biglietto Integrato a Tempo)

€1,50

Il biglietto deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e non è cedibile. È valido 100 minuti dalla prima timbratura all'interno del territorio di Roma Capitale, su autobus, tram, filobus e sulle linee della metropolitana (per una sola corsa, anche su più linee: senza uscire dai tornelli per effettuare il cambio di linea A-B-B1; oltrepassando i tornelli per effettuare il cambio di linea A-C) del Trasporto Pubblico Locale di Atac, su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). Il BIT inoltre è valido per 100 minuti sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Reperibilità: Il titolo è disponibile su supporto cartaceo o elettronico presso distributori automatici, biglietterie Atac, rivendite private autorizzate, rivendite Trenitalia, via smartphone tramite App BiPiù o direttamente ai tornelli metro tramite carta di credito contactless (Tap&Go).

Roma 24h (Biglietto Roma Ventiquattro Ore)

€7,00

Il biglietto deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e non è cedibile. È valido 24 ore dalla prima timbratura per un numero illimitato di viaggi all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Reperibilità: Il titolo è disponibile su supporto cartaceo o elettronico presso distributori automatici, biglietterie Atac, rivendite private autorizzate, rivendite Trenitalia, online sul sito e-commerce di Atac, via smartphone tramite App BiPiù o direttamente ai tornelli metro tramite carta di credito contactless (Tap&Go: calcolando le 24 ore dall'orario del primo tap automaticamente si attiva la tariffa del 24 h; per la funzionalità "best fare"-miglior tariffa- è necessario che tutti i tap siano effettuati sempre con lo stesso supporto).

Roma 48h (Biglietto Roma Quarantotto Ore)

€12,50

Il biglietto deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e non è cedibile. È valido 48 ore dalla prima timbratura per un numero illimitato di viaggi all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Reperibilità: Il titolo è disponibile su supporto cartaceo o elettronico presso distributori automatici, biglietterie Atac, rivendite private autorizzate, rivendite Trenitalia, online sul sito e-commerce di Atac oppure via smartphone tramite App BiPiù.

Roma 72h (Biglietto Roma Settantadue Ore)

€18,00

Il biglietto deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e non è cedibile. È valido 72 ore dalla prima timbratura per un numero illimitato di viaggi all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di

Ciampino.

Reperibilità: Il titolo è disponibile su supporto cartaceo o elettronico presso distributori automatici, biglietterie Atac, rivendite private autorizzate, rivendite Trenitalia, online sul sito e-commerce di Atac oppure via smartphone tramite App BiPiù.

CIS (Carta Integrata Settimanale)

€24,00

Il titolo deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e non è cedibile. È valido fino alle ore 24,00 del settimo giorno compreso quello della timbratura per un numero illimitato di viaggi all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino. Se acquistato su supporto cartaceo, deve essere personalizzato con i dati anagrafici del possessore.

Reperibilità: Il titolo è disponibile su supporto cartaceo o elettronico presso distributori automatici, biglietterie Atac, rivendite private autorizzate, rivendite Trenitalia, online sul sito e-commerce di Atac.

Abbonamento Integrato Mensile Ordinario Personale

€35,00

Il titolo personale, disponibile su supporto elettronico ricaricabile nominativo (Metrebus Card/èRoma), è valido per il mese solare riportato sullo scontrino di ricarica, per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale, su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

E' possibile richiedere la Metrebus Card presso le biglietterie Atac autorizzate oppure direttamente online sul sito Atac. Le card èRoma non personalizzate, in vendita presso le rivendite private autorizzate al costo di € 3,00, devono essere obbligatoriamente personalizzate con inchiostro indelebile indicando nome, cognome e data di nascita.

E' possibile ricaricare la card elettronica con il titolo mensile personale presso le biglietterie Atac, i rivenditori autorizzati, online direttamente sul sito Atac tramite My Atac, presso i parcometri Pay&Go/Pay&Go+, presso gli sportelli ATM Unicredit, oppure è possibile acquistare il titolo via smartphone, registrandosi preventivamente al servizio ed effettuando il pagamento tramite una delle app abilitate, ovvero tramite tap&go - MyAtac, registrando una carta di pagamento contactless abilitata agli acquisti online (il titolo viene emesso direttamente con le date di decorrenza e scadenza predefinite, quindi viene acquistato già attivo. Gli abbonamenti acquistati entro il giorno 24 di ogni mese, vengono attivati al momento dell'acquisto perché validi nel mese corrente. Quelli acquistati in seguito, saranno attivati automaticamente il primo giorno del mese successivo). La card elettronica deve essere convalidata all'inizio di ogni viaggio.

ABBONAMENTO INTEGRATO MENSILE ORDINARIO IMPERSONALE

€53,00

L'abbonamento è valido per il mese di calendario di riferimento, indicato sullo scontrino di ricarica. Consente di viaggiare alternativamente a persone diverse, all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

In caso di furto/smarrimento il titolo non è duplicabile.

Il titolo è disponibile esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile, denominato Metrebus Card: per richiedere la stessa è necessario rivolgersi presso le biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna); è possibile effettuare le successive ricariche della Metrebus Card presso una qualsiasi rivendita autorizzata nel territorio di Roma Capitale, presso sportelli bancomat Unicredit oppure online direttamente sul sito Atac.

ABBONAMENTO MENSILE DISOCCUPATI

€16,00

Il titolo agevolato mensile per disoccupati è valido per il mese solare riportato sullo scontrino di ricarica, per un numero illimitato di viaggi nel territorio di Roma Capitale, su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Il rilascio dell'abbonamento è riservato ai cittadini residenti in Roma Capitale, con **reddito ISEE non superiore a € 20.000,00**, che siano **disoccupati ai sensi dell'art. 19, comma 1 e successivi del D.lgs. 150 del 14/09/15** ed abbiano dichiarato la propria disponibilità allo svolgimento di attività lavorative (D.I.D.) in forma telematica sul portale nazionale delle politiche del lavoro **da almeno un anno** dalla data di richiesta.

E' possibile richiedere l'abbonamento agevolato compilando mensilmente l'apposito modulo presso le biglietterie Atac autorizzate (Linea A-B/B1; esclusa la biglietteria Spagna; Ferrovia Roma-Lido: solo biglietteria P.ta San Paolo; Ferrovia Roma-Viterbo: solo biglietteria P.le Flaminio) consegnando la seguente documentazione:

1. Fotocopia di un documento di identificazione valido
2. Certificazione ISEE in corso di validità.

L'abbonamento è disponibile esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile Metrebus Card. Per richiedere la card è necessario compilare e consegnare presso le biglietterie Atac autorizzate (ad esclusione della biglietteria di Spagna) il modulo dedicato insieme alla fotocopia di un documento di identificazione valido, con originale in visione, oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

ABBONAMENTO ANNUALE METREBUS ROMA ORDINARIO €250,00

L'Abbonamento Annuale Roma Ordinario è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

L'abbonamento è disponibile esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile Metrebus Card. Per richiedere la card è necessario compilare e consegnare presso le biglietterie Atac autorizzate (ad esclusione della biglietteria di Spagna) il modulo dedicato insieme alla fotocopia di un documento di identificazione valido, con originale in visione, oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

Per effettuare le successive ricariche annuali della Metrebus Card, è possibile rivolgersi presso le biglietterie Atac, i rivenditori privati autorizzati, online sul sito Atac, presso i parcometri Pay&Go+ oppure presso gli sportelli ATM Unicredit.

ABBONAMENTO ANNUALE GIOVANI E STUDENTI

L'abbonamento Annuale Metrebus Roma riservato a giovani da 11 a 20 anni e studenti universitari fino a 26 anni è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Possono accedere a tale agevolazione le seguenti categorie di cittadini, con reddito ISEE non superiore a €20.000,00:

- Giovani residenti a Roma Capitale fino al giorno del compimento del 20° anno di età;
- Studenti Universitari, residenti a Roma Capitale, che non abbiano compiuto 26 anni di età, se iscritti agli istituti di istruzione post-secondaria previsti dalla normativa vigente;
- Studenti Universitari, non residenti, che non abbiano compiuto 26 anni di età, se riconosciuti vincitori di borsa di studio/alloggio gratuito DiSCo ed iscritti agli istituti di istruzione post-secondaria previsti dalla normativa vigente.

N.B. Non hanno diritto all'agevolazione gli studenti iscritti presso la Scuola nazionale di Cinema, l'Accademia Nazionale del Dramma Antico, Istituti di Istruzione e Formazione Tecnica Superiore, scuole di Archivistica, Paleografia e Diplomatica, Scuole di Formazione Professionale Regionale (FPR), Istituti e Scuole di Psicoterapia o che frequentano corsi di perfezionamento, di specializzazione e Master.

L'abbonamento è disponibile esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile Metrebus Card. Per richiedere la card è necessario compilare e consegnare presso le biglietterie Atac autorizzate (ad esclusione della biglietteria di Spagna) il modulo dedicato insieme alla fotocopia di un documento di identificazione valido, con originale in visione, oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

E' possibile ottenere l'abbonamento agevolato compilando l'apposito modulo presso le biglietterie Atac autorizzate e consegnando la seguente documentazione:

1. Fotocopia di un documento di identificazione valido (per richiedenti minorenni è necessario allegare la fotocopia del documento di un genitore/tutore che presenta la richiesta)
2. Certificazione ISEE in corso di validità;

La tariffa agevolata a carico dell'utente varia a seconda del valore reddituale indicato sulla certificazione ISEE, consegnata dall'utente stesso, secondo la tabella seguente:

REDDITO ISEE	TARIFFA ABBONAMENTO
Fino a €10.000,00	€130,00
Da €10.000,01 a €15.000,00	€140,00
Da €15.000,01 a €20.000,00	€150,00

ABBONAMENTO ANNUALE OVER 65

L'abbonamento Annuale Metrebus Roma riservato alla categoria Over 65 è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

È riservato ai residenti a Roma Capitale che abbiano compiuto 65 anni con reddito ISEE non superiore a €20.000,00.

L'Abbonamento Annuale Metrebus Roma Over 65 viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico, denominato Metrebus Card, per richiedere la stessa è necessario compilare l'apposito modulo e consegnare la fotocopia di un documento di identità presso una delle biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna) oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

E' possibile ottenere l'abbonamento agevolato compilando l'apposito modulo presso le biglietterie Atac autorizzate e consegnando la seguente documentazione:

1. Fotocopia di un documento di identificazione valido
2. Certificazione ISEE in corso di validità.

La tariffa agevolata a carico dell'utente varia a seconda del valore reddituale indicato sulla certificazione ISEE, secondo la tabella seguente:

REDDITO ISEE	TARIFFA ABBONAMENTO
Fino a €10.000,00	€120,00

Da €10.000,01 a €15.000,00	€130,00
Da €15.000,01 a €20.000,00	€150,00

ABBONAMENTO ANNUALE A CONTRIBUZIONE

L'abbonamento Annuale Metrebus Roma a Contribuzione è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

È riservato alle seguenti categorie di cittadini residenti a Roma Capitale:

- *Invaldi civili* con una percentuale riconosciuta uguale/superiore al 67%;
- *Invaldi di Servizio* dalla 1^a alla 5^a categoria;
- *Invaldi del lavoro* con una percentuale uguale/superiore al 67% riconosciuta dall'INAIL;
- *Titolari di pensione sociale INPS* (categoria AS o PS).

L'abbonamento Annuale Agevolato a Contribuzione viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile, denominato Metrebus Card; per richiedere la stessa è necessario compilare l'apposito modulo e consegnare la fotocopia di un documento di identità presso una delle biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna) oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

E' possibile ottenere per la prima volta l'abbonamento agevolato compilando l'apposito modulo presso le biglietterie Atac autorizzate e consegnando la documentazione, di seguito indicata, diversa per categoria, o in alternativa inoltrando la richiesta online sul sito Atac:

1. *Per gli invalidi civili*: copia del verbale di visita collegiale della Commissione sanitaria per il riconoscimento degli stati di invalidità civile (percentuale non inferiore al 67%, ovvero superiore ai 2/3) delle condizioni visive e del sordomutismo o la copia della sentenza con la quale il giudice conferma la percentuale di invalidità assegnata dal CTU o riconosce l'applicazione degli articoli 12 e13 della legge n°118/71 e/o della legge N°18/80;
2. *Per gli invalidi di servizio*: Certificazione/dichiarazione sostitutiva rilasciata dall'amministrazione competente con la quale viene attribuito il trattamento privilegiato per l'invalidità contratta in servizio (categorie I-V) ovvero verbale di visita collegiale della Commissione Medica Ospedaliera per i Dipendenti Militari e per gli appartenenti alle Forze di Polizia (categorie I-V);
3. *Per i mutilati e invalidi del lavoro*: certificazione INAIL attestante l'invalidità del lavoro uguale/superiore al 67%;
4. *Per i pensionati sociali*: è possibile autocertificare di essere titolari di assegno sociale/pensione sociale.

Per i successivi rinnovi, una volta acquisita a sistema la documentazione trasmessa dai titolari dell'agevolazione, è possibile per gli stessi richiedenti confermare la conformità e la validità della documentazione precedentemente consegnata, sottoscrivendo il modulo di richiesta presso le stesse biglietterie Atac autorizzate oppure inoltrando la richiesta di rinnovo on line sul sito Atac, dove sarà possibile visionare e confermare la documentazione allegata in precedenza, senza dover ripresentare le copie cartacee dei documenti.

La tariffa agevolata a carico dell'utente varia a seconda del valore reddituale indicato sulla certificazione ISEE, consegnata dall'utente stesso, secondo la tabella seguente:

REDDITO ISEE	TARIFFA ABBONAMENTO
Fino a €10.000,00	€20,00

Da €10.000,01 a €15.000,00	€35,00
Da €15.000,01	€50,00

Coloro che hanno diritto all'agevolazione a contribuzione e hanno un reddito ISEE superiore a 15.000 euro (da 15.000,01 in poi) non dovranno portare il modello ISEE.

ABBONAMENTO ANNUALE FAMIGLIA SCONTO DEL 10% €225,00

L'Abbonamento Annuale con sconto del 10% è valido 365 giorni data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Tale agevolazione è riservata agli appartenenti ai nuclei familiari residenti a Roma Capitale, i cui componenti non abbiano diritto ad alcuna agevolazione ed in cui un componente, diverso dal richiedente, abbia acquistato un abbonamento annuale ordinario da €250,00 in corso di validità.

L'Abbonamento Annuale con sconto del 10% viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile, denominato Metrebus Card; per richiedere la stessa è necessario rivolgersi presso una delle biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna) oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

E' possibile ottenere l'abbonamento con sconto del 10% compilando l'apposito modulo presso le biglietterie Atac autorizzate e consegnando la seguente documentazione:

1. Fotocopia di un documento di identificazione valido
2. Fotocopia della Metrebus Card e dello scontrino della ricarica pagata a tariffa intera.

ABBONAMENTO ANNUALE A QUOZIENTE FAMILIARE €225,00

L'Abbonamento Annuale a quoziente familiare con sconto del 10% è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Possono accedere a tale agevolazione i cittadini residenti a Roma Capitale, appartenenti a nuclei familiari composti da almeno tre figli a carico, ovvero due figli di cui uno riconosciuto portatore di handicap.

L'abbonamento viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile, denominato Metrebus Card; per richiedere la stessa è necessario rivolgersi presso una delle biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna) oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

E' possibile ottenere l'abbonamento con sconto del 10% per quoziente familiare compilando l'apposito modulo presso le biglietterie Atac autorizzate e consegnando la seguente documentazione:

1. Fotocopia di un documento di identificazione valido;
2. Eventuale documentazione attestante il riconoscimento dello status di disabilità del figlio.

ABBONAMENTO ANNUALE CATEGORIE SPECIALI €40,00

L'abbonamento Annuale Agevolato per Perseguitati Razziali, Rifugiati Politici e Vittime del Terrorismo è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Possano accedere all'agevolazione i cittadini residenti a Roma Capitale, con reddito ISEE non superiore a €20.000,00, che siano stati riconosciuti:

- *Perseguitati Razziali*;
- *Rifugiati Politici*;
- *Vittime di atti di Terrorismo* o stragi di matrice terroristica con invalidità conseguente superiore all'80%.

L'abbonamento Annuale Agevolato per Categorie Speciali viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile, denominato Metrebus Card; per richiedere la stessa è necessario rivolgersi presso una delle biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna) oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

Ai fini dell'ottenimento dell'agevolazione, il richiedente deve consegnare, esclusivamente presso le biglietterie Atac autorizzate, la fotocopia di un documento di identità valido, unitamente ad una copia della certificazione ISEE comprovante il requisito reddituale, e copia della documentazione di seguito indicata, diversa per categoria, con il relativo originale in visione, per il riscontro dell'autenticità:

- ✓ *Per i Perseguitati razziali*: Certificazione rilasciata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze con la quale viene attribuito lo Status di perseguitato razziale e la concessione di un assegno vitalizio di benemerenza oppure Certificazione rilasciata dalla Commissione della Presidenza del Consiglio dei Ministri.
- ✓ *Per i Rifugiati politici*: Copia del permesso di soggiorno in corso di validità rilasciato per Asilo Politico, oppure copia del Documento di Viaggio per Rifugiati;
- ✓ *Per le Vittime di atti di terrorismo* o stragi di matrice terroristica con invalidità permanente o superiore all'80% della capacità lavorativa: certificazione rilasciata dalla Prefettura attestante lo status di Vittima del terrorismo con invalidità conseguente superiore all'80%.

ABBONAMENTO ANNUALE INVALIDI DI GUERRA/MEDAGLIE D'ORO

L'abbonamento Annuale Gratuito per Invalidi di Guerra è valido 365 giorni dalla data di attivazione riportata sullo scontrino di ricarica. Il titolo è personale e consente di viaggiare all'interno del territorio di Roma Capitale su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram, filobus, e metropolitane), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardinetti e Roma/Viterbo (percorso urbano). E' valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

È riservato alle seguenti categorie di cittadini residenti a Roma Capitale:

- Mutilati ed Invalidi di Guerra dalla I alla VIII categoria;
- Decorati di medaglia d'oro al valor militare.

L'abbonamento Annuale Gratuito per Invalidi di Guerra viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico ricaricabile, dotato di chip e denominato Metrebus Card; per richiedere la stessa è necessario rivolgersi presso una delle biglietterie Atac (ad esclusione della biglietteria di Spagna) oppure inoltrare la richiesta online sul sito Atac.

Il supporto è personalizzato con nome, cognome, data di nascita e foto. In caso di smarrimento, furto o danneggiamento della card è possibile richiederne il duplicato presso le biglietterie Atac abilitate, previo pagamento di € 7,00 e previa compilazione del modulo dedicato, allegando copia del documento di identità; in caso di duplicazione per malfunzionamento il servizio è gratuito.

Ai fini dell'ottenimento dell'agevolazione, il richiedente deve consegnare, unitamente alla fotocopia di un documento di identità valido, una copia del Modello 69 rilasciato dalla Direzione Provinciale delle Pensioni di Guerra del Ministero del Tesoro.

Titoli di viaggio Metrebus Lazio

BIGLIETTO INTEGRATO GIORNALIERO REGIONALE – BIRG ZONE 1,2,3,4,5,6,7

Il Biglietto Integrato Giornaliero Regionale vale fino alle ore 24,00 del giorno di timbratura, per un numero

ANNUALE LAZIO ORDINARIO 4 ZONE	€488,10
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 5 ZONE	€590,80
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 6 ZONE	€688,40
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 7 ZONE	€688,40

Reperibilità: biglietterie Atac, online sul sito Atac, rivendite autorizzate, rivendite Trenitalia e Cotral.

ABBONAMENTO ANNUALE METREBUS LAZIO STUDENTI ZONE 1,2,3,4,5,6,7

L'abbonamento annuale Metrebus Lazio Studenti è valido dal 1° settembre al 30 giugno. Il titolo è personale e consente di viaggiare su tutti i mezzi pubblici all'interno delle zone per le quali è stato acquistato, su linee extraurbane Cotral, su mezzi Trenitalia in II classe, ferrovia Regionale Roma - Viterbo tratta extraurbana; se comprensivo della zona A, il titolo è valido inoltre su tutti i mezzi di trasporto urbani di Roma Capitale, metropolitane e Ferrovie Regionali.

Possono beneficiare dell'agevolazione gli studenti della Regione Lazio iscritti alla scuola dell'obbligo o superiore e gli studenti universitari che non abbiano compiuto 26 anni al momento della richiesta. Qualora lo studente compia 26 anni nel corso di validità dell'abbonamento, ha diritto di viaggiare fino a giugno.

Il titolo è disponibile sia su supporto elettronico ricaricabile Metrebus Card sia su supporto precodificato denominato Chip on paper/plastic (non ricaricabile). Di seguito, una tabella delle tariffe applicate:

TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA
ANNUALE STUDENTI LAZIO 1 ZONA	€141,00
ANNUALE STUDENTI LAZIO 2 ZONE	€198,80
ANNUALE STUDENTI LAZIO 3 ZONE	€329,50
ANNUALE STUDENTI LAZIO 4 ZONE	€401,30
ANNUALE STUDENTI LAZIO 5 ZONE	€490,10
ANNUALE STUDENTI LAZIO 6 ZONE	€576,40
ANNUALE STUDENTI LAZIO 7 ZONE	€576,40

Reperibilità: biglietterie Atac, online sul sito Atac, rivendite autorizzate, rivendite Trenitalia e Cotral.

ABBONAMENTO MENSILE ORDINARIO + SERVIZIO URBANO

L'Abbonamento Mensile Ordinario + Servizio Urbano è valido per il mese di calendario riportato sull'abbonamento, per un numero illimitato di viaggi nel territorio della Regione Lazio relativo alle zone indicate sull'abbonamento e nel comune convenzionato. Il prezzo dell'abbonamento varia a seconda delle zone del sistema Metrebus Lazio prescelte e dello scaglione tariffario di appartenenza del Comune convenzionato (v. tabella). La zona A - che corrisponde al territorio di Roma Capitale - nel computo delle zone da acquistare equivale al costo di 2 zone (esempio: per acquistare il titolo per le zone A e B va considerato l'importo per 3 zone).

Per verificare la validità della convenzione e lo scaglione tariffario rivolgersi al Comune di interesse.

	1°scaglione tariffario	2°scaglione tariffario	3°scaglione tariffario
1 ZONA	€32,10	€33,90	€37,20
2 ZONE	€42,60	€44,40	€47,70
3 ZONE	€67,10	€68,90	€72,20

CIRS 1 ZONA	€13,50
CIRS 2 ZONE	€24,00
CIRS 3 ZONE	€34,50
CIRS 4 ZONE	€42,00
CIRS 5 ZONE	€52,20
CIRS 6 ZONE	€61,50
CIRS 7 ZONE	€61,50

Reperibilità: biglietterie Atac, rivendite autorizzate e rivendite Trenitalia

ABBONAMENTO INTEGRATO MENSILE METREBUS LAZIO ZONE 1,2,3,4,5,6,7

L'abbonamento Integrato Mensile Metrebus Lazio è valido per il mese di calendario riportato sul titolo per un numero illimitato di viaggi nelle zone per le quali è stato acquistato, su linee extraurbane Cotral, su mezzi Trenitalia in II classe, ferrovia regionale Roma - Viterbo tratta extraurbana; se comprensivo della zona A, il titolo è valido inoltre su tutti i mezzi di trasporto urbani di Roma Capitale, metropolitane e ferrovie regionali. Il titolo è disponibile sia su supporto elettronico ricaricabile Metrebus card sia in formato cartaceo con banda magnetica; in quest'ultimo caso deve essere personalizzato dall'utente e convalidato all'inizio del viaggio, il primo giorno di utilizzo, e in alcuni casi specifici compilato con le zone di validità. Di seguito, una tabella delle tariffe applicate:

TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA
MENSILE LAZIO 1 ZONA	€24,50
MENSILE LAZIO 2 ZONE	€35,00
MENSILE LAZIO 3 ZONE	€59,50
MENSILE LAZIO 4 ZONE	€73,50
MENSILE LAZIO 5 ZONE	€91,00
MENSILE LAZIO 6 ZONE	€108,50
MENSILE LAZIO 7 ZONE	€108,50

Reperibilità: biglietterie Atac, online sul sito Atac, rivendite autorizzate, rivendite Trenitalia e Cotral.

ABBONAMENTO INTEGRATO ANNUALE METREBUS LAZIO ORDINARIO A ZONE 1,2,3,4,5,6,7

L'Abbonamento Integrato Annuale Metrebus Lazio Ordinario è valido 365 giorni dalla data di sottoscrizione dell'abbonamento. Il titolo è personale e consente di viaggiare su tutti i mezzi pubblici all'interno delle zone per le quali è stato acquistato, su linee extraurbane Cotral, su mezzi Trenitalia in II classe, ferrovia Regionale Roma-Viterbo tratta extraurbana; se comprensivo della zona A, il titolo è valido inoltre su tutti i mezzi di trasporto urbani di Roma Capitale, metropolitane e Ferrovie Regionali. Il titolo è disponibile sia su supporto elettronico ricaricabile Metrebus Card sia su supporto precodificato denominato Chip on paper/plastic (non ricaricabile). Di seguito, una tabella delle tariffe applicate:

TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 1 ZONA	€172,00
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 2 ZONE	€245,30
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 3 ZONE	€404,00

4 ZONE	€81,10	€82,90	€86,20
5 ZONE	€98,60	€100,40	€103,70
6 ZONE	€116,10	€117,90	€121,20
7 ZONE	€116,10	€117,90	€121,20

I titoli Metrebus Lazio si differenziano in "Inclusa Roma" ed "esclusa Roma". La prima tipologia di abbonamento può essere utilizzata, all'interno delle zone acquistate ed indicate sul titolo stesso, su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram e metropolitana), sui bus Cotral, sulle ferrovie regionali (Trenitalia solo II classe, Roma - Lido, Roma - Viterbo e Roma - Giardinetti) e servizio urbano locale in convenzione (esclusi tutti i collegamenti speciali). La seconda tipologia può essere utilizzata all'interno delle zone indicate sul titolo stesso su bus Cotral (percorso extraurbano), sulle ferrovie regionali (Trenitalia solo II classe e Roma - Viterbo percorso extraurbano) e servizio urbano locale in convenzione (esclusi tutti i collegamenti speciali). Sono esclusi i collegamenti Cotral Roma Tiburtina/Termini - Fiumicino Aeroporto e il collegamento Trenitalia "No stop" Roma Termini - Fiumicino Aeroporto.

Reperibilità: rivendite autorizzate delle società che gestiscono il trasporto locale presso i comuni convenzionati di Pomezia e Poggio Mirteto.

ABBONAMENTO A ZONE PER STUDENTI + SERVIZIO URBANO

L'Abbonamento a Zone Studenti + Servizio Urbano è valido dal 1° settembre al 30 giugno, per un numero illimitato di viaggi, nel territorio della Regione Lazio relativo alle zone indicate sull'abbonamento e nel Comune convenzionato. Il prezzo dell'abbonamento varia a seconda delle zone del sistema Metrebus Lazio prescelte e dello scaglione tariffario di appartenenza del Comune convenzionato (v. tabella)

La zona A - che corrisponde al territorio di Roma Capitale - nel computo delle zone da acquistare equivale al costo di 2 zone (esempio: per acquistare il titolo per le zone A e B va considerato l'importo per 3 zone). Per verificare la validità della convenzione e lo scaglione tariffario rivolgersi al Comune di interesse.

	1° scaglione tariffario	2° scaglione tariffario	3° scaglione tariffario
1 ZONA	€202,00	€216,00	€242,40
2 ZONE	€259,80	€273,80	€300,20
3 ZONE	€390,50	€404,50	€430,90
4 ZONE	€462,30	€476,30	€502,70
5 ZONE	€551,10	€565,10	€591,50
6 ZONE	€637,40	€651,40	€677,80
7 ZONE	€637,40	€651,40	€677,80

I titoli Metrebus Lazio si differenziano in "Inclusa Roma" ed "esclusa Roma". La prima tipologia di abbonamento può essere utilizzata, all'interno delle zone acquistate ed indicate sul titolo stesso, su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram e metropolitana), sui bus Cotral, sulle ferrovie regionali (Trenitalia solo II classe, Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Giardinetti) e servizio urbano locale in convenzione (esclusi tutti i collegamenti speciali). La seconda tipologia può essere utilizzata all'interno delle zone indicate sul titolo stesso su bus Cotral (percorso extraurbano), sulle ferrovie regionali (Trenitalia solo II classe e Roma - Viterbo percorso extraurbano), servizio urbano locale in convenzione (esclusi tutti i collegamenti speciali). Sono esclusi i collegamenti Cotral Roma Tiburtina/Termini-Fiumicino Aeroporto e il collegamento Trenitalia "No stop" Roma Termini-Fiumicino Aeroporto.

Reperibilità: rivendite autorizzate delle società che gestiscono il trasporto locale presso i comuni convenzionati di Pomezia e Poggio Mirteto.

ABBONAMENTO ANNUALE A ZONE + SERVIZIO URBANO

L'Abbonamento Annuale a Zone + Servizio Urbano è valido per 365 giorni dalla data riportata sull'abbonamento per un numero illimitato di viaggi nel territorio della Regione Lazio relativo alle zone indicate sull'abbonamento e nel Comune interessato. Il prezzo dell'abbonamento varia a seconda delle zone del sistema Metrebus Lazio prescelte e dello scaglione tariffario di appartenenza del Comune convenzionato (v. tabella) Per verificare la validità della convenzione e lo scaglione tariffario rivolgersi al Comune di interesse.

	1° scaglione tariffario	2° scaglione tariffario	3° scaglione tariffario
1 ZONA	€248,30	€265,80	€298,70
2 ZONA	€321,60	€339,10	€372,00
3 ZONA	€480,30	€497,80	€530,70
4 ZONA	€564,40	€581,90	€614,80
5 ZONA	€667,10	€684,60	€717,50
6 ZONA	€764,70	€782,20	€815,10
7 ZONA	€764,70	€782,20	€815,10

I titoli Metrebus Lazio si differenziano in "Inclusa Roma" ed "esclusa Roma". La prima tipologia di abbonamento può essere utilizzata, all'interno delle zone acquistate ed indicate sul titolo stesso, su tutti i mezzi del Trasporto Pubblico Locale di Atac (autobus, tram e metropolitana), sui bus Cotral, sulle ferrovie regionali (Trenitalia solo II classe, Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Giardinetti) e servizio urbano locale in convenzione (esclusi tutti i collegamenti speciali). La seconda tipologia può essere utilizzata all'interno delle zone indicate sul titolo stesso su bus Cotral (percorso extraurbano), sulle ferrovie regionali (Trenitalia solo II classe e Roma - Viterbo percorso extraurbano), servizio urbano locale in convenzione (esclusi tutti i collegamenti speciali). Sono esclusi i collegamenti Cotral Roma Tiburtina/Termini-Fiumicino Aeroporto e il collegamento Trenitalia "No stop" Roma Termini-Fiumicino Aeroporto.

Reperibilità: rivendite autorizzate delle società che gestiscono il trasporto locale presso i comuni convenzionati di Pomezia e Poggio Mirteto.

Gratuità e altre agevolazioni

Abbonamenti Mobility Manager

I dipendenti delle Aziende che hanno nominato il Mobility Manager, attraverso la sottoscrizione di una convenzione con Atac SpA, possono acquistare on line abbonamenti annuali Metrebus Roma e Metrebus Lazio attraverso la propria azienda (per approfondimenti www.atac.roma.it).

Bambini fino ai 10 anni

I bambini fino al compimento del decimo anno d'età, viaggiano gratis sui mezzi Atac SpA, nel territorio di Roma Capitale (escluse le linee speciali), se accompagnati da un adulto. Non pagano il trasporto i passeggini per i bambini, purché ripiegati.

Cittadini ultra 70enni

I cittadini ultrasettantenni residenti nel Comune di Roma e con un reddito ISEE fino a 15.000,00 €/anno possono viaggiare gratuitamente sui mezzi di trasporto pubblico. La gratuità è valida esclusivamente all'interno di Roma Capitale, sulla rete di bus, tram, metropolitana, ferrovie regionali Roma - Lido, Roma-Giardinetti e Roma - Viterbo tratta urbana. L'Abbonamento gratuito per ultrasettantenni viene rilasciato esclusivamente su supporto elettronico presso le biglietterie Atac autorizzate (ad esclusione della biglietteria di Spagna).

2. TITOLI NON INTEGRATI

Biglietti a Tratta Tariffaria

I titoli a tratta ferroviaria validi sulla ferrovia ROMA – CIVITACASTELLANA – VITERBO, come da Delibera 654 del 28/12/2011, consentono una corsa semplice in riferimento alla tratta indicata sul biglietto. La tariffa viene applicata in base alla distanza km, come di seguito rappresentato:

Tipologia Titolo	Tariffa
Biglietto Extraurbano.Ord. Km10	0,80
Biglietto Extraurbano.Ord. Km20	1,10
Biglietto Extraurbano.Ord. Km30	1,80
Biglietto Extraurbano.Ord. Km40	2,20
Biglietto Extraurbano.Ord. Km50	2,80
Biglietto Extraurbano.Ord. Km60	3,10
Biglietto Extraurbano.Ord. Km70	3,40
Biglietto Extraurbano.Ord. Km80	3,60
Biglietto Extraurbano.Ord. Km90	4,00
Biglietto Extraurbano.Ord. Km100	4,20
Biglietto Extraurbano.Ord. Km110	4,80

Canali di vendita:

Di seguito i principali canali di vendita per la reperibilità di titoli di viaggio:

- biglietterie Atac collocate all'interno delle stazioni delle metropolitane (*escl. Spagna*) e ai capilinea delle ferrovie regionali (Roma/Lido e Roma/Viterbo) che offrono l'intera gamma di servizi di bigliettazione, di assistenza alla clientela e rilascio delle agevolazioni tariffarie Metrebus Roma e Lazio, nonché la vendita di titoli della sosta e turistici;
- biglietterie Atac collocate sulle direttrici Roma/Lido e Roma/Viterbo che rappresentano presidi di vendita per biglietti e abbonamenti ordinari, mensili e annuali;
- Rivendite autorizzate: circa 2.700 punti vendita (giornalai, bar, tabaccherie, ecc.) presenti sul territorio di Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma, di cui circa 1.200 punti vendita dotati di apparecchiature per la vendita/ricarica di titoli elettronici (biglietti e abbonamenti);
- MEB (emettitrici automatiche): circa 315 macchine collocate in tutte le stazioni delle linee metropolitane, presso alcune fermate di superficie, in alcune stazioni delle linee ferroviarie: Roma/Lido e Roma/Viterbo;
- EMV (Tap&Go) tornelli di ingresso di metro e ferrovie che sono stati abilitati anche al pagamento del BIT con carta di credito/debito contactless (con addebito della miglior tariffa e possibilità di continuare il viaggio sulle linee bus e tram nell'ambito dei 100 minuti di validità del biglietto);
- Parcometri Pay&Go: circa 2.100 colonnine abilitate alla vendita di abbonamenti mensili e annuali ordinari, con pagamento con carta di credito e carta prepagata;
- App Bipiù: è possibile acquistare i titoli Bit, Roma 24h, 48h e 72h e l'abbonamento mensile personale direttamente dal proprio smartphone;
- ricarica online sul sito www.atac.roma.it: Atac offre un servizio che permette di ricaricare online gli abbonamenti ordinari Metrebus Roma e Lazio sui supporti elettronici e nella pagina dedicata è Roma Touristic Card: è possibile acquistare i titoli turistici Roma 24h, 48h e 72h, Carta settimanale (CIS), con ritiro presso le biglietterie aziendali;
- Grandi Clienti, dedicato ad Aziende ed Enti Pubblici per l'acquisto di abbonamenti annuali per i propri dipendenti e a Tour Operator, Agenzie ed Organizzatori di grandi eventi che necessitano di acquistare lotti predefiniti di titoli di viaggio per finalità turistiche, congressuali, fieristiche e religiose;
- ATM - sportelli bancomat Unicredit: circa 1.100 sportelli bancomat Unicredit di Roma e Città Metropolitana di Roma consentono ai titolari della Metrebus Card di ricaricare l'abbonamento annuale ordinario da 250 euro, l'abbonamento mensile ordinario da 35 euro e dell'abbonamento mensile

impersonale da 53 euro. L'operazione è gratuita con qualsiasi carta bancomat, di qualsiasi istituto di credito.

Per maggiori ulteriori dettagli sulla gamma di servizi offerti per la reperibilità dei titoli di viaggio è possibile consultare il sito www.atac.roma.it.

Condizioni generali di trasporto

I viaggiatori sono tenuti a rispettare le disposizioni relative all'accesso in vettura nei termini esposti dalla Società o comunicati dal personale.

Utilizzo dei titoli di viaggio e norme per l'accesso in vettura. Il viaggiatore deve:

- ✦ munirsi di idoneo titolo di viaggio prima di salire sull'autobus, accertandosi che il prezzo pagato corrisponda alla tariffa in vigore sul percorso che intende effettuare;
- ✦ salire sull'autobus dalla porta anteriore;
- ✦ convalidare il titolo di viaggio non appena salito a bordo della vettura e mostrarlo all'autista;
- ✦ in caso di biglietti cartacei, controllare che la data e l'ora stampati dall'obliteratrice siano esatti;
- ✦ in caso di abbonamenti cartacei, controllare che la data e l'ora stampati il primo giorno di utilizzo siano esatti;
- ✦ convalidare gli abbonamenti cartacei e le tessere elettroniche ad ogni viaggio;
- ✦ dove richiesto (es. abbonamenti cartacei), compilare il titolo a penna nelle parti di competenza e corredarlo di un documento d'identità valido.

Al momento della salita a bordo, i clienti sprovvisti di titolo di viaggio possono acquistare dall'autista il biglietto a tariffa unica di € 7,00, pagando esclusivamente con moneta contata. L'autista è tenuto a vietare l'accesso in vettura ai clienti che non hanno un titolo e si rifiutano di acquistarne uno a bordo.

I clienti sprovvisti di titolo possono salire in vettura solo dopo aver ricevuto la sanzione amministrativa; nel caso in cui rifiutino la verbalizzazione, l'autista è tenuto a chiedere l'intervento dei verificatori o delle Forze dell'Ordine.

In nessun caso l'autista può partire con persone a bordo che non siano in regola con il titolo di viaggio.

I clienti appartenenti alle categorie beneficiarie delle riduzioni tariffarie o delle gratuità sono tenuti a esibire la tessera nominativa rilasciata da "COTRAL", insieme a un valido documento di riconoscimento:

- ✦ ai rivenditori, al momento dell'acquisto dei titoli di viaggio a tariffa ridotta;
- ✦ all'autista, al momento della salita a bordo;
- ✦ ai verificatori, in caso di controllo.

Il mancato o irregolare funzionamento dell'obliteratrice deve essere immediatamente segnalato al conducente o al personale aziendale e il cliente è tenuto a trascrivere sul titolo di viaggio il numero della vettura, la data e l'ora di salita, facendolo vistare all'autista.

Il titolo di viaggio è personale, non è cedibile né cumulabile con altri titoli, deve essere conservato integro e riconoscibile per tutta la durata del viaggio fino alla fermata di discesa e, su richiesta, deve essere mostrato al personale di controllo, insieme a un valido documento d'identità nel caso sia nominativo.

I biglietti a tratta tariffaria "COTRAL" danno diritto a un'unica relazione di viaggio senza scendere dal bus; gli abbonamenti a Tratta Tariffaria e le Metrebus danno diritto a un numero illimitato di viaggi durante il mese o anno di validità.

In caso di ritardo o interruzione del viaggio per cause di forza maggiore, il titolo di viaggio non è rimborsabile.

Sanzioni

Chiunque venga trovato dal personale di verifica sprovvisto di titolo di viaggio dovrà pagare l'intera corsa, dal capolinea di partenza a quello di arrivo, e la sanzione amministrativa pecuniaria da € 100,00 a € 500,00 prevista dalla L.R. 16 giugno 2003, n. 16 art. 42 c. 2. È considerato a tutti gli effetti sprovvisto di titolo di viaggio, ed è soggetto alla sanzione, l'utente che:

1. al momento di salire in vettura, si rifiuti di mostrare il titolo di viaggio all'autista o di acquistarne uno a bordo a tariffa unica;
2. pur essendo in possesso del titolo di viaggio non lo abbia convalidato come previsto;
3. utilizzi un biglietto o un abbonamento oltre il tempo di validità;
4. utilizzi un biglietto o abbonamento ordinario su collegamenti speciali che richiedono invece un titolo di viaggio specifico;
5. utilizzi un biglietto o abbonamento di tariffa o tratta inferiore a quella prevista;
6. presenti un abbonamento/biglietto agevolato non corredato dalla documentazione prevista;
7. presenti un abbonamento di tipo personalizzato non correttamente compilato;
8. presenti un titolo non più in uso;
9. presenti una tessera elettronica Cotral o Metrebus senza scontrino di acquisto o con scontrino illeggibile.

Chiunque presenti un titolo di viaggio obliterato più volte o con visibili segni di contraffazione o di alterazione ai sensi degli artt. 465 e 466 del c.p. è soggetto a sanzione amministrativa da € 103,00 a € 309,00 oltre che al sequestro del titolo (articoli depenalizzati dal D.lgs. 507/99); è vietata la cessione di titoli di viaggio o altri documenti di trasporto nominativi e di quelli non nominativi dopo l'inizio del viaggio ai sensi dell'art. 24 del DPR 753/80.

Chiunque ceda un titolo di viaggio di tipo personale, sia esso cessionario o cedente, è soggetto alla sanzione amministrativa sopra descritta ai sensi dell'art. 5 L.689/81.

Chiunque violi le disposizioni riguardanti il comportamento degli utenti di pubbliche imprese di trasporto contenute nel DPR 753/80 è soggetto a una sanzione amministrativa pecuniaria da € 30,00 a € 250,00 oltre ad eventuali importi per il rimborso dei danni arrecati al patrimonio aziendale.

Cotral non risponde per danni arrecati da cose, persone o animali in violazione delle norme seguenti:

- ✦ è vietato azionare allarmi e dispositivi di emergenza se non in caso di necessità e pericolo;
- ✦ è vietato salire e scendere dai mezzi quando non sono completamente fermi e dalle porte diverse da quelle indicate sulla vettura;
- ✦ è vietato gettare oggetti dai finestrini;
- ✦ è vietato fumare;
- ✦ è vietato arrecare danni e sporcare treni e pertinenze aziendali;
- ✦ è vietato esercitare attività di vendita ambulante, raccolta fondi a qualunque titolo, cantare, suonare e simili;
- ✦ è vietato salire in vettura in stato di ubriachezza o in condizioni che offendano la decenza e possano arrecare disturbo ad altri viaggiatori;
- ✦ è vietato il trasporto di armi, fatto salvo gli agenti di pubblica sicurezza; ✦ è vietato trasportare merci pericolose o nocive.

Gli utenti che arrechino danno o disturbo agli altri viaggiatori e al personale di guida potranno essere allontanati dalla vettura a discrezione del personale stesso e senza alcun tipo di risarcimento. I trasgressori che all'atto dell'accertamento da parte del personale di verifica

diano false generalità o rifiutino di comunicarle, o si rendano colpevoli di reati contro Pubblici Ufficiali ai sensi del vigente Codice Penale, saranno denunciati all'autorità competente. Gli utenti che al momento del controllo dichiarano di possedere l'abbonamento mensile o annuale, oppure la tessera agevolata o di libera circolazione, dovranno presentare entro 5 gg dalla data del verbale la seguente documentazione, in originale se consegnata a mano ai presidi Cotral, in copia fronte e retro se inviata tramite email a ufficio.ricorsi@cotralspa.it:

- ✦ abbonamento mensile convalidato prima della sanzione, più fotocopia di versamento di € 10,00 su c/cp 1001517604 intestato a Cotral Spa, specificando nella causale "spese procedimento" e il numero del verbale;
- ✦ abbonamento annuale con relativo contratto di acquisto se cartaceo, più fotocopia versamento di € 10,00 su c/cp 1001517604 intestato a Cotral Spa, specificando nella causale "spese procedimento" e il numero del verbale;
- ✦ tessera agevolata o di libera circolazione, più fotocopia versamento di € 10,00 su c/cp 1001517604 intestato a Cotral Spa, specificando nella causale "spese procedimento" e il numero del verbale.

Estinzione della sanzione

In ottemperanza alla L.R. n. 7 art. 139 del 14.7.2014, la sanzione può essere pagata in misura ridotta entro 5 gg dalla data del verbale (tale modalità di pagamento è ammessa anche per le violazioni riguardanti le disposizioni di cui al DPR 753/80 senza l'aggiunta del titolo di viaggio e fermo restando il diritto di Cotral di chiedere il risarcimento di eventuali danni).

Il trasgressore è tenuto a pagare la multa utilizzando un bollettino di c/c postale intestandolo a: Cotral Spa, Via Bernardino Alimena 105, 00173 Roma, c/c n.1001517604 riportando nella causale il numero del verbale.

Presentazione scritti difensivi

I clienti sottoposti a sanzioni amministrativa dal personale Cotral possono presentare, entro il termine di 30 giorni dalla data della notifica del verbale (non è ammesso ricorso sul preavviso di accertamento), scritti difensivi direttamente all'Azienda, tramite raccomandata A/R indirizzata a Cotral Spa, Ufficio Ricorsi, Via Bernardino Alimena 105, 00173 Roma o tramite email a ufficio.ricorsi@cotralspa.it o al numero fax 06 7205 2428.

In caso di rigetto del ricorso, al trasgressore saranno addebitate, oltre alla sanzione e al titolo di viaggio, le spese del procedimento amministrativo.

Agevolazioni tariffarie

I cittadini ultrasessantenni, i mutilati e gli invalidi di guerra residenti nella Regione Lazio possono viaggiare gratuitamente, purché in possesso di tessera personale vitalizia rilasciata da Cotral o Trenitalia, corredata da documento d'identità valido che ne certifichi l'effettiva residenza. I cittadini residenti nella Regione Lazio appartenenti alle categorie stabilite dalla L.R. Lazio n. 30 del 16.7.1998 (succ. mod. L. R. n. 16 del 16.6.2003) hanno diritto al rilascio di tessere agevolate per l'acquisto di biglietti e abbonamenti ridotti del 50% e 70%.

Bambini

Sulla rete regionale viaggiano gratis i bambini di altezza inferiore al metro, uno per ogni adulto accompagnatore munito di idoneo titolo di viaggio, purché non occupino un posto a sedere. I bambini in numero superiore a uno, dovranno essere muniti d'idoneo titolo di viaggio. Nel solo territorio del Comune di Roma la gratuità è estesa ai bambini fino a 10 anni di età (non più di

uno per adulto). Per ragioni di sicurezza non è possibile salire sull'autobus con bambini su carrozzine e passeggini, che devono essere ripiegati, rientrare per misura nei limiti previsti, ed essere disposti sotto il sedile.

Animali

Sono ammessi gratuitamente

- ✦ Cani guida per non vedenti purché muniti di guinzaglio e museruola a panierino.
- ✦ Sono ammessi a tariffa normale
- ✦ Cani di piccola e media taglia purché muniti di guinzaglio e museruola a panierino. Sono ammessi non più di due cani per vettura purché viaggino esclusivamente nella parte posteriore degli autobus.
- ✦ Gatti e uccelli purché trasportati in gabbie o ceste di dimensioni non superiori a 40x30x30 cm.

Non sono ammessi Cani (o altri animali) di grande taglia. Gli animali, le gabbie e i contenitori durante il trasporto devono essere tenuti in modo da non arrecare fastidio e danno a persone o cose. I passeggeri che accompagnano gli animali ne sono responsabili e saranno tenuti a risarcire eventuali danni provocati alla vettura, a cose o ad altri viaggiatori.

Bagagli

Nessun bagaglio può occupare un posto a sedere.

Sono ammessi gratuitamente

- ✦ I bagagli a mano che abbiano le dimensioni indicative 50x30x25 cm e che possano essere posizionati sotto i sedili.
- ✦ I bagagli di piccole dimensioni che possano essere riposti nel vano cappelliera.
- ✦ I bagagli a mano che abbiano dimensioni superiori a 50x30x25 cm ma che, non potendo essere riposti sotto i sedili, andranno riposti nel vano portabagagli del bus. Questa possibilità è valida solo per viaggi da capolinea a capolinea ed è gratuito solo per un bagaglio a persona. Ogni bagaglio in più oltre il primo è soggetto al pagamento della tariffa di viaggio normale.

Non sono ammessi

- ✦ Colli con spigoli o angoli taglienti.
- ✦ Colli di materiale infiammabile o fragile.

Per altre specifiche vale quanto definito da L.R. n. 52 del 3.12.1982.

Per motivi di sicurezza, i viaggiatori devono segnalare al personale Cotral eventuali oggetti trovati incustoditi sui veicoli e nei capolinea di partenza e di arrivo. Il personale Cotral potrà vietare l'accesso ai bus di oggetti e colli che non rispettino le suddette regole. Qualsiasi violazione delle disposizioni di cui sopra sarà sanzionata ai sensi di quanto previsto dall'art. 42 L.R. Lazio 16/2003 e delle presenti condizioni Generali di Trasporto. Le infrazioni alle condizioni di trasporto sono accertate e contestate dal personale Cotral in qualità di Polizia Amministrativa ai sensi della L.R. Lazio 16/2003.

Oggetti smarriti

La richiesta riguardante gli oggetti smarriti può essere effettuata online attraverso la compilazione del modulo di richiesta presente sulla homepage del sito cotralspa.it, area "Cotral Risponde".

Per maggiori informazioni consultare il sito www.cotralspa.it.

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 3 – Planimetria e caratteristiche infrastruttura

3.1 Planimetria infrastruttura

La documentazione grafica è costituita dai seguenti elaborati:

- per la ferrovia Roma-Lido
 - 01_Roma-Lido planimetria
 - 02_Roma-Lido profilo
 - 03_Roma-Lido planimetria piano schematico
- per la ferrovia Roma-Viterbo
 - 01_Roma-Viterbo planimetria e profilo
 - 02_Roma-Viterbo piano schematico
 - 03_Roma-Viterbo schemi stazioni

Tali elaborati sono scaricabili collegandosi al link seguente:

<https://regionelazio.box.com/v/Rel-Art-Allegato-04>

3.2 Linee e rete ferroviaria

La Roma-Lido è stata inaugurata nel 1924 con il collegamento Porta S. Paolo-Ostia; nel corso degli anni sono state incrementate le stazioni intermedie e potenziato il servizio. La ferrovia, oltre che dai pendolari, è utilizzata anche nel tempo libero per raggiungere il Lido di Ostia.

Attualmente la ferrovia effettua servizio tra i terminali di Porta S. Paolo e Cristoforo Colombo, con 11 fermate intermedie: Basilica S. Paolo, EUR Magliana, Tor di Valle, Vitinia, Casal Bernocchi, Acilia, Ostia Antica, Lido di Ostia Nord, Lido di Ostia Centro, Stella Polare e Castel Fusano. Nelle prime tre stazioni (Porta S. Paolo, Basilica S. Paolo ed EUR Magliana) vi è la possibilità di interscambio con la linea B della metropolitana di Roma.

La ferrovia si estende per 28,359 km e il tempo di percorrenza totale è di circa 37 minuti.

La Roma-Viterbo (Roma Nord) è stata inaugurata nel 1932; attualmente svolge un servizio urbano tra Piazzale Flaminio e Montebello ed un servizio extraurbano che collega, tra le altre, Civita Castellana e Viterbo.

Il servizio urbano tra i terminali di Flaminio (adiacente ma separato dalla stazione della Metro A) e Montebello presenta 13 fermate intermedie: Euclide, Acqua Acetosa, Campi sportivi, Monte Antenne, Tor di Quinto, Due Ponti, Grottarossa, Saxa Rubra, Centro Rai, Labaro, La Celsa, Prima Porta e La Giustiniana. Il servizio extraurbano è effettuato invece tra le provincie di Roma e Viterbo, con ulteriori 20 stazioni tra Montebello e Viterbo.

La tratta urbana ha una lunghezza di 12,496 km ed un tempo di percorrenza di circa 22 minuti; mentre la tratta extraurbana si estende per 89,389 km con un tempo di percorrenza di circa 2 ore e 16 minuti.

Figura 1: Mappa delle linee Roma - Lido di Ostia e Roma - Civita Castellana - Viterbo



Entrambe le ferrovie sono infrastrutture isolate dal resto della rete nazionale a scartamento ordinario. La Roma-Lido e la tratta urbana della Roma-Viterbo sono interamente a doppio binario e dispongono di un sistema di distanziamento elettrico a blocco automatico. Tale sistema consente, senza l'impiego di operatori di stazione, la circolazione dei treni lungo la linea, garantendo al contempo buoni standard di sicurezza e la possibilità di avere una frequenza elevata. Le linee sono anche dotate di un sistema di supporto alla condotta dei treni, il quale consente il controllo della guida del macchinista rispetto all'aspetto restrittivo dei segnali incontrati lungo la linea.

La tratta extraurbana della Roma-Viterbo è caratterizzata da una tecnologia meno recente, con un sistema di circolazione cosiddetto a «giunti telefonici», che garantisce standard di sicurezza meno evoluti e la necessità di un distanziamento tra treni successivi maggiore. Sono inoltre presenti numerosi attraversamenti (109), molti dei quali senza barriere automatiche, i quali generano un elevato grado di interferenza con le altre modalità di trasporto e di pericolosità, oltre a ridurre la fluidità della circolazione ferroviaria e la velocità massima ammissibile.

Nella tabella sottostante sono riassunte le principali caratteristiche delle due infrastrutture, suddividendo la Roma-Viterbo tra tratta urbana ed extraurbana.

Tabella 1: Caratteristiche dell'infrastruttura ferroviaria della Roma-Lido e Roma-Viterbo

Principali caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie			
	Roma-Lido	Roma-Viterbo urbana	Roma-Viterbo extraurbana
Lunghezza (km)	28,359	12,496	89,389
Lunghezza binario semplice (km)	-	-	89,389
Lunghezza binario doppio (km)	28,359	12,496	-
Scartamento (mm)	1.435	1.435	1.435
Pendenza massima	< 19‰	< 25‰	< 35‰
Sistema di circolazione	Blocco Automatico a correnti codificate BAcc	Blocco Automatico a correnti fisse BAcf	Giunto telefonico
Regime di esercizio	Dirigenza Centrale del Traffico DCO-DCT	Dirigenza Centrale del Traffico DCT	Dirigenza unica
ACEI	7	4	1
Sistema di protezione marcia treni	Train-Stop	Train-Stop	-
Tensione di alimentazione	1.500 Vcc	3.000 Vcc	3.000 Vcc
Sottostazioni elettriche di conversione	8 (6 dedicate e 2 in comune con la Metro B)	1	3
Deposito – Officina	Deposito-Officina Magliana Nuova Magliana Vecchia	Deposito-Officina Catalano Deposito Acqua Acetosa	
Posto centrale di controllo	Acilia	Acqua Acetosa	

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 4 – Beni mobili

La ferrovia Roma-Lido dispone di un unico magazzino ubicato a Magliana Nuova, dove sono contenuti i ricambi di tutti gli impianti a servizio della linea (impianti di sistema, cioè segnalamento, impianti elettrici, armamento e impianti non di sistema) e del materiale rotabile in servizio sulla stessa.

Analogamente, la ferrovia Roma-Viterbo dispone di un unico magazzino ubicato a Catalano, dove sono contenuti i ricambi di tutti gli impianti a servizio della linea (impianti di sistema, cioè segnalamento, impianti elettrici, armamento, e impianti non di sistema) e del materiale rotabile in servizio sulla stessa.

La valorizzazione del magazzino e le grandezze che lo compongono risultano analizzate nell'ambito della *due diligence* espletata.

Le principali dotazione delle stazioni/fermate delle due linee sono riportate nelle seguenti tabelle.

Roma - Lido di Ostia: Dotazioni Stazioni

Stazioni Fermate	Accessi verso esterno (num)	Sotto passi (num)	Sovra passi (num)	Sala di aspetto (si/no)	Box di stazione (si/no)	Sala DL (si/no)	Locali commerciali (num)	Locali tecnici (num)
Porta S.Paolo	2 + 2 collegamenti MB	no	no	no	no	si	2	2
Basilica S.Paolo	*	*	*	*	*	*	*	*
Magliana	*	*	*	*	*	*	*	*
Tor di Valle	2	1+1 comunale	0	0	si (non in uso)	no	0	1
Vitinia	1	0	1	no	si	si	1	3
Casal Bernocchi	2	0	1	no	si	no	1	2
Acilia	1	0	1	no	si	si (+ DCT)	2	2
Ostia Antica	1	1	0	si	si	si	0	2
Lido Nord	1	0	1	no	si	no	1	2
Lido Centro	3	3	1	no	si	si	3	2
Stella Polare	2	1	1	si	si	no	2	2
Castel Fusano	1	1	1	si	si	no	1	2
C.Colombo	1	1	1	no	si (non in uso)	si	1	1

*Accessi/varchi/box stazione/MEB gestiti e di competenza Lines B

Roma - Lido di Ostia: Dotazioni Stazioni

Stazioni Fermate	Tornelli ingresso	Tornelli uscita		Validatori		Cancelli emergenza (num)	Meb (num)	Biglietteria (si/no)	Cartelli informativi (num)	Orari (si/no)
	(num)	Tripodi	Girevoli tutta altezza	biglietti tessere	Smartphone					
Porta S.Paolo	6	7	0	6	1	1	0	si	9	si
Basilica S.Paolo	*	*	*	*	*	*	*	*	2	si
Magliana	*	*	*	*	*	*	*	*	2	si
Tor di Valle	4	1	2	4	2	3	1	no	0	si
Vitinia	4	4	0	4	2	2	2	no	2	si
Casal Bernocchi	2	3	0	2	2	0	2	no	2	si
Acilia	6	10	0	6	2	3	1	no	2	si
Ostia Antica	2	3	0	2	1	0	2	no	2	si
Lido Nord	4	0	6	4	2	1	2	no	2	si
Lido Centro	9	6	2	9	3	0	2	si	3	si
Stella Polare	5	4	1	5	2	1	2	si	2	si
Castel Fusano	3	0	6	3	2	0	2	no	2	si
C.Colombo	4	4	5	4	2	0	2	no	3	si

Roma - Lido di Ostia: Dotazioni Stazioni

Stazioni Fermate	Condizioni generali di trasporto (si/no)	Piani di evacuazione (si/no)	Parcheggi pubblico (si/no)	WC (si/no)
Porta S.Paolo	si	si	no	si
Basilica S.Paolo	si	si	no	si
Magliana	si	si	si (PS)	si
Tor di Valle	si	si	no	no
Vitinia	si	si	si (PS)	si
Casal Bernocchi	si	si	si	si
Acilia	si	si	si	si
Ostia Antica	si	si	si	si
Lido Nord	si	si	si	si
Lido Centro	si	si	no	si
Stella Polare	si	si	si	si
Castel Fusano	si	si	no	si
C.Colombo	si	si	no	si

Roma - Lido di Ostia: Impianti di traslazione

Stazioni	Accessibilità	Ascensori				Scale mobili		
		Quantità	Modalità gestione	Note	Quantità	Modalità gestione	Note	
Porta S.Paolo	✓	X	0		Stazione accessibile tramite rampa pedonale di collegamento con metro B	X	0	
Basilica S.Paolo	✓	✓	1	non remotizzati	Impianto banchina direzione Roma in carico a Ferrovia RL (proprietà Regione) Impianto banchina direzione Lido in carico a Linea B (proprietà Comune) Entrambi gli impianti gestiti da box Linea B	✓	0	non remotizzate Sono presenti 2 scale mobili di discesa banchina direzione Roma e 2, una di salita e una di discesa, direzione Lido Entrambi gli impianti sono gestiti da box Linea B e sono tutti in carico a Linea B
Magliana	✓	✓	1	non remotizzati	Impianto banchina direzione Roma in carico a Ferrovia RL (proprietà Regione) Impianto banchina direzione Lido in carico a Linea B (proprietà Comune) Entrambi gli impianti gestiti da box Linea B	✓	0	non remotizzate Sono presenti 2 scale mobili di discesa banchina direzione Roma e 2, una di salita e una di discesa, direzione Lido Entrambi gli impianti sono gestiti da box Linea B e sono tutti in carico a Linea B
Tor di Valle	X	X	0	Stazione non accessibile ai disabili motori		X	0	
Vitinia	✓	✓	3	remotizzati		✓	2	remotizzate
Casal Bernocchi	✓	✓	3	remotizzati		✓	2	non remotizzate (attività in corso)
Aclia	✓	✓	2	non remotizzati		✓	4	non remotizzate
Ostia Antica	✓	✓	2	remotizzati		✓	2	remotizzate
Lido Nord	✓	✓	2	non remotizzati		✓	2	non remotizzate
Lido Centro	✓	✓	2	non remotizzati	Impianti fuori servizio prolungato a causa di infiltrazioni torrini (attività risanamento in corso)	X	0	
Stella Polare	✓	✓	2	remotizzati		X	0	
Castel Fusano	✓	✓	2	remotizzati	Impianti fuori servizio prolungato a causa chiusura sovrappasso di collegamento	X	0	
C.Colombo	✓	✓	2	non remotizzati	Impianti fuori servizio prolungato a causa di infiltrazioni torrini (attività risanamento in corso)	X	0	
			22				12	

Roma - Viterbo (tratta urbana): Dotazioni Stazioni

Stazioni	Accessi verso esterno	Sala d'aspetto	Box di stazione	Locali commerciali	Tornelli		Cartelli informativi	orari	Condizioni generali di trasporto	Piani di evacuazione	Parcheggi pubblici
					ing.	usc.					
Roma P.Flaminio	1	si	si	si	5	7	3	2	1	0	no
Piazza Euclide	1	si	si	no	2	3	4	5	1	0	no
Roma A.Acetosa	1	si	no	no	2	3	4	2	1	0	si
Campi Sportivi	2	no	no	no	2	2	5	2	0	0	si
Monte Antenne	1	no	no	no	2	2	5	2	0	0	si
Tor di Quinto	1	si	si	no	2	2	4	3	1	0	no
Due Ponti	2	no	no	no	4	4	4	2	0	0	no
Grotta Rossa	2	no	no	no	5	4	3	2	0	0	no
Saxa Rubra	1	si	si	si	5	5	5	3	1	0	si
Centro Rai	1	no	si	no	2	2	4	2	1	0	no
Labaro	2	no	no	no	5	3	5	2	1	0	si
La Celsa	2	no	no	no	3	3	4	2	0	0	si
Prima Porta	1	si	si	si	3	3	5	3	1	0	no
La Giustiniana	2	si	si	no	5	5	4	2	1	0	si
Montebello	1	si	si	si	3	3	9	3	1	0	si
	21						51				

Roma - Viterbo (tratta urbana): Impianti di traslazione

Imp di traslazione	Accessibilità	Ascensori			Note	Attraversamenti	Scale mobili			MeB
		Quantità	Modalità gestione				Quantità	Modalità gestione	Note	
Roma P. Flaminio	x	0	0		Stazione non accessibile ai disabili	La stazione ha le banchine ribassate	x	0		1
Piazza Euclide	x	0	0		La fermata è dotata di montascala, ma attualmente non funzionanti	Unica fermata in galleria con doppio binario	x	0		1
Roma A. Acetosa	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Campi Sportivi	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Monte Antenne	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		0
Tor di Quinto	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Due Ponti	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Grotta Rossa	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Sava Rubra	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	✓	2	non remolzzate	1
Centro Rai	✓	✓	2	non remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Labaro	x	0	0		La fermata è dotata di montascala, ma attualmente non funzionanti	Sottopasso pedonale	x	0		1
La Celsa	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Prima Porta	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
La Giustiniana			2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
Montebello	✓	✓	2	remolzzati		Sottopasso pedonale	x	0		1
			24					2		14

A supporto della gestione del servizio ferroviario, la ferrovia Roma-Lido dispone di:

- Un impianto del telecomando degli apparati ACEI delle stazioni, limitatamente alla tratta urbana;
- Un impianto per le informazioni al pubblico (pannelli informativi a messaggio variabile e diffusione sonora);
- Un impianto di videosorveglianza, con particolare riferimento agli impianti di traslo-elevazione;
- Un impianto di monitoraggio e controllo delle linee di tornelleria e delle Macchine Emittitrici di Biglietti (MEB)

Per le finalità di cui al punto 7 della Misura 9 della Delibera ART n. 154/2019, laddove si indica che *“Il valore di subentro per il servizio ferroviario, metropolitano e tramviario è determinato dall’EA sulla base dei dati resi disponibili dal soggetto proprietario ...”*, come riportato al paragrafo 2.a.2) della presente relazione, si è tenuto conto della proposta formulata da ATAC spa in qualità di Gestore Uscente (GU) con la nota prot. 74428 del 21 maggio 2021 e, in particolare, degli esiti della inerente e conseguente <<due diligence>> “contabile” al 31.12.2020. Si precisa che la “Misura 7” non risulta applicabile all’operazione laddove prevede che l’accesso all’infrastruttura ferroviaria vada regolato tramite apposito Accordo quadro di cui all’art. 23 del D.Lgs. 112/2015. Tale decreto, infatti, per suo espresso disposto, non si applica alle “reti ferroviarie locali e regionali isolate” adibite al trasporto passeggeri e alle imprese ferroviarie che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti (art. 1, c. 2, D.Lgs. 112/2015).

In sintesi, dal citato processo effettuato su risultanze contabili (attività e passività patrimoniali) al 31/12/2020, volto ad individuare nel suo complesso i seguenti quattro rami:

1. Roma-Lido (Infrastruttura);
2. Roma-Lido (Servizio di trasporto ferroviario);

3. Roma-Viterbo (Infrastruttura);
4. Roma-Viterbo (Servizio di trasporto ferroviario); in base alla destinazione/appartenenza, nel prospetto riepilogativo che segue, si riportano i valori di subentro proposti dal Gestore Uscente (GU) ed i corrispondenti valori rettificati sulla base delle analisi svolte limitatamente al servizio di trasporto ferroviario di cui ai punti 2. e 4. che precedono.

Gestore del Trasporto ferroviario			
VOCE	Valore GU al 31.12.2020	Valore rettificato	Differenza
Reti, impianti e infrastrutture	0		0
Deposito Catalano	0		0
Materiale Rotabile	32.224.884	32.173.147	-51.737
Rimanenze di magazzino	12.797.096	10.889.742	-1.907.354
Totale ATTIVO	45.021.980	43.062.889	-1.959.091
TFR pre-riforma non versato al Fondo Tesoreria Inps	-3.303.628	-3.303.628	0
Altre passività legate ad oneri differiti	-703.827	-703.827	0
Totale PASSIVO	-4.007.455	-4.007.455	0
TOTALE VALORE DEL RAMO DI AZIENDA	41.014.525	39.055.434	-1.959.091

Sotto l'aspetto societario (civilistico) la complessa operazione è stata configurata come una "cessione di rami di azienda" e, pertanto, i suddetti valori dovranno essere rettificati alla data di efficacia giuridica del contratto sottostante.

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

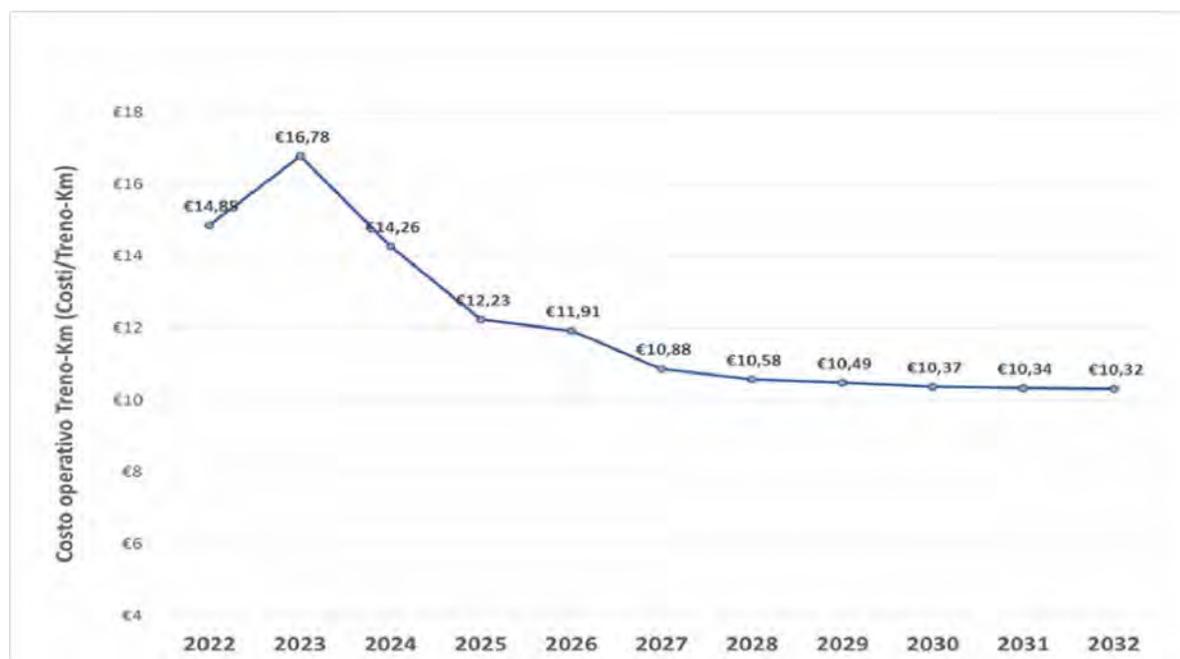
Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 5 – Obiettivi di efficienza ed efficacia

Benché la Delibera ART n. 120/2018 non trovi applicazione nel caso di servizi eserciti su rete non interconnessa nella parte riguardante l'efficienza di gestione dei servizi (cfr. punto 3 della Misura 1 della stessa), si presentano comunque di seguito i risultati per gli indicatori contenuti nell'Annesso 1 della Delibera stessa che sono maggiormente significativi per la fase di affidamento del servizio e che individuano le principali dinamiche economico-trasportistiche determinate dai diversi provvedimenti tecnico-operativi e commerciali realizzati nell'orizzonte di piano.

Gli indicatori, definiti in coerenza con la deliberazione nelle tabelle seguenti, sono sviluppati a valori reali.

Indicatore di efficienza operativa		
	Formulazione	Descrizione
Costo operativo treno-km	costi operativi/treni-km	Il costo operativo è costituito da costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi. Sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.



Il grafico precedente indica l'andamento nell'orizzonte di piano dell'indicatore che misura l'efficienza operativa definita come il costo operativo per treno-km.

Il costo operativo è formato da costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costo di acquisizione di servizi da terzi nonché altri costi operativi. Sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali nonché i costi di locazione o di ammortamento del materiale rotabile.

È possibile notare come il costo operativo per treno-km sia elevato nei primi anni, in quanto fortemente influenzato dai costi necessari per sostenere con servizi sostitutivi le sospensioni programmate del servizio ferroviario, per poi scendere rapidamente fino ad un valore compreso tra i 10 e gli 11 €/treno-km. Questa importante riduzione dei costi unitari avviene man mano che l'operatività delle due linee va a regime, in seguito alla conclusione degli interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e di acquisto di nuovi rotabili, nonché revisione di quelli in esercizio. Il primo anno in cui il servizio si può dire completamente a regime per entrambe le linee è il 2027, quando la percorrenza cumulata sarà superiore ai 3,6 milioni di treni-km. Infatti, a partire dal 2027 si osserva un progressivo efficientamento: i costi operativi unitari nel periodo 2027-2032 si riducono infatti di quasi il 5% per effetto degli efficientamenti legati, tra l'altro, alla manutenzione del materiale rotabile e all'incremento della produttività di macchinisti e capi treno.

Indicatori di efficacia e di efficienza

EFFICIENZA COSTI		
	Formulazione	Descrizione
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	Il costo operativo è costituito da costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi. Sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile.
Costo operativo per passeggero-km	costi operativi/pax-km	
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	Costi Manutenzione/ore di servizio dei treni	Il costo di manutenzione include quello del personale addetto alla manutenzione.
Costi Manutenzione per treno-km	Costi Manutenzione/treni-km	
Costi Manutenzione per costi operativi	Costi Manutenzione/costi operativi	

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	(0,069)	(0,078)	(0,066)	(0,057)	(0,056)	(0,051)	(0,049)	(0,049)	(0,048)	(0,048)	(0,048)
Costo operativo per pass-km	costi operativi/pax-km	(0,086)	(0,073)	(0,072)	(0,066)	(0,065)	(0,066)	(0,063)	(0,063)	(0,062)	(0,062)	(0,062)
Costi Manutenzione per ore di servizio	costi manutenz./ore di servizio dei treni	(145,16)	(147,747)	(129,729)	(116,254)	(111,829)	(96,478)	(85,741)	(84,672)	(83,604)	(83,604)	(83,604)
Costi Manutenzione per treno-km	costi manutenz. treni-km	(3,313)	(3,614)	(3,233)	(2,913)	(2,713)	(2,423)	(2,153)	(2,126)	(2,100)	(2,100)	(2,100)
Costi Manutenzione per costi operativi	costi manutenz./costi operativi	0,223	0,215	0,227	0,238	0,228	0,223	0,203	0,203	0,203	0,203	0,203

La tabella mostra l'evoluzione degli indicatori di efficienza per quanto riguarda i costi:

- Il valore del costo operativo per posto-km a sedere segue la stessa dinamica del costo operativo per treno-km, con una riduzione progressiva negli anni per effetto dell'incremento della produttività del personale;
- Il valore del costo operativo per passeggero-km segue la stessa dinamica del costo operativo per posti-km. I passeggeri-km sono stati stimati considerando una percorrenza media di circa 18 km sulla Roma-Lido, di circa 8 km sulla tratta urbana della Roma-Viterbo e di circa 40 km sulla tratta extraurbana; l'andamento del numero di passeggeri è descritto agli indicatori relativi ai ricavi.
- Il costo di manutenzione per ore di servizio dei treni decresce nel corso dell'affidamento, arrivando a valori pressoché costanti dopo il 2027 (le ore di servizio sono state stimate a partire dal numero di corse previsto negli anni di affidamento ed il tempo di percorrenza delle singole corse);
- Il costo di manutenzione per treno-km subirà un decremento importante per effetto dei contratti di full-service legati all'acquisto dei nuovi treni, che entreranno in servizio nel corso dell'affidamento in sostituzione dei treni esistenti e che avranno un costo di manutenzione unitario inferiore rispetto a quello previsto per i treni esistenti;
- Per effetto dell'efficientamento dei processi manutentivi, anche la frazione di costi di manutenzione sul totale dei costi operativi subirà un calo, passando dal 24% circa iniziale a valori inferiori al 20% al termine dell'affidamento.

EFFICIENZA RICAVI		
	Formulazione	Descrizione
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	I ricavi da traffico sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio al netto dell'IVA.
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	
Ricavi da Traffico per passeggerokm	ricavi da traffico/pax-km	
Ricavi totali per trenokm	ricavi totali/treni-km	I ricavi totali sono pari alla somma dei corrispettivi da contratto di servizio, dei ricavi da traffico e da altri ricavi.
Ricavi totali per postokm	ricavi totali/posti-km a sedere	
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	3,283	4,344	4,058	3,774	3,959	3,561	3,589	3,607	3,624	3,642	3,660
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,015	0,020	0,019	0,018	0,018	0,017	0,017	0,017	0,017	0,017	0,017
Ricavi da Traffico per	ricavi da traffico/pax-km	0,019	0,019	0,020	0,020	0,022	0,021	0,021	0,022	0,022	0,022	0,022

passaggero-km												
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	19,970	21,842	18,969	16,614	16,130	14,831	14,429	14,288	14,125	14,063	14,096
Ricavi totali per posto-km	ricavi totali/posti-km a sedere	0,093	0,102	0,088	0,077	0,075	0,069	0,067	0,067	0,066	0,066	0,066
Ricavi totali per passeggero-km	ricavi totali/pax-km	0,115	0,095	0,095	0,090	0,088	0,090	0,086	0,085	0,084	0,084	0,084
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	0,221	0,259	0,284	0,308	0,332	0,327	0,339	0,344	0,350	0,352	0,355

La tabella mostra l'evoluzione degli indicatori di efficienza per quanto riguarda i ricavi.

Si sottolinea come i ricavi da traffico delle due linee oggetto dell'affidamento siano inclusi all'interno del sistema tariffario Metrebus, pertanto non sono legati in maniera diretta alla domanda effettiva di passeggeri. La loro evoluzione si basa dunque sull'ipotesi che il livello di domanda si ripristini integralmente nel dopo Covid dal 2023, mentre invece sconti ancora nel 2022 un calo rispetto al pre-Covid del 25%.

Nel corso degli anni successivi l'incremento di ricavi da traffico è correlato a due dinamiche: la prima all'aumento della domanda legato al miglioramento e al potenziamento del servizio (con incidenza marginale sui ricavi in base alle logiche di ripartizione dei titoli integrati metrebus) e la seconda per un incremento tariffario del 15% suddiviso su due manovre equivalenti al 2024 e 2026.

Si nota in particolare come la cosiddetta "coverage ratio", vale a dire la percentuale dei costi operativi coperti dai ricavi da traffico, cresca in maniera progressiva durante l'affidamento, fino a superare il 35% a fine periodo. Di converso, i ricavi totali per treno-km e passeggero-km, formati sostanzialmente da ricavi da traffico e corrispettivo, subiscono una progressiva riduzione dovuta alla riduzione dei costi operativi e, di conseguenza, alla riduzione del corrispettivo unitario.

PRODUTTIVITÀ		
	Formulazione	Descrizione
Costo del lavoro per totale numero addetti	costi del lavoro totale/n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in FTE units
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Costo del lavoro per totale numero addetti	costi del lavoro totale/n. addetti totali	32,312	64,689	65,391	65,603	65,640	65,793	65,737	65,471	65,401	65,304	32,599

Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	4,737	9,546	10,987	11,854	12,149	13,653	13,705	13,863	14,190	14,246	7,123
Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	4,150	8,365	9,628	10,390	10,656	11,975	12,015	12,136	12,387	12,429	6,215

Gli indicatori di produttività pongono l'attenzione sull'efficienza dell'organizzazione aziendale:

- Il costo totale del lavoro per addetto rimane all'incirca costante per tutta la durata dell'affidamento (i dati sono a valori costanti) attorno ai 65.000 € per FTE;
- Il numero di treni-km per addetti operativi e totali, invece, subisce un sostanziale incremento negli anni, a sottolineare l'incremento di produttività perseguito da COTRAL. Se si escludono gli anni dal 2022 al 2026, dove l'incremento dei treni-km è dovuto in larga parte alla progressiva conclusione degli investimenti operati sull'infrastruttura e sul materiale rotabile, a partire dal 2027 la produzione per addetto subirà un incremento di circa il 4%. Si sottolinea tuttavia come tale valore sia scarsamente significativo, in quanto la manutenzione dei rotabili della Roma-Viterbo sarà via via esternalizzata, con una riduzione dello staff a cui non corrisponde una riduzione dei costi proporzionale. Al fine di valutare l'incremento di efficienza generale e di produttività dei fattori, si ritiene in questo caso maggiormente significativo considerare i costi operativi unitari per treno-km.

EFFICIENZA		
	Formulazione	Descrizione
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	Numero dei treni con ritardo inferiore ai 5 minuti (solo causa IF) in rapporto al numero dei treni effettivamente circolati
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	Il tempo è espresso in minuti
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	Numero di treni effettivamente circolati nell'anno di riferimento in rapporto al numero di treni programmati.

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	0,795	0,857	0,954	0,960	0,966	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	0,088	0,096	0,096	0,080	0,054	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050
Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	0,934	0,939	0,952	0,952	0,966	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965

Gli indicatori di efficienza indicano i target di puntualità e produttività per il servizio ferroviario che COTRAL prevede di raggiungere. Visti i lavori programmati, gli ammodernamenti ed il nuovo materiale rotabile, si prevede un servizio a tendere efficiente, con una forte discontinuità rispetto al recente passato, caratterizzato da numerose corse non effettuate e notevoli ritardi sulle percorrenze.

Nei primi due anni di affidamento saranno presenti numerosi lavori sulle linee che potrebbero produrre ritardi nella circolazione di tale servizio, tali da determinare indici più contenuti. Superato questo primo periodo transitorio è prevedibile il raggiungimento di livelli più elevati.

Indicatori di monitoraggio

MONITORAGGIO		
	Formulazione	Descrizione
Utilizzo servizio	Pass-km/(domanda da servire nel bacino di mobilità in cui ricade l'affidamento)	
Adeguatezza Servizio	Posti-km/(domanda da servire nel bacino di mobilità in cui ricade l'affidamento)	
Velocità commerciale (teorica)	treni-km annui programmati/ore treno anno da programma di esercizio	Velocità commerciale dei treni calcolata sui tempi di percorrenza previsti nel programma di esercizio.
Velocità commerciale (effettiva)	treni-km annui circolati totali/ore treno anno effettivamente realizzate	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai treni circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio.

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Adeguatezza Servizio	Posti-km/(domanda da servire nel bacino di mobilità in cui ricade l'affidamento)	57,157	115,191	132,588	143,328	147,787	166,085	166,085	166,085	166,085	166,085	83,042
Velocità commerciale (teorica)	treni-km annui programmati/ore treno anno da programma di esercizio	43,820	40,880	40,129	39,907	41,216	39,821	39,821	39,821	39,821	39,821	39,821
Velocità commerciale (effettiva)	treni-km annui circolati totali/ore treno anno effettivamente realizzate	37,636	35,030	34,853	35,159	37,778	36,597	36,597	36,597	36,597	36,597	36,597

Per gli indicatori di monitoraggio si è preso a riferimento per il servizio della Roma-Lido il bacino di domanda della popolazione della Città Metropolitana di Roma, mentre per la Roma-Viterbo è stata considerata anche la popolazione della provincia di Viterbo.

La velocità commerciale teorica si mantiene sufficientemente costante nel periodo di affidamento, con variazioni puntuali nei primi anni dovute all'evoluzione del servizio a causa dei lavori di ammodernamento (periodi di interruzione di alcune tratte di servizio, in particolare sulla tratta

extraurbana della Roma-Viterbo). A partire dal 2027 il servizio va a regime e la velocità si mantiene costante.

La velocità commerciale effettiva rappresenta una stima sulla base dell'efficienza attesa dal servizio.

INVESTIMENTI											
Grado di conformità											
Rinnovo del materiale rotabile (acquisto di nuovo materiale rotabile e/o attività di manutenzione straordinaria di revamping e restyling) – RMR	(valore degli investimenti realizzati in RMR / valore degli investimenti programmati in RMR) * 100	Il "grado di conformità" è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, in termini di specifiche tecniche del materiale rotabile e dei tempi di attuazione degli investimenti come da cronoprogramma di intervento di cui al "Piano degli investimenti" (allegato al CdS). Il "valore" dell'investimento è riferito al valore espresso in euro (€).									
Utilizzo di nuove tecnologie informatiche ai processi produttivi – ICT	(valore degli investimenti realizzati in ICT / valore degli investimenti programmati in ICT) * 100										
Ammodernamento o costruzione di impianti di manutenzione – INF	(valore degli investimenti realizzati in INF / valore degli investimenti programmati in INF) * 100										
Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Utilizzo di nuove tecnologie informatiche ai processi produttivi – ICT	(valore degli investimenti realizzati in ICT / valore degli investimenti programmati in ICT) * 100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

In considerazione del fatto che gli investimenti in rinnovo materiale rotabile e ammodernamento o costruzione di impianti di manutenzione sono in carico alla Regione Lazio, COTRAL prevede di ottemperare a tutti gli investimenti di propria competenza nelle tempistiche prestabilite.

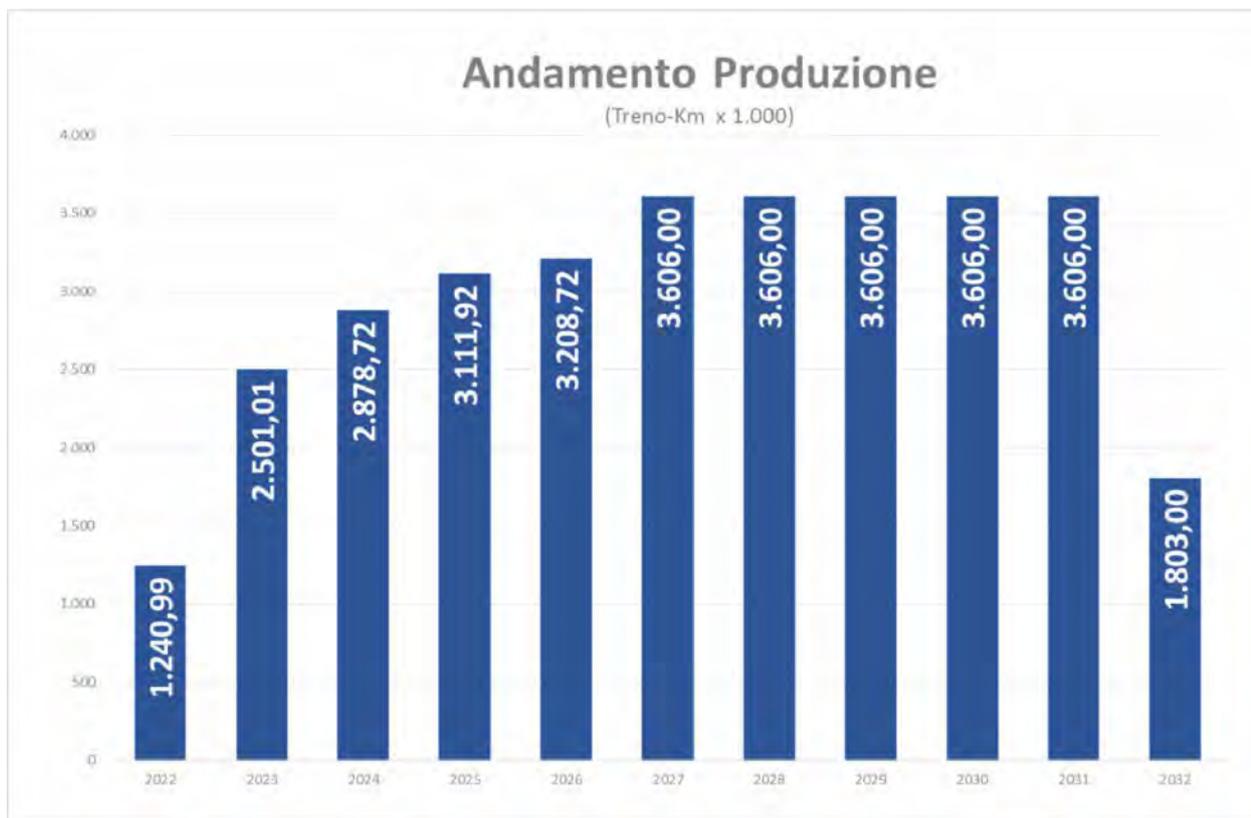
A conclusione, si ritiene opportuno rappresentare graficamente alcuni dei precedenti indicatori evidenziando i principali provvedimenti che incideranno sull'andamento dello stesso. Si può rilevare un evidente miglioramento in termini di efficienza gestionale ed efficacia del servizio durante tre fasi di sviluppo industriale delle linee.

Una prima fase, annualità 2022 e 2023, di "ristrutturazione" delle linee nella quale, partendo dalla grave situazione gestionale - in particolare relativamente alle infrastrutture e al materiale rotabile, ma anche relativo ai temi di produttività del personale -, si metteranno in atto tutta una serie di interventi finalizzati alla "messa in sicurezza" tecnico-gestionale delle linee.

Una seconda fase, annualità 2024, 2025 e 2026, di "crescita", nella quale gli effetti degli interventi della prima fase cominciano a produrre effetti positivi che si traducono in evidente miglioramento degli standard qualitativi e potenziamento in termini di treni-km del servizio e conseguente ricaduta sugli economics aziendali.

Una terza fase, annualità dal 2027 al 2031, di "regime", nella quale si rileva il consolidamento dei risultati raggiunti.

L'andamento della produzione in termini di treni-km rappresentata nel grafico seguente evidenzia in modo chiaro l'effetto atteso nelle tre fasi precedentemente descritte.



Il grafico seguente è relativo a costo operativo e costo di manutenzione per treno-km nell'orizzonte di piano. E' evidente anche in questo caso l'individuazione delle tre fasi precedentemente descritte per gli effetti – in particolare ma non solo – della ristrutturazione e rinnovo del parco rotabile, della progressiva messa a terra di politiche manutentive legate al global service, con conseguente effetto sul costo della manutenzione ma anche del personale, e della maggiore produzione in treni-km connessa sia alla maggiore efficienza dei rotabili, ma anche a nuove dinamiche aziendali nella individuazione delle premialità al personale legate ad effettivi elementi di efficienza produttiva.



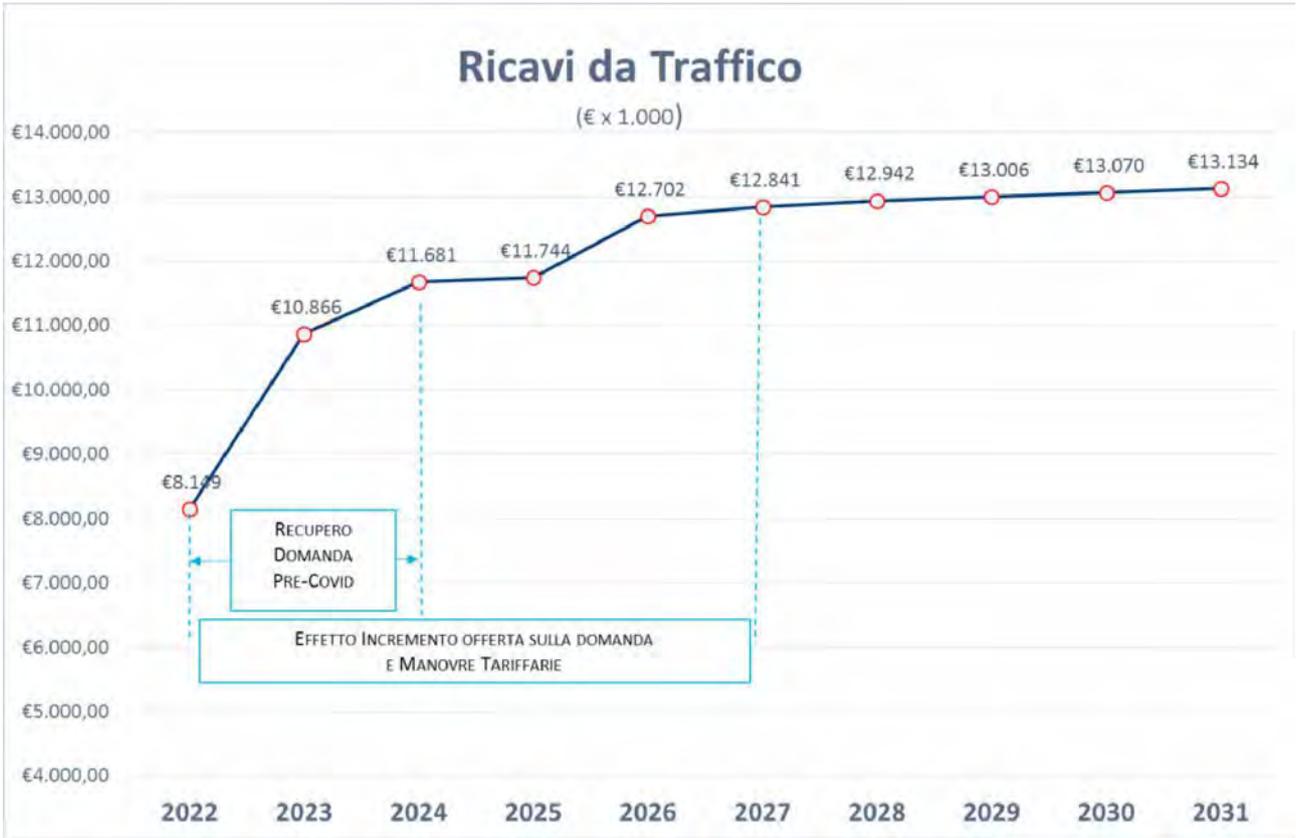
Il grafico seguente evidenzia appunto la politica del personale aziendale, che da un lato mira ad una riduzione degli organici manutentivi per effetto del maggior ricorso al Global Service e dall'altro vede l'effetto dell'incremento di produttività interna del personale di condotta e scorta per l'applicazione di logiche premiali legate alla produttività già applicate dal 2017 nella B.U. Gomma di Cotral. (allo scopo di evitare la distorsione dei dati la produttività degli addetti relativa al primo e all'ultimo semestre dell'affidamento sono stati calcolati su base annua)



Se i grafici precedenti sintetizzano il concetto di efficienza aziendale, quello che segue disegna bene il profilo di efficacia del servizio che si intende affidare all'esercizio delle due linee nello scenario di piano. (il dato relativo al semestre 2022, per garantire una visione omogenea del trend dei dati, è stato riportato su base annua; quello relativo all'ultimo semestre di affidamento (1° semestre 2032) è stimato dello stesso ordine di grandezza dell'anno precedente)

Pur con tutti i limiti già detti circa la difficoltà di utilizzare i ricavi, in un contesto di integrazione tariffaria molto più ampia e in una prospettiva incerta di domanda determinata dall'avvio della "nuova normalità" post Covid, come indicatore sintetico dell'efficacia del servizio, il grafico seguente mostra chiaramente l'effetto positivo determinato:

- a) dalla prospettiva di recupero della domanda ante covid;
- b) dallo sviluppo della stessa per effetto del miglioramento e del potenziamento dell'offerta;
- c) dalle manovre tariffarie previste.



**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 6 – Piano di Accesso al Dato

1. Premessa

La Misura 3, punto 6, della Delibera ART 16/2018 prevede che i dati necessari alla definizione degli indicatori e dei livelli minimi di servizio prodotti direttamente o indirettamente dalle imprese ferroviarie rientrano nella titolarità dell'Ente Affidante.

La medesima misura, al successivo punto 8, stabilisce l'obbligo per l'Ente Affidante di definire il "Piano di Accesso al Dato" in conformità al quale tali informazioni sono rese accessibili.

Il Piano deve avere i seguenti contenuti minimi:

- a) l'insieme dei dati elementari in disponibilità della Regione Lazio in qualità di Ente Affidante (di seguito anche EA);
- b) la modalità di rilevazione del dato;
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi;
- d) il fornitore del dato, soggetto ad obbligo di trasmissione all'Ente Affidante.

2. I dati utilizzati per la definizione degli indicatori dei livelli minimi di cui alla delibera ART 16/2018

In conformità alle previsioni di cui alla Delibera ART n. 16/2018, per la definizione dei livelli qualitativi e quantitativi minimi dei servizi sono stati utilizzati i seguenti fattori di qualità:

- 1) offerta di posti (misura 6);
- 2) regolarità e puntualità (misura 7);
- 4) informazioni all'utenza (misura 8);
- 5) livelli minimi di accessibilità commerciale – dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (misura 11);
- 6) livelli minimi di accessibilità commerciale – funzionamento canali telematici (misura 11);
- 7) 7) livelli minimi di accessibilità commerciale – funzionamento delle biglietterie automatiche – self service (misura 11);
- 8) livelli minimi di accessibilità commerciale – funzionamento delle validatrici (misura 11);
- 9) livelli minimi di pulizia – esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile (misura 12);
- 10) livelli minimi di pulizia – conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile (misura 12);
- 11) livelli minimi di comfort del materiale rotabile – funzionamento impianti di climatizzazione (misura 12);
- 12) livelli minimi di comfort del materiale rotabile – accessibilità e funzionamento della toilette a bordo dei treni (misura 12);
- 13) indicatori e livelli minimi di accessibilità – disponibilità e fruibilità di servizi PMR (misura 13);
- 14) indicatori e livelli minimi di accessibilità – porte di accesso funzionanti (misura 13);
- 15) indicatori e livelli minimi di accessibilità – disponibilità di servizi bici (misura 13).

3. Modalità di rilevazione del dato e modalità di accesso da parte dei terzi

Nel presente paragrafo si procederà a descrivere – per ciascuno degli indici di cui al precedente punto 2 - le modalità di rilevazione del dato e di accesso da parte di terzi ed indicare il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'Ente Affidante.

3.1 Offerta posti

Il dato è fornito da Cotral ed è contenuto nel Programma di Esercizio, allegato al Contratto di Servizio.

Il dato è accessibile a tutti poiché il Contratto è pubblicato nella apposita sezione trasparenza:

- a) del sito istituzionale dell'Ente Affidante Regione Lazio: www.regione.lazio.it
- b) del sito web di Cotral: www.cotralspa.it

A consuntivo Cotral fornisce alla Regione Lazio i dati conseguiti in relazione all'offerta di posti.

3.2 Regolarità

La condizione minima di regolarità del servizio è garantita dalla conformità al programma di esercizio allegato al Contratto e dalla predisposizione di servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse.

L'indice di regolarità viene calcolato per ogni anno a consuntivo dai dati forniti mensilmente da Cotral nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità per l'applicazione delle penali ed è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità pubblicata nella sopra indicata sezione trasparenza del sito istituzionale dell'amministrazione e nella sezione società trasparente del sito web di Cotral

3.3 Puntualità

La condizione di puntualità di ogni corsa consiste nel rispetto dell'orario programmato di arrivo nelle stazioni intermedie rilevanti e in quelle di destinazione finale.

L'indice di puntualità viene calcolato per ogni linea e per mese come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati dai dati forniti mensilmente da Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati elementari di base sono forniti da Cotral, resi accessibili alla Regione Lazio con il profilo di "Committente/cliente Impresa ferroviaria", in real-time mediante la piattaforma ad accesso riservato del Gestore dell'Infrastruttura, non accessibile a terzi.

3.4 Informazioni all'utenza

a. Informazioni prima del viaggio

L'indicatore misura il livello minimo di informazione nei confronti degli utenti e dei cittadini, nella fase precedente il viaggio attraverso, la verifica della pubblicazione e della diffusione sui canali di comunicazione dell'impresa (quali, biglietterie in stazione, biglietterie self service, contact center, sito internet, social, app, punti vendita convenzionati) delle informazioni statiche (tra cui, condizioni generali di trasporto, modalità di acquisto titoli di viaggio, orari di arrivo/partenza treni, procedura per effettuare i reclami) e dinamiche relative al viaggio (tra cui gli orari di arrivo e partenza dei treni aggiornati ad ogni variazione e l'indicazione dei ritardi, delle cancellazioni e delle soppressioni aggiornati ad ogni variazione).

I dati riepilogativi annuali, relativi alle non conformità delle informazioni da fornire prima e durante il viaggio sono consuntivati nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nel quadro sintetico pubblicato nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione Lazio.

b. Informazioni durante il viaggio

L'indicatore misura il livello minimo di informazione nei confronti degli utenti e dei cittadini, nella fase durante il viaggio, attraverso la verifica della pubblicazione e della diffusione, sul treno, delle informazioni sia di carattere statico (tra cui le indicazioni dei contatti per reclami dell'utenza, la disponibilità di servizi a bordo, la disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR) che dinamico (tra cui annunci di prossima fermata, ritardi durante la marcia, anomalie della circolazione).

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nel quadro sintetico pubblicato nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione Lazio.

3.5 Livelli minimi di accessibilità commerciale – Dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete

Il dato riepilogativo annuale è fornito da Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità e tiene conto delle attività svolte in ambito Metrebus Roma e Metrebus Lazio.

Il dato è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti istituzionali di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a terzi, sul sito web di Cotral, nella sezione informazioni utili della Regione.

3.6 Livelli minimi di accessibilità commerciale – Funzionamento canali telematici

Il dato riepilogativo annuale è fornito da Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

Il dato è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti istituzionali di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base non sono accessibili a terzi e vengono trasmessi da Cotral alla Regione Lazio ovvero desumibili dai verbali delle visite ispettive di competenza dell'amministrazione.

3.7 Livelli minimi di accessibilità commerciale – Funzionamento delle biglietterie automatiche – self service

Il dato riepilogativo annuale è fornito da:

- a) Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità, relativamente ai titoli di viaggio emessi e commercializzati da Cotral;
- b) ATAC relativamente ai titoli di viaggio integrati e attualmente dalla stessa commercializzati. Il dato è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral (limitatamente ai titoli emessi e commercializzati dal medesimo gestore).

I dati elementari di base non sono accessibili a terzi e vengono trasmessi da Cotral e da ATAC alla amministrazione ovvero desumibili dai verbali delle visite ispettive di competenza della Regione.

3.8 Livelli minimi di accessibilità commerciale – Funzionamento delle validatrici

Il dato riepilogativo annuale è fornito da Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

Il dato è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base non sono accessibili a terzi e vengono trasmessi da Cotral alla Regione Lazio ovvero desumibili dai verbali delle visite ispettive di competenza della amministrazione

3.9 Livelli minimi di pulizia – Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile

Il dato riepilogativo annuale è fornito da Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

Il dato è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base non sono accessibili a terzi e sono desumibili dai verbali delle visite ispettive di competenza della amministrazione.

3.10 Livelli minimi di pulizia – Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile

I dati riepilogativi annuali derivano dalle visite ispettive effettuate dalla Regione e sono consuntivati nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni trasparenza dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione

3.11 Livelli minimi di comfort del materiale rotabile – Funzionamento impianti di climatizzazione

I dati riepilogativi annuali derivano dalle visite ispettive effettuate dalla Regione e sono consuntivati nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione.

3.12 Livelli minimi di comfort del materiale rotabile – Accessibilità e funzionamento della toilette a bordo dei treni

I dati riepilogativi annuali derivano dalle visite ispettive effettuate dalla Regione e sono consuntivati nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione.

3.13 Indicatori e livelli minimi di accessibilità – Disponibilità e fruibilità di servizi PMR

I dati riepilogativi annuali derivano dalle visite ispettive effettuate dalla Regione e sono consuntivati nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione.

Informazioni minime sulla sola disponibilità sono visibili a tutti sul sito web www.cotralspa.it di prenotazione/acquisto biglietti, nelle informazioni relative al singolo treno.

3.14 Indicatori e livelli minimi di accessibilità – Porte di accesso funzionanti

I dati riepilogativi annuali derivano dalle visite ispettive effettuate dalla Regione e sono consuntivati nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

I dati sono accessibili a tutti in quanto riportati nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni trasparenza dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base sono accessibili a Cotral in quanto destinataria dei verbali delle visite ispettive di competenza della Regione.

3.15 Indicatori e livelli minimi di accessibilità – Disponibilità di servizi bici

Il dato riepilogativo annuale è fornito da Cotral a consuntivo nell'ambito del monitoraggio delle condizioni minime di qualità.

Il dato è accessibile a tutti in quanto riportato nella Carta della Mobilità e nel quadro sintetico pubblicati nelle sopra citate sezioni tematiche dei rispettivi siti web di Regione Lazio e Cotral.

I dati elementari di base non sono accessibili a terzi.

4. Dati elementari accessibili *real time*

In relazione a quanto indicato alla misura 3 punto 9 della delibera ART 16/2018, l'ente affidante Regione Lazio favorisce e richiede l'accesso sul sito web di Cotral e/o sulla relativa APP aziendale, dei seguenti dati elementari in real-time visibili a tutti:

- a) circolazione dei treni e situazione delle partenze e degli arrivi alle stazioni/fermate;
- b) accessibilità al treno in termini di binario di assestamento, dotazione di dispositivi per l'accessibilità PMR e disponibilità al trasporto biciclette.

5. Aggiornamento

Durante la vigenza del contratto, al termine di ogni periodo regolatorio, l'ente affidante valuterà la necessità di adeguare le modalità di rilevamento dei dati alla luce dei progressi tecnologici e delle funzionalità disponibili.

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE”
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

Allegato 7 – Materiale rotabile

1. Materiale rotabile: lo scenario attuale

Attualmente il materiale rotabile utilizzato per il trasporto pubblico sulle linee ferroviarie della Regione Lazio è composto da 37 treni, di cui 16 in servizio sulla Roma-Lido e 21 sulla Roma-Viterbo.

Nello specifico, i mezzi utilizzati sulla Roma-Lido presentano le caratteristiche riportate nella tabella seguente.

Tabella 1: Tipologia di materiale rotabile in servizio sulla Roma-Lido

Rotabile	MA300	MA200
		
Numero treni	8	7
Km medi percorsi	1.900.000	850.000
Proprietà	ATAC	Roma Capitale
Anno immatricolazione	2004-2010	1997-2000
Tipologia di treno	Bidirezionale manuale 6 casse	Bidirezionale manuale 6 casse
Alimentazione	Elettrica 1.500 vcc da Ldc	Elettrica 1.500 vcc da Ldc
Sistema di trazione	Azionamento ad inverter	Azionamento ad inverter
Impianto frenante	Elettrodinamica + pneumatica a dischi	Elettrodinamica + pneumatica a dischi
Lunghezza (mm)	108.080	107.040
Posti a sedere	216	208
Posti in piedi	992	1040
Produzione	CAF	AnsaldoBreda

Attualmente degli 8 MA300 ne risultano disponibili al servizio solamente 4; 2 risultano fermi in attesa di interventi di manutenzione straordinaria, mentre 2 sono indisponibili per danni. Dei 7 MA200 ne risultano disponibili per il servizio solamente 2, gli altri treni sono indisponibili perché in revisione o in attesa di revisione. ATAC e Regione Lazio hanno concordato un programma di revisione generale dei rotabili da

effettuarsi nel periodo 2022-2023, che consentirà il progressivo rientro in servizio dei rotabili attualmente non disponibili con conseguente incremento graduale delle percorrenze.

I mezzi utilizzati sulla Roma-Viterbo presentano le caratteristiche indicate nella tabella seguente.

Tabella 2: Tipologia di materiale rotabile in servizio sulla Roma-Viterbo

Rotabile	E89	E84A	MRP236
			
Utilizzo	Linea urbana	Linea extraurbana	Linea extraurbana
Numero treni	9	2	10
Km medi percorsi	2.550.000	1.900.000	1.000.000
Proprietà	Regione Lazio/ATAC	ATAC	Regione Lazio/ATAC
Anno immatricolazione	1987-1996	1995	2002-2007
Tipologia di treno	Bidirezionale manuale 3 casse	Bidirezionale manuale 3 casse	Bidirezionale manuale 3 casse
Alimentazione	3.000 Vcc da LdC	3.000 Vcc da LdC	3.000 Vcc da LdC
Sistema di trazione	Azionamento reostatico	Azionamento reostatico	Inverter
Impianto frenante	Elettrodinamica + pneumatica a ceppi	Elettrodinamica + pneumatica a ceppi	Elettrodinamica + pneumatica a dischi
Lunghezza (mm)	64.746	64.746	64.420
Posti a sedere	200	240	234
Posti in piedi	428	292	294
Produzione	Firema	Firema	Costaferroviaria (Alstom)

2. Materiale rotabile: lo scenario futuro

Al fine di rinnovare il materiale rotabile e ridurre l'anzianità media, la Regione Lazio ha predisposto una procedura di gara per la stipula di un accordo quadro relativo all'acquisto di un numero massimo di 38 nuovi treni per entrambe le linee ferroviarie, per un valore complessivo di oltre € 350 milioni. La fornitura dei nuovi treni includerà un contratto di manutenzione ordinaria di tipo full service per una durata di dieci anni.

Nell'ambito dell'accordo quadro per la fornitura dei rotabili, saranno predisposti successivi contratti applicativi. Il primo contratto applicativo, relativo alla fornitura di 11 treni complessivi (6 Roma-Lido e 5 Roma-Viterbo urbana) è stato già finanziato dalla Regione Lazio ed i nuovi treni entreranno in esercizio a partire dal 2024. Ad oggi è previsto l'acquisto di un totale di 32 nuovi treni nella durata dell'affidamento.

Il cadenzamento temporale di entrata in esercizio dei treni è riportato nelle tabelle seguenti.

Tabella 3: Evoluzione del parco rotabile sulla linea Roma-Lido

Roma-Lido	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rotabili disponibili	8	10	15	18	20	20	20	20	20	20
Nuovi rotabili	-	-	5	8	10	12	14	14	14	14
Rotabili esistenti	8	10	10	10	10	8	6	6	6	6

Tabella 4: Evoluzione del parco rotabile sulla linea Roma-Viterbo urbana

Roma-Viterbo urbana	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rotabili disponibili	8	8	10	10	10	12	12	12	12	12
Nuovi rotabili	-	-	4	6	8	10	12	12	12	12
Rotabili esistenti	8	8	6	4	2	2	-	-	-	-

Tabella 5: Evoluzione del parco rotabile sulla linea Roma-Viterbo extraurbana

Roma-Viterbo extraurbana	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rotabili disponibili	8	8	8	10	10	12	12	12	12	12
Nuovi rotabili	-	-	-	2	4	6	6	6	6	6
Rotabili esistenti	8	8	8	8	6	6	6	6	6	6

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI
INTERESSE ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE “EX CONCESSE” ROMA-LIDO E
ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18
ottobre 2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART
n. 154/2019

Allegato 8 – Piano investimenti infrastrutture

Al fine di conseguire gli obiettivi di miglioramento della qualità del servizio e incremento dell'offerta, a partire dal 2022 la Regione Lazio ha previsto importanti interventi di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria (oltre a quelli già descritti nell'allegato 7 attinenti al materiale rotabile). I soggetti attuatori di tali interventi saranno:

- ASTRAL per le opere civili relative agli interventi di carattere infrastrutturale;
- Rete Ferroviaria Italiana (RFI) per le opere tecnologiche relative agli interventi di carattere infrastrutturale;
- Regione Lazio per l'acquisto e la manutenzione straordinaria del materiale rotabile.

Gli interventi riguarderanno in generale l'ammodernamento di entrambe le linee ferroviarie attraverso interventi infrastrutturali, sia da un punto di vista delle opere civili sia per quanto riguarda i sistemi tecnologici utilizzati, nonché attraverso la fornitura di nuovo materiale rotabile.

Per quanto riguarda la linea Roma-Lido, oltre alla fornitura di nuovi treni e alla manutenzione straordinaria del materiale rotabile esistente, tra gli interventi sono previsti, tra l'altro, la realizzazione di un nuovo deposito ("Lido Centro"), il rifacimento delle stazioni Acilia Sud e Tor di Valle, il rinnovo dell'armamento e il risanamento e contestuale potenziamento della linea elettrica di contatto.

Con riferimento alla Roma-Viterbo, oltre anche in questo caso alla fornitura di nuovo materiale rotabile e alla manutenzione straordinaria dell'esistente, sono previsti importanti interventi per il risanamento e il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare sulla tratta urbana, tra cui il raddoppio della tratta compresa tra le stazioni di Morlupo e Montebello e l'installazione del Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) al fine di innalzare gli standard di sicurezza sulla linea e consentire l'incremento delle frequenze.

La tabella seguente riassume gli interventi previsti nei prossimi anni, e indica per ciascuno di questi il totale dell'importo progettuale e l'importo ancora da erogare per interventi non eseguiti. Il totale degli interventi ammonta a oltre un miliardo di Euro.

Tabella 8.1: Investimenti previsti sulle linee Roma – Lido e Roma - Viterbo

Codice Inframob	Descrizione	Linea	Soggetto attuatore	Totale importo progettuale	Importo da erogare
P20.0016-0002	Acquisto materiale rotabile 38 treni				
P20.0016-0015	di cui 20 treni per la Roma – Lido e 18 per la Roma Viterbo	Entrambe	Regione Lazio	353.811.522 €	353.811.522 €
P20.0016-0020	Manutenzione straordinaria rotabili	Entrambe		28.065.143 €	27.440.909 €

P20.0016-0006	Adeguamento sismico dei viadotti, dei ponti, dei fabbricati incluse le relative indagini strutturali	Entrambe	ASTRAL	35.000.000 €	35.000.000 €
P20.0016-0009	Manutenzione straordinaria delle stazioni	Entrambe	ASTRAL	1.000.000 €	1.000.000 €
P20.0014-0012	Manutenzione straordinaria rotabili esistenti MA200	Roma - Lido	Regione Lazio	13.710.000 €	13.710.000 €
P20.0014-0005	Potenziamento ferrovia - Opere civili di linea e nelle stazioni	Roma - Lido	ASTRAL	2.000.000 €	2.000.000 €
P20.0014-0006	Potenziamento ferrovia - Recinzioni lungo la linea e barriere fonoassorbenti	Roma - Lido	ASTRAL	1.000.000 €	1.000.000 €
P20.0014-0011	Potenziamento ferrovia - SCADA	Roma - Lido	ASTRAL	4.000.000 €	4.000.000 €
P20.0014-0014	Potenziamento ferrovia - Deposito Lido Centro	Roma - Lido	ASTRAL	40.000.000 €	40.000.000 €
P20.0014-0019	Rifacimento stazioni Acilia Sud Tor di Valle	Roma - Lido	ASTRAL	12.600.000 €	3.327.000 €
P20.0014-0015	Sistema TETRA	Roma - Lido	ASTRAL	4.000.000 €	4.000.000 €
P20.0014-0007	Canaline portacavi	Roma - Lido	RFI	9.000.000 €	9.000.000 €

Codice Inframob	Descrizione	Linea	Soggetto attuatore	Totale importo progettuale	Importo da erogare
P20.0014-0008	Rinnovo armamento intera tratta compresi deviatoi	Roma - Lido	RFI	40.000.000 €	40.000.000 €

P20.0014-0009	Potenziamento e risanamento linea elettrica di contatto e realizzazione sistema di scattato nelle SSE	Roma - Lido	RFI	14.000.000 €	14.000.000 €
P20.0014-0010	Aggiornamento sistema di segnalamento e telecomando rinnovamento Acilia e installazione apparecchiature TWC	Roma - Lido	RFI	8.000.000 €	8.000.000 €
P20.0014-0013	Collegamento SSE Colombo e Lido Centro e aumento potenza fornita varie SSE da parte di ACEA	Roma - Lido	RFI	3.000.000 €	3.000.000 €
P20.0013-0039	Manutenzione straordinaria rotabile ex concesse	Roma - VT	ASTRAL	5.000.000 €	5.000.000 €
P20.0013-0008	Opere civili per il raddoppio della tratta da Riano a Morlupo	Roma - VT	ASTRAL	133.357.333 €	133.357.333 €
P20.0013-0009					
P20.0013-0026	Potenziamento e razionalizzazione e deposito Acqua Acetosa - prima fase	Roma - VT	ASTRAL	10.000.000 €	10.000.000 €
P20.0013-0015	Adeguamento galleria Flaminio - Acqua Acetosa e Rinnovo armamento con binario antivibrante	Roma - VT	ASTRAL	12.000.000 €	12.000.000 €
P20.0013-0006	Raddoppio della stazione di Piazzale Flaminio	Roma - VT	ASTRAL	72.085.505 €	40.845.732 €

Codice Inframob	Descrizione	Linea	Soggetto attuatore	Totale importo progettuale	Importo da erogare
-----------------	-------------	-------	--------------------	----------------------------	--------------------

P20.0013-0020	Predisposizione raddoppio tratta Montebello - Riano	Roma - VT	ASTRAL	25.008.239 €	25.008.239 €
P20.0013-0036	Raddoppio tratta Montebello - Riano	Roma - VT	ASTRAL	34.240.713 €	34.240.713 €
P20.0013-0025	Morlupo - Viterbo - SCMT e Roma - VT SSB		ASTRAL	11.000.000 €	11.000.000 €
P20.0016-0008					
P20.0013-0037					
P20.0013-0032	Manutenzione straordinaria				
P20.0013-0033	stazioni,				
P20.0013-0034	deposito Acqua Acetosa,	Roma - VT	ASTRAL	27.000.081 €	18.400.081 €
P20.0013-0035	infrastruttura e completamento				
P20.0013-0038	stazione di Acilia Sud				
P20.0016-0010					
P20.0014-0019					
P20.0013-0023	Manutenzione straordinaria				
P20.0013-0040	rotabili Firema urbani	Roma - VT	ASTRAL	4.808.269 €	4.808.269 €
P20.0013-0019	Rinnovo dell'armamento lungo alcune tratte della linea	Roma - VT	RFI	17.000.000 €	17.000.000 €
P20.0013-0016	Messa in sicurezza da P.le Flaminio - Morlupo	Roma - VT	RFI	50.000.000 €	50.000.000 €
P20.0013-0010	Segnalamento P.le Flaminio - Morlupo	Roma - VT	RFI	20.642.667 €	20.642.667 €
P20.0013-0022	Blocco automatico conta assi	Roma - VT	RFI	3.080.000 €	3.080.000 €
P20.0013-0028	ACEI Multistazione	Roma - VT	RFI	22.000.000 €	22.000.000 €

P20.0013-0029	Sistema Controllo Marcia Treno (SCMT) - SST	Roma - VT	RFI	9.940.000 €	9.940.000 €
P20.0013-0030	Protezione PL	Roma - VT	RFI	10.750.000 €	10.750.000 €
Codice Inframob	Descrizione	Linea	Soggetto attuatore	Totale importo progettuale	Importo da erogare
P20.0013-0031	Sistema di comunicazione Terra-Treno GSM-R	Roma - VT	RFI	10.200.000 €	10.200.000 €
P20.0013-0027	Rinnovo armamento della linea ferroviaria Roma Civita Castellana Viterbo	Roma - VT	RFI	14.000.000 €	14.000.000 €
P20.0013-0011	Sistema terra-	Roma - VT treno	RFI	2.000.000 €	2.000.000 €
Totale				1.063.299.473	1.013.562.465
				€	€



**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI
TRASPORTO FERROVIARIO PASSEGGERI DI INTERESSE
ECONOMICO REGIONALE E LOCALE**

**FERROVIE ISOLATE "EX CONCESSE"
ROMA-LIDO E ROMA-VITERBO**

Relazione illustrativa ex art. 34, comma 20, D.L. 18 ottobre
2012 n. 179

Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

**Allegato 9 – Piano Economico Finanziario simulato
Cotral**



1 Piano Economico-Finanziario esercizio ferroviario

1.1 Contesto regolatorio

La Delibera ART 154/2019, alla Misura 15 - *Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house*, indica che "l'Ente Appaltante predispone un PEF simulato, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi di cui ai numeri 1-3 e relative indicazioni metodologiche dell'Annesso 5". Tale "PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l'equilibrio economico-finanziario del CdS per l'intera durata dell'affidamento; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore".

Sulla base di tali indicazioni, nella presente proposta sono stati predisposti gli elaborati regolatori sopra citati, articolati nei seguenti schemi:

- Schema 1 - Conto Economico regolatorio;
- Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio;
- Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato;
- Schema 4 - Rendiconto Finanziario.

1.2 Durata dell'affidamento

La durata dell'affidamento è di 10 anni dal 1/7/2022 al 30/06/2032.

1.3 Periodo di operatività

Il periodo operativo inizia nel secondo semestre 2022.

1.4 Ipotesi macroeconomiche

Ai fini dell'elaborazione delle proiezioni economiche-finanziarie, l'anno base individuato per la crescita nominale dei prezzi è il 2020.

Il tasso di inflazione utilizzato per indicizzare ricavi e costi operativi è pari all'1% annuo.

1.5 Imposte

Le aliquote fiscali applicate alle rispettive basi imponibili, calcolate in maniera semplificata, sono le seguenti:



- IRES: 2,23% (Onere Fiscale Effettivo risultante dal bilancio COTRAL 2020 e in grado di approssimare i futuri benefici fiscali connessi al recupero delle perdite fiscali pregresse attesi negli anni di piano);
- IRAP: 5,12%.

1.6 Perimetro delle competenze per la gestione delle ferrovie

Come descritto precedentemente, le ferrovie Roma-Lido e Roma-Viterbo saranno gestite dalle due aziende controllate della Regione Lazio: COTRAL, che agirà quale Impresa Ferroviaria (IF), e ASTRAL, che agirà quale Gestore dell'Infrastruttura (GI). Le due società avranno quindi ruoli e competenze distinte e schematizzate nella tabella sotto riportata.

È previsto che COTRAL subentri ad ATAC, quale impresa ferroviaria, a partire dal 1 luglio 2022. Le responsabilità di COTRAL riguarderanno, principalmente, le attività legate all'esercizio. COTRAL si occuperà anche della gestione e della manutenzione del materiale rotabile, in parte con personale interno ed in parte avvalendosi di società esterne (come meglio spiegato a seguire). Nella sua attività COTRAL riconoscerà dei canoni per l'utilizzo di depositi/officine e per le tracce ferroviarie al gestore dell'infrastruttura.

Tabella 1.1: Perimetro competenze COTRAL-ASTRAL

Impresa	Attività
Impresa ferroviaria COTRAL	<p>Esercizio ferroviario: Condotta e Scorta</p> <hr/> <p>Esistenti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proprietà trasferita a COTRAL solamente per i convogli MA300 • Manutenzione Roma-Lido: effettuata con service esterno (MA200 ditta esterna, MA300 ATAC fino al 2024 e ditta esterna dal 2025) <p>Rotabili</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manutenzione Roma-Viterbo: effettuata da personale interno <p>Nuovi</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proprietà Regione Lazio • Rotabili forniti con contratto di manutenzione full service per 10 anni



Canone utilizzo depositi/officine

- Roma-Lido: canone pari a circa € 913.000 concordato con ATAC per l'utilizzo di Magliana Nuova fino al 2024 (comprensivo di costi di facility)
- Roma-Lido: canone pagato ad ASTRAL per l'utilizzo del nuovo deposito di Lido Centro dal 2025 (valore analogo a quanto riconosciuto ad ATAC)
- Roma Viterbo: Canone pagato da COTRAL ad ASTRAL (solo costo facility)

Canone tracce ferroviarie

- Canone comprensivo di energia elettrica pagato da COTRAL ad ASTRAL

Canone utilizzo treni non di proprietà

Nessun canone sostenuto da COTRAL

Impresa	Attività
Gestore dell'Infrastruttura	Gestione circolazione
ASTRAL	Manutenzione infrastruttura
	Gestione stazioni
	Depositi/officine

1.7 Costi standard stimati dall'Università La Sapienza

In relazione all'affidamento delle ferrovie oggetto di proposta, l'Università La Sapienza di Roma – Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "A. Ruberti" aveva elaborato, su incarico della Regione Lazio, i Costi Standard a completa copertura della gestione dell'esercizio ferroviario sulla base del Decreto Ministeriale 157 del 2018. In particolare, è stato preso a riferimento come input il costo legato al pedaggio per le tracce ferroviarie: componente del costo standard inclusiva di energia elettrica di trazione, da riconoscere al gestore dell'infrastruttura. Tale componente del costo standard, valutata a tendere pari a circa 5,9 €/Treno-km per la Roma-Lido ed a circa 3,9 €/Treno-km, è stata assunta come input per il canone che COTRAL verserà ad ASTRAL.



Sulla base della delibera ART 154/2019, gli schemi dell'Annesso 5 sono costruiti per fornire come output il corrispettivo che verrà erogato dall'Ente Appaltante tale da garantire la congrua remunerazione del capitale investito.

1.8 Schema 1 - Conto Economico regolatorio - Ricavi

I ricavi di COTRAL riportati nello schema 1 di Conto Economico regolatorio riguardano:

- Ricavi da traffico;
- Altri ricavi e proventi inerenti al servizio.

I ricavi da traffico derivano dalla ripartizione dei ricavi del sistema Metrebus. E' stato ipotizzato che vi sia una rimodulazione delle quote tra le società di trasporto (ATAC, COTRAL e Trenitalia), in modo tale che COTRAL possa ricevere i medesimi introiti attualmente ricevuti da ATAC per Roma-Lido e Roma-Viterbo.

L'ammontare dei ricavi, comprensivo dei rimborsi per agevolazioni tariffarie e gratuità, è stato stimato da ATAC e Regione Lazio ad Aprile 2021, pari a circa € 10,87 milioni (circa € 11,20 milioni nominali).

Nel PEF è stato cautelativamente assunto all'avvio dell'affidamento tale valore (inferiore al budget ATAC 2019), con una riduzione del 25% all'anno 2022 per effetto della pandemia da Covid-19.

Nel corso dell'affidamento si è assunto un incremento seppur modesto dei ricavi da traffico, dovuti ad un aumento di domanda sulle due ferrovie, legato al miglioramento e potenziamento del servizio (incremento marginale in termini di ricavi in quanto sommato nel totale Metrebus), un incremento tendenziale della domanda complessiva del TPL e quindi del Metrebus, ed un incremento tariffario del 15% (applicato al 50% nel 2024 ed al 50% al 2026).

Gli altri ricavi e proventi inerenti al servizio sono di peso modesto e sono riconducibili sostanzialmente alla vendita di spazi pubblicitari all'interno dei treni.

1.9 Schema 1 - Conto Economico regolatorio - Costi

I costi inseriti nello schema 1 riguardano le seguenti macro-voci:

- Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Costi per servizi di terzi;
- Costi per godimento beni di terzi;
- Costo del personale;



- Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Oneri diversi;
- Service costi corporate.

Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

In questa voce di costo sono stati considerati i costi per gli acquisti per materiali legati alle manutenzioni dei rotabili, siano essi mantenuti internamente che in full service esterno, relativi alle riparazioni dovute ad atti di vandalismo normalmente non ricomprese nei contratti di full service.

Costi per servizi di terzi

Le principali voci di costo considerate sono di seguito descritte.

- **Servizi ICT.** Il costo considerato è riferito alla sola tecnologia a bordo treno, ipotizzando che gli altri servizi centralizzati siano ricompresi nel service che la BU ferro riceverà dalla struttura centrale di COTRAL.
- **Manutenzione materiale rotabile.** Tale costo è stato stimato sulla base dei servizi esterni di full service di manutenzione ordinaria sui nuovi treni e sui treni esistenti della Roma-Lido. In particolare, i nuovi treni avranno un servizio di full service operato del produttore (sia per Roma-Lido che per Roma-Viterbo), mentre per i treni esistenti il full service manutentivo sarà operato da ATAC per gli MA300 fino al 2024 e da un operatore terzo dopo il 2025, e sempre da un operatore terzo per gli MA200 (fino alla loro completa dismissione). I treni esistenti della Roma-Viterbo continueranno ad essere mantenuti da personale interno. Il peso di tale costo di manutenzione cresce nel corso dell'affidamento, fino ad arrivare a circa € 4,2 milioni a fine periodo.
- **Pedaggio per tracce ferroviarie.** Per la circolazione dei treni sulla linea ferroviaria, COTRAL pagherà al gestore dell'infrastruttura un pedaggio (comprensivo di energia elettrica di trazione), valutato sulla base del costo standard elaborato dall'Università La Sapienza, descritto nelle tabelle precedenti, per i treni-km previsti di servizio. Tale voce di costo risulta essere la predominante tra i servizi di terzi, pari a circa € 5,8 milioni nel secondo semestre del 2022, crescente fino a circa € 17,9 milioni a fine periodo (intero anno 2031).
- **Pulizie materiali rotabili, assicurazioni.** Costi stimati in parte sulla base dei contratti in essere comunicati da ATAC nel corso del 2019 ed in parte sulla base di stime interne, mediante l'individuazione di un driver descrittivo adeguato (treni-km o numero di



stazioni). Il costo di tali servizi è quantificato in valori compresi tra circa € 0,7 milioni nel secondo semestre 2022 ed € 2,2 milioni annui nel corso dell'affidamento.

Costi per godimento beni di terzi

I costi per il godimento dei beni di terzi riguardano l'utilizzo dei depositi/officine per entrambe le linee.

Per la Roma-Lido verrà utilizzato fino al 2024 esclusivamente il deposito di Magliana Nuova, di proprietà ATAC, nel quale verrà effettuata la manutenzione di tutti i treni della linea, operata in parte da ATAC ed in parte da operatori esterni (Magliana Vecchia verrà utilizzata temporaneamente per gli MA200, il cui costo è stato compreso nel canone di manutenzione rotabili). Dal 2025 sarà operativo il nuovo deposito di Lido Centro, di proprietà della Regione Lazio e gestito da ASTRAL; da tale data la manutenzione di tutti i rotabili sarà spostata nel nuovo deposito.

COTRAL riconoscerà un costo fisso per l'utilizzo di tali depositi/officine valutato sulla base del valore concordato di € 913 mila annui con ATAC per canone e spese facility (aggiuntivo rispetto al costo della manutenzione rotabili) ai rispettivi gestori, verso ATAC fino al 2024 e verso ASTRAL dal 2025.

Per la Roma-Viterbo COTRAL pagherà un canone ad ASTRAL per l'utilizzo del deposito, commisurato alle sole spese di facility.

Complessivamente la voce godimento beni di terzi risulta crescente nel periodo da circa € 0,9 milioni nel secondo semestre 2022 a circa € 2,0 milioni del 2031.

Costo del personale

Il costo del personale è dato dal numero di FTE di ogni categoria di lavoratori per il costo medio del lavoro della categoria stessa. L'evoluzione delle FTE, come descritto nei capitoli precedenti, segue due driver fondamentali: l'incremento della produzione per le figure operative e la curva delle uscite per pensionamenti per tutte le categorie. Nel caso della Roma-Viterbo, vista la graduale uscita dei treni mantenuti internamente, vi sarà una sovrabbondanza di operai manutentivi; al fine di efficientare i costi del personale e salvaguardare i livelli di occupazione, si è convenuto di operare una riconversione professionale di tali risorse in figure di condotta e scorta.

A tale costo sono stati aggiunti altri costi dovuti al personale, quali: assicurazioni, visite mediche, formazione, buoni pasto/mensa e vestiario.



Il costo del personale è una delle voci di costo più consistenti, variando dai € 9,4 milioni del secondo semestre 2022 ai € 20,2 milioni del 2031.

Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La variazione delle rimanenze riflette la movimentazione del magazzino ricambi, ipotizzando un impiego dei ricambi per la manutenzione e il ripristino dei treni non coperti da contratto di manutenzione di full service. Il magazzino viene movimentato al fine di riflettere a fine piano l'incidenza dei treni-km percorsi dalla flotta di treni non coperti da contratto di manutenzione full service ed i maggiori impieghi di materiali per le riparazioni dovute ad atti di vandalismo normalmente non ricomprese nei contratti di full service.

Oneri diversi

Gli oneri, inclusivi dei costi annuali per la sicurezza, sono stati quantificati nella misura di circa € 0,5 milioni/anno.

Service costi corporate

COTRAL è una azienda con una struttura corporate consolidata già esistente, che sarà di supporto anche alla nuova Business Unit ferro; una parte del personale amministrativo già presente nella struttura di COTRAL, ad esempio, svolgerà le proprie mansioni in modo trasversale a supporto di tutte le BU operative. Per tale motivo i costi generali di struttura saranno suddivisi tra tutte le BU operative, prendendo a riferimento driver quali l'ammontare dei corrispettivi o il numero di addetti diretti.

Tali costi riguardano tutte le macro-voci precedentemente analizzate (costi per servizi, costi del personale, costi per godimento dei beni di terzi ed altri oneri); la voce più consistente è relativa al ribaltamento del costo del personale (circa € 1,8 milioni a inizio periodo), altre voci di costo di maggiore entità sono inerenti a: vigilanza, assicurazioni, attività di comunicazione e customer care, servizi HW SW, prestazioni professionali esterne, spese legali e notarili, utenze, formazione, canoni per licenze SW. Complessivamente la quota dei costi ribaltati ad inizio del periodo di affidamento è pari a circa € 3,3 milioni (compresi nella quantificazione delle voci precedentemente descritte).

Ammortamenti

Tale voce accoglie gli ammortamenti delle immobilizzazioni corporate di COTRAL attribuite al ramo ferroviario e gli ammortamenti degli investimenti in nuovo materiale rotabile effettuati in arco piano. I valori delle immobilizzazioni oggetto di ammortamento sono stati determinati partendo dai valori al 31/12/2020 così come indicati Due Diligence effettuata



da Crowe Bompani del 30 giugno 2021 ("Due Diligence CB") nel corso dei primi mesi del 2021.

Inoltre, tale voce considera gli ammortamenti ed immobilizzazioni derivanti dall'attribuzione al ramo di alcuni cespiti corporate (relativi a fabbricati sedi amministrative, mobili e arredi, infrastrutture tecnologiche, macchine elettroniche, licenze, marchi, software).

1.10 Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio

Lo scopo dello schema 2 è quello di determinare il Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio su cui applicare il tasso di remunerazione (pari al WACC - Weighted Average Cost of Capital - nominale ante imposte) per il calcolo dell'utile ragionevole.

La situazione patrimoniale di apertura

Il prospetto di Stato Patrimoniale riflette in maniera semplificata gli effetti in capo a COTRAL dell'acquisizione da ATAC del ramo relativo al servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma-Lido e Roma-Viterbo. In particolare, la situazione patrimoniale di apertura al 1 gennaio 2022 prevede le seguenti attività e passività: il magazzino ricambi che si ipotizza di acquisire da ATAC valorizzato pari a € 6,7 milioni (sulla base della Due Diligence CB) e la quota parte del fondo TFR del personale corporate di COTRAL per € 2,38 milioni circa.

Il magazzino ATAC è stato valorizzato sulla base del valore al 31/12/2020 indicato nel documento Due Diligence CB, pari a € 6,7 milioni. Il magazzino in arco piano riflette la movimentazione dei ricambi, ipotizzando un impiego degli stessi per la manutenzione e il ripristino dei treni non coperti da contratto di manutenzione di full service. Il magazzino viene movimentato al fine di riflettere, a fine piano, l'incidenza dei treni-km percorsi dalla flotta di treni non coperti da contratto di manutenzione full service ed i maggiori acquisti dovuti ai materiali per le riparazioni dovute ad atti di vandalismo normalmente non ricomprese nei contratti di full service. La consistenza del magazzino al 2031 si attesta a circa € 2,9 milioni.

Capitale circolante

Il Capitale circolante è costituito da crediti commerciali e magazzino.

Per la determinazione del valore dei Crediti commerciali sono stati assunti dei giorni di dilazione degli incassi derivanti dalle voci di ricavo pari a 30 giorni.

Inoltre, nel capitale circolante attivo è stato considerato un magazzino ricambi nell'ipotesi che COTRAL lo acquisti da ATAC, come descritto in precedenza.



Debiti

In particolare, la voce è composta dai debiti verso i fornitori, i quali sono stati determinati assumendo giorni di dilazione dei pagamenti pari a 60 giorni per tutti i costi operativi ad eccezione di quelli del personale.

1.11 Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato

L'obiettivo dello schema 3 è la determinazione della compensazione variabile per l'intera durata del contratto, calcolata come effetto finanziario netto dell'obbligo di servizio, inteso come differenza tra uscite ed entrate relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, al netto delle eventuali ulteriori entrate da ricavi potenziali prodotti dagli effetti di rete, più un ragionevole utile determinato attraverso l'applicazione di un tasso di remunerazione del Capitale Investito Netto regolatorio (pari al WACC nominale ante imposte) definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Tale tasso di remunerazione è identificato nella delibera ART 33/2021 del 12 marzo 2021 - *Valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia di cui alla delibera dell'Autorità n. 154/2019*. Il valore del tasso WACC identificato nella delibera per il settore dei servizi ferroviari è pari al 5,93% (valore nominale ante imposte).

Le entrate sono pari ai ricavi da assolvimento degli Obblighi di Servizio Pubblico ("OSP") di cui allo Schema 1, si precisa che non sono stati individuati Effetti positivi di rete indotti.

Le Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP sono pari alla somma del Totale costi operativi e Totale ammortamenti così come riportati nello Schema 1 e in conformità con le indicazioni contenute nel documento Annessi all'allegato A - Atto di regolazione della delibera ART 154/2019 del 29 novembre 2019.

Lo Schema 3 evidenzia un Effetto Finanziario Netto (compensazione variabile) pari a complessivi € 420,5 milioni nel periodo concessorio, equivalente ad una compensazione annua costante (calcolata al tasso WACC del 5,93%) pari a € 42,1 milioni di Euro.

1.12 Schema 4 - Rendiconto Finanziario

L'obiettivo dello Schema 4 è quello di valutare l'evoluzione della situazione finanziaria (liquidità e solvibilità) nel periodo di vigenza del contratto di servizio.

In particolare, lo schema rappresenta i flussi di cassa legati alla gestione del ramo ferroviario ed evidenzia il flusso di cassa annuo non cumulato.



Ai fini del calcolo delle voci del gruppo 1, determinanti il Flusso di cassa dell'attività operativa, sono stati sommati ai ricavi e costi operativi gli effetti di dilazione dei relativi incassi e pagamenti in coerenza con quanto rappresentato in precedenza nello Schema 2 per la determinazione del Capitale circolante e della voce Debiti. Le imposte sono state sviluppate secondo un approccio semplificato che non prevede meccanismi di acconto e saldo.



I flussi di cassa relativi al fondo TFR (si precisa che in linea con quanto previsto dall'Allegato 2 al Decreto ministeriale numero 157 del 28/03/2018, il fondo TFR non è stato utilizzato nei conteggi ai fini della determinazione del CIN regolatorio), riflettono le dinamiche di uscita del personale acquisito con i rami ferroviari e include la quota di ribaltamento corporate del fondo TFR afferente agli FTE amministrativi

Il flusso di cassa dell'attività di investimento rappresenta l'esborso iniziale per l'acquisizione degli asset strumentali e successivamente quello connesso ai ribaltamenti di immobilizzazioni corporate, così come anche rappresentato nella descrizione del precedente Schema 1. Il totale degli investimenti atteso in arco piano è pari a € 33,4 milioni, di cui € 28,6 per materiale rotabile e la rimanente parte per investimenti a livello centrale di COTRAL corporate; il pagamento delle somme per gli investimenti in immobilizzazioni è assunto avvenire entro l'anno solare di acquisto.

La voce incremento mezzi di terzi accoglie il valore del finanziamento soci (fruttifero al tasso di interesse dell'1%) acceso per sostenere l'acquisizione del ramo ferroviario da ATAC. Il finanziamento ipotizzato ammonta a massimi € 32,9 milioni. Il piano di rimborso prevede una durata di 10 anni e un c.d. *grace period* di un anno nel corso del 2022 (in tale periodo non vengono corrisposti pagamenti a titolo di capitale, per gli interessi maturati viene erogata un'ulteriore tranche di finanziamento per la loro copertura).

La voce (Decremento) di mezzi di terzi include il rimborso del finanziamento soci, calcolati sulla base di una rata costante comprensiva di rata capitale e quota interessi (c.d. ammortamento francese).

Il calcolo della variazione delle disponibilità liquide evidenzia flussi di cassa di periodo negativi negli anni successivi al 2027, anche per la minore redditività operativa generata dal corrispettivo erogato dall'Ente appaltante che risente della progressiva diminuzione della componente di remunerazione del Capitale Investito Netto; tuttavia, la cassa cumulata evidenzia nell'arco del piano valori sempre positivi.



1.13 Prospetti schemi regolatori

Schema 1 - Conto Economico regolatorio

Schema 1 - Conto Economico regolatorio		2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
Ricavi												
1.a	Ricavi da traffico	4.157	11.195	12.155	12.343	13.484	13.767	14.014	14.224	14.437	14.654	7.436
1.b	Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	255	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282
	- di cui: complessivo dei contratti di servizio											
	- di cui: per contratti pubblici per acquisto materiale materiale e altri approvvigionamenti ferroviari											
	- di cui: per agevolazioni ed esenzioni tariffarie											
	- di cui: per altri servizi e imprese	(255)	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282
1.c	Proventi di immobilizzazioni per lavori interni											
1.d	Altri ricavi (proventi e interessi) - al netto degli interessi											
1	Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	4.412	11.710	12.675	12.868	14.015	14.304	14.556	14.771	14.990	15.211	7.718
2	Effetti positivi di rete indotti											
Costi												
3.a	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(1.671)	(3.586)	(3.642)	(4.152)	(3.438)	(3.525)	(2.700)	(2.727)	(2.754)	(2.781)	(1.405)
3.b	Costi per servizi	(10.230)	(25.501)	(25.366)	(22.223)	(23.470)	(25.551)	(25.608)	(25.800)	(26.030)	(26.289)	(13.259)
	- di cui: per energia elettrica											
	- di cui: per manutenzione											
	- di cui: per assicurazioni											
3.c	Costi per godimento beni di terzi	(882)	(1.690)	(1.807)	(1.741)	(1.768)	(1.900)	(1.917)	(1.919)	(1.931)	(1.950)	(979)
	- di cui: per canoni infrastrutturali											
3.d	Costo del personale	(9.860)	(19.941)	(20.364)	(20.674)	(21.009)	(21.274)	(21.402)	(21.318)	(21.079)	(21.190)	(10.686)
3.d.i	- di cui: personale operativo											
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	(591)	(661)	(552)	(349)	(435)	(322)	(322)	(322)	(322)	(322)
3.f	Oneri diversi di gestione	(225)	(458)	(477)	(490)	(498)	(507)	(511)	(510)	(512)	(518)	(260)
3	Totale costi operativi	(22.867)	(51.767)	(52.317)	(49.831)	(50.532)	(53.192)	(52.459)	(52.596)	(52.628)	(53.050)	(26.910)
4=1+2+3	Risultato Operativo Lordo (EBITDA)	(18.455)	(40.057)	(39.642)	(36.963)	(36.517)	(38.889)	(37.903)	(37.824)	(37.638)	(37.838)	(19.192)
	Ammortamenti per rischi e accantonamenti											
	Utilizzo fondi pertinenti al servizio											
5	Totale Ammortamenti	(1.415)	(2.555)	(2.662)	(2.763)	(2.774)	(2.627)	(2.501)	(2.472)	(2.462)	(2.462)	(1.231)
6=4-5	Risultato Operativo Netto (EBIT)	(19.870)	(42.612)	(42.304)	(39.727)	(39.291)	(41.515)	(40.405)	(40.296)	(40.101)	(40.300)	(20.423)
7	Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP											



Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 - Stato Patrimoniale Regolatorio		2021	2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
1.a	Immobilizzazioni Immateriali												
1.b	Immobilizzazioni Materiali	28.572	27.158	25.101	23.123	20.940	18.693	16.606	14.589	12.519	10.488	8.487	7.486
1	Totale Immobilizzazioni	28.572	27.158	25.101	23.123	20.940	18.693	16.606	14.589	12.519	10.488	8.487	7.486
2.a	Rimanenze	6.749	6.749	6.158	5.497	4.945	4.596	4.161	3.839	3.517	3.195	2.873	2.551
2.b	Crediti	-	4.164	4.629	4.656	4.460	4.506	4.700	4.603	4.613	4.603	4.626	4.665
2.b.i	- di cui: commerciali	-	4.164	4.629	4.656	4.460	4.506	4.700	4.603	4.613	4.603	4.626	4.665
2.b.ii	- di cui: altri crediti												
2	Totale Attivo Circolante	6.749	10.912	10.787	10.152	9.404	9.102	8.860	8.442	8.130	7.798	7.499	7.216
3.a	Debiti	-	(4.350)	(5.209)	(5.205)	(4.779)	(4.874)	(5.255)	(5.119)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.296)
3.a.1	- di cui: Debiti verso fornitori	-	(4.350)	(5.209)	(5.205)	(4.779)	(4.874)	(5.255)	(5.119)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.296)
3	Totale Debiti	-	(4.350)	(5.209)	(5.205)	(4.779)	(4.874)	(5.255)	(5.119)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.296)
4=1+2-3	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	35.321	33.720	30.679	28.070	25.566	22.921	20.212	17.913	15.480	13.073	10.721	9.407
5	Disponibilità liquide	0	2.463	3.865	4.244	4.581	4.924	5.191	4.852	4.427	3.888	3.253	2.946
6=4-5	Capitale Investito Netto Operativo	35.321	31.257	27.014	23.826	20.984	17.997	15.021	13.061	11.053	9.185	7.467	6.460



Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato		2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
A	Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	4.412	11.710	12.675	12.868	14.015	14.304	14.556	14.771	14.990	15.211	7.718
1a	- di cui: Entrate da tariffa	4.157	11.155	12.155	12.343	13.484	13.767	14.014	14.224	14.437	14.654	7.455
1b	- di cui: Entrate da corrispettivo											
1c	- di cui: Altri entrate	255	555	520	525	531	536	541	547	552	558	262
B	Effetti positivi di rete indotti											
C=A+B	Entrate + effetti positivi di rete	4.412	11.710	12.675	12.868	14.015	14.304	14.556	14.771	14.990	15.211	7.718
D	Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	24.282	54.322	54.979	52.595	53.306	55.819	54.961	55.067	55.090	55.511	28.141
E	Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	35.321	33.720	30.679	28.070	25.566	22.921	20.212	17.913	15.480	13.073	10.721
F	Tasso di congrua remunerazione del GN (%)	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%	5,93%
G=F*E	Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	1.047	2.000	1.819	1.665	1.516	1.359	1.199	1.062	918	775	318
H=D+G	Uscite + Utile ragionevole	-	25.329	56.321	54.259	54.822	57.178	56.159	56.130	56.008	56.287	28.459
I=H-C	Effetto Finanziario Netto (Com pensazione variabile)	-	20.918	44.611	41.391	40.807	42.874	41.603	41.358	41.019	41.075	20.741
L=C+I	Entrate + Effetti positivi di rete + Com pensazione variabile	-	25.329	56.321	54.259	54.822	57.178	56.159	56.130	56.008	56.287	28.459
M	VANL	411.519										
N	VANH	411.519										
O	VANI	312.016										
P	Compenzazione costante	42.189										
Q=I-P	Poste figurative	0	(177)	2.422	1.934	(798)	(1.382)	685	(586)	(831)	(1.171)	(1.114)
	Valore attuale delle poste figurative		(172)	2.221	1.675	(653)	(1.067)	499	(403)	(540)	(718)	(645)

Schema 4 - Rendiconto Finanziario



Schema 4 - Rendiconto Finanziario		2021	2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
1 a	Incassi da tariffa		3.473	10.958	12.079	12.324	13.390	13.744	13.997	14.204	14.420	14.636	7.422
1 b	Incassi da corrispettivo		17.479	44.383	44.174	41.606	40.855	42.704	41.717	41.369	41.047	41.071	20.717
1 c	Altri incassi		213	515	520	525	530	536	541	546	552	557	281
1 d	Pagamenti a fornitori per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(6.749)	(1.121)	(3.546)	(3.634)	(4.067)	(3.555)	(3.511)	(2.837)	(2.721)	(2.749)	(2.777)	(1.401)
1 e	Pagamenti a fornitori per servizi		(6.867)	(24.672)	(25.400)	(22.728)	(23.265)	(25.209)	(25.610)	(25.756)	(25.992)	(26.247)	(13.233)
1 f	Pagamenti al personale	2.380	(9.733)	(19.996)	(20.442)	(20.743)	(21.076)	(21.335)	(21.510)	(21.518)	(21.234)	(21.242)	(10.789)
	Di cui TFR	2.380	53	(56)	(79)	(71)	(68)	(63)	(109)	(201)	(155)	(53)	(104)
1 g	Altri pagamenti		(743)	(2.159)	(2.263)	(2.238)	(2.260)	(2.384)	(2.426)	(2.428)	(2.441)	(2.464)	(1.238)
1 h	Imposte sul reddito di esercizio		(73)	(140)	(127)	(117)	(107)	(96)	(85)	(75)	(66)	(56)	(23)
1	Flusso di cassa dell'attività operativa	(4.368)	2.628	5.343	4.906	4.562	4.513	4.450	3.788	3.620	3.536	3.479	1.735
2 a	Investimenti in immobilizzazioni immateriali												
2 b	(Disinvestimenti) in immobilizzazioni immateriali												
2 c	Investimenti in immobilizzazioni materiali	(28.572)	-	(498)	(684)	(581)	(527)	(540)	(484)	(401)	(432)	(460)	(230)
2 d	(Disinvestimenti) in immobilizzazioni materiali												
2	Flusso di cassa dell'attività di investimento	(28.572)	-	(498)	(684)	(581)	(527)	(540)	(484)	(401)	(432)	(460)	(230)
3 a	Incremento di mezzi di terzi	32.941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3 b	(Decremento) di mezzi di terzi	-	(165)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(1.822)
3 c	Incremento mezzi propri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3 d	(Decremento) mezzi propri	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Flusso di cassa dell'attività finanziaria	32.941	(165)	(3.643)	(1.822)								
4=1+2+3	Variazione delle disponibilità liquide	0	2.463	1.202	579	338	343	267	(339)	(425)	(539)	(625)	(317)
	Disponibilità liquide cumulate	0	2.463	3.665	4.244	4.581	4.924	5.191	4.852	4.427	3.888	3.263	2.946



1.14 Indicatori operativi secondo la delibera ART 120/2018

Benché la Delibera ART n. 120/2018 non trovi applicazione nel caso di servizi eserciti su rete non interconnessa nella parte riguardante l'efficienza di gestione dei servizi (cfr. punto 3 della Misura 1 della stessa), si presentano comunque di seguito i risultati per gli indicatori contenuti nell'Annesso 1 della Delibera stessa che sono maggiormente significativi per la fase di affidamento del servizio. Gli indicatori sono sviluppati a valori reali.

Indicatore di efficienza operativa

Tale indicatore misura l'efficienza operativa definita come il costo operativo per treno-km. Il costo operativo è formato dal costo del personale, il costo di manutenzione, il costo di trazione, il costo di acquisizione di servizi da terzi nonché altri costi operativi. Sono esclusi i costi di accesso all'infrastruttura, sanzioni e premi contrattuali nonché i costi di locazione o di ammortamento del materiale rotabile. Dal grafico che segue è possibile notare come il costo operativo per treno-km sia elevato nei primi anni, fortemente influenzato dai costi necessari per sostenere con servizi sostitutivi le sospensioni programmate del servizio ferroviario, per poi scendere rapidamente fino ad un valore compreso tra i 10 e gli 11 €/treno-km. Questa importante riduzione dei costi unitari avviene man mano che l'operatività delle due linee va a regime in seguito alla conclusione degli interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e dei rotabili. Il primo anno in cui il servizio si può dire completamente a regime per entrambe le linee è il 2027, quando la percorrenza cumulata sarà superiore ai 3,6 milioni di treni-km. A partire dal 2027 si osserva un progressivo efficientamento: i costi operativi unitari nel periodo 2027-2031 si riducono infatti di quasi il 5% per effetto degli efficientamenti legati, tra l'altro, alla manutenzione del materiale rotabile e all'incremento della produttività di macchinisti e capi treno.



Figura 1.1: Evoluzione del costo operativo per treno-km (valori costanti)



Indicatori di efficienza - costi

La seguente tabella mostra l'evoluzione degli indicatori di efficienza per quanto riguarda i costi:

- Il valore del costo operativo per posto-km a sedere segue la stessa dinamica del costo operativo per treno-km, con una riduzione progressiva negli anni per effetto dell'incremento della produttività del personale;



- Il valore del costo operativo per passeggero-km segue la stessa dinamica del costo operativo per posti-km, i passeggeri-km sono stati stimati considerando una percorrenza media di circa 18 km sulla Roma-Lido, di circa 8 km sulla tratta urbana della Roma-Viterbo e di circa 40 km sulla tratta extraurbana;
- Il costo di manutenzione per ore di servizio dei treni decresce nel corso dell'affidamento, arrivando a valori pressoché costanti dopo il 2027 (le ore di servizio sono state stimate a partire dal numero di corse previsto negli anni di affidamento ed il tempo di percorrenza delle singole corse);
- Il costo di manutenzione per treno-km subirà un decremento importante per effetto dei contratti di full-service legati all'acquisto dei nuovi treni, che entreranno in servizio nel corso dell'affidamento in sostituzione dei treni esistenti, e che avranno un costo di manutenzione unitario inferiore rispetto a quello previsto per i treni esistenti;
- Per effetto dell'efficientamento dei processi manutentivi, anche la frazione di costi di manutenzione sul totale dei costi operativi subirà un calo, passando dal circa 24% iniziale a valori inferiori al 20% al termine dell'affidamento.



Tabella 1.2: Evoluzione degli indicatori di efficienza - costi

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Costo operativo per posto-km	costi operativi/posti-km a sedere	(0,069)	(0,078)	(0,066)	(0,057)	(0,056)	(0,051)	(0,049)	(0,049)	(0,048)	(0,048)	(0,048)
Costo operativo per pass-km	costi operativi/pax-km	(0,086)	(0,073)	(0,072)	(0,066)	(0,065)	(0,066)	(0,063)	(0,063)	(0,062)	(0,062)	(0,062)
Costi Manutenzione per ore di servizio	Costi Manutenz/ore di servizio dei treni	(145,16)	(147,747)	(129,729)	(116,254)	(111,829)	(96,478)	(85,741)	(84,672)	(83,604)	(83,604)	(83,604)
Costi Manutenzione per treno-km	costi di manutenztreni-km	(3,313)	(3,614)	(3,233)	(2,913)	(2,713)	(2,423)	(2,153)	(2,126)	(2,100)	(2,100)	(2,100)
Costi Manutenzion e per costi operativi	costo di manutenzione/costi operativi	0,223	0,215	0,227	0,238	0,228	0,223	0,203	0,203	0,203	0,203	0,203

Indicatori di efficienza - ricavi

La seguente tabella mostra l'evoluzione degli indicatori di efficienza per quanto riguarda i ricavi. Si sottolinea come i ricavi da traffico delle due linee oggetto dell'affidamento siano inclusi all'interno del sistema tariffario Metrebus, pertanto non sono legati in maniera diretta alla domanda



effettiva di passeggeri. La loro evoluzione, pertanto, si basa sulle assunzioni contenute all'interno del capitolo 0. Si nota in particolare che la cosiddetta “*coverage ratio*”, vale a dire la percentuale dei costi operativi coperti dai ricavi da traffico, cresca in maniera progressiva durante l'affidamento, fino a superare il 35% a fine periodo. Di converso, i ricavi totali per treno-km e passeggero-km, formati sostanzialmente da ricavi da traffico e corrispettivo, subiscono una progressiva riduzione dovuta alla riduzione dei costi operativi e, di conseguenza, alla riduzione del corrispettivo unitario.

Tabella 1.3: Evoluzione degli indicatori di efficienza - ricavi

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ricavi da Traffico per treno km	ricavi da traffico/treni-km	3,283	4,344	4,058	3,774	3,959	3,561	3,589	3,607	3,624	3,642	3,660
Ricavi da Traffico per posto-km	ricavi da traffico/posti-km a sedere	0,015	0,020	0,019	0,018	0,018	0,017	0,017	0,017	0,017	0,017	0,017
Ricavi da Traffico per passeggero-km	ricavi da traffico/pax-km	0,019	0,019	0,020	0,020	0,022	0,021	0,021	0,022	0,022	0,022	0,022
Ricavi totali per treno-km	ricavi totali/treni-km	19,970	21,842	18,969	16,614	16,130	14,831	14,429	14,288	14,125	14,063	14,096

Indicatori di produttività

Gli indicatori di produttività pongono l'attenzione sull'efficienza dell'organizzazione aziendale:



- Il costo totale del lavoro per addetto rimane all'incirca costante per tutta la durata dell'affidamento (i dati sono a valori costanti) attorno ai 65.000 € per FTE⁷;
- Il numero di treni-km per addetti operativi e totali, invece, subisce un sostanziale incremento negli anni, a sottolineare l'incremento di produttività perseguito da COTRAL. Se si escludono gli anni dal 2022 al 2026, dove l'incremento dei treni-km è dovuto in larga parte alla progressiva conclusione degli investimenti operati sull'infrastruttura e sul materiale rotabile, a partire dal 2027 la produzione per addetto subirà un incremento di circa il 4%. Si sottolinea tuttavia come tale valore sia scarsamente significativo in quanto la manutenzione dei rotabili della Roma-Viterbo sarà via via esternalizzata, con una riduzione dello staff a cui non corrisponde una riduzione dei costi proporzionale. Al fine di valutare l'incremento di efficienza generale e di produttività dei fattori si ritiene in questo caso maggiormente significativo considerare i costi operativi unitari per treno-km.

Tabella 1.4: Evoluzione degli indicatori di produttività

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Costo del lavoro per totale numero addetti	costi del lavoro totale/n. addetti totali	32,312	64,689	65,391	65,603	65,640	65,793	65,737	65,471	65,401	65,304	32,599
Treni-km per numero addetti operativi	treni-km/n. addetti operativi	4,737	9,546	10,987	11,854	12,149	13,653	13,705	13,863	14,190	14,246	7,123

⁷ Full time equivalent, ovvero numero di risorse a tempo pieno, considerando quindi le risorse a tempo parziale come una frazione di FTE.



Treni-km per numero addetti totali	treni-km/n. addetti totali	4,150	8,365	9,628	10,390	10,656	11,975	12,015	12,136	12,387	12,429	6,215
------------------------------------	----------------------------	-------	-------	-------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	-------

Indicatori di efficienza

Gli indicatori di efficienza indicano i target di puntualità e produttività per il servizio ferroviario che COTRAL prevede di raggiungere. Visti i lavori programmati, gli ammodernamenti ed il nuovo materiale rotabile, si prevede un servizio a tendere efficiente, con una forte discontinuità rispetto al recente passato, caratterizzato da numerose corse non effettuate e notevoli ritardi sulle percorrenze.

Nei primi due anni di affidamento saranno presenti numerosi lavori sulla linea, in particolare sulla tratta extraurbana della Roma-Viterbo, che potrebbero produrre ritardi nella circolazione di tale servizio, tali da determinare indici più contenuti. Superato questo primo periodo transitorio è prevedibile il raggiungimento di livelli più elevati.

Tabella 1.5: Evoluzione degli indicatori di efficienza

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Puntualità (solo causa IF)	n. treni in orario/n. treni circolati	0,795	0,857	0,954	0,960	0,966	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965
Scostamenti da orario (solo causa IF)	tempo di ritardo/tempo di percorrenza	0,088	0,096	0,096	0,080	0,054	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050	0,050



Regolarità Treni (solo causa IF)	n. treni circolati/n. treni programmati	0,934	0,939	0,952	0,952	0,966	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965	0,965
-------------------------------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Indicatori di monitoraggio

Per gli indicatori di monitoraggio si è preso a riferimento per il servizio della Roma-Lido il bacino di domanda della popolazione della Città Metropolitana di Roma, mentre per la Roma-Viterbo è stata considerata anche la popolazione della provincia di Viterbo.

La velocità commerciale teorica si mantiene sufficientemente costante nel periodo di affidamento, con variazioni puntuali nei primi anni dovute all'evoluzione del servizio a causa dei lavori di ammodernamento (periodi di interruzione di alcune tratte di servizio, in particolare sulla tratta extraurbana della Roma-Viterbo). A partire dal 2027 il servizio va a regime e la velocità si mantiene costante.

La velocità commerciale effettiva rappresenta una stima sulla base dell'efficienza attesa dal servizio.



Tabella 1.6: Evoluzione degli indicatori di monitoraggio

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Utilizzo servizio	Pass-km/(domanda da servire nel bacino di mobilità in cui ricade l'affidamento)	46,179	123,144	123,144	123,304	125,789	128,243	129,454	129,454	129,454	129,454
Adeguatezza Servizio	Posti-km/(domanda da servire nel bacino di mobilità in cui ricade l'affidamento)	57,157	115,191	132,588	143,328	147,787	166,085	166,085	166,085	166,085	166,085
Velocità commerciale (teorica)	Treni-km annui programmati/ore treno anno da programma di esercizio (km/h)	43,820	40,880	40,129	39,907	41,216	39,821	39,821	39,821	39,821	39,821
Velocità commerciale (effettiva)	Treni-km annui circolati totali/ore treno anno effettivamente realizzate (km/h)	37,636	35,030	34,853	35,159	37,778	36,597	36,597	36,597	36,597	36,597



Indicatori sugli investimenti

Sebbene la maggior parte degli investimenti verrà effettuata dalla Regione Lazio, COTRAL prevede di ottemperare a tutti gli investimenti di propria competenza nelle tempistiche prestabilite.

Tabella 1.7: Evoluzione degli indicatori sugli investimenti

Indicatore	Unità di misura	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rinnovo del materiale rotabile (acquisto di nuovo materiale rotabile e/o attività di manutenzione straordinaria di revamping e restyling) – RMR	(valore degli investimenti realizzati in RMR / valore degli investimenti programmati in RMR) * 100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Utilizzo di nuove tecnologie informatiche ai processi produttivi – ICT	(valore degli investimenti realizzati in ICT / valore degli investimenti programmati in ICT) * 100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Ammodernamento o costruzione di impianti di manutenzione – INF	(valore degli investimenti realizzati in INF / valore degli investimenti programmati in INF) * 100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100