

Regione Lazio

Atti della Giunta Regionale e degli Assessori

Deliberazione 15 febbraio 2022, n. 49

Affidamento in concessione alla Società COTRAL SpA dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali "Roma - Lido di Ostia" e "Roma - Civita Castellana - Viterbo". Approvazione della relazione di cui all'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, e dello schema di contratto di servizio.

OGGETTO: Affidamento in concessione alla Società COTRAL SpA dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali “Roma – Lido di Ostia” e “Roma – Civita Castellana – Viterbo”. Approvazione della relazione di cui all’art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, e dello schema di contratto di servizio.

LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell’Assessore ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità

VISTI:

- lo Statuto della Regione Lazio;
- la legge regionale 18 febbraio 2002, n. 6, recante: “Disciplina del sistema organizzativo della Giunta e del Consiglio e disposizioni relative alla dirigenza ed al personale regionale”;
- il regolamento regionale 6 settembre 2002, n. 1: “Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della Giunta regionale”;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 203 del 24 aprile 2018, come modificata dalla deliberazione di Giunta regionale n. 252/2018, con la quale si è provveduto, tra l’altro, ad una parziale ridefinizione dell’assetto organizzativo delle strutture della Giunta Regionale ed alla relativa rideterminazione delle direzioni regionali;
- la deliberazione di Giunta regionale 5 giugno 2018, n. 272, che ha conferito l’incarico di Direttore della Direzione Regionale Infrastrutture e Mobilità al dott. Stefano Fermante;
- il decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118: “Disposizioni in materia di armonizzazione dei sistemi contabili e degli schemi di bilancio delle Regioni, degli enti locali e dei loro organismi, a norma degli articoli 1 e 2 della legge 5 maggio 2009, n. 42” e relativi principi applicativi, come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126;
- la legge regionale 12 agosto 2020, n.11: “Legge di contabilità regionale”;
- il Regolamento regionale 9 novembre 2017, n. 26: "Regolamento regionale di Contabilità", adottato in attuazione dell'articolo 3 della l.r. 25/2001 ed ai sensi dell'articolo 47, comma 2, lettera b), dello Statuto;
- l’articolo 10 comma 3 lettera b) del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118;
- la legge regionale 30 dicembre 2021, n. 20 “Legge di stabilità regionale 2022”;
- la legge regionale 30 dicembre 2021, n. 21 “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2022-2024”;
- la deliberazione di Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 992, concernente: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2022-2024. Approvazione del 'Documento tecnico di accompagnamento', ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate ed in missioni, programmi, titoli e macroaggregati per le spese”;
- la deliberazione di Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 993, concernente: “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2022-2024. Approvazione del 'Bilancio finanziario gestionale', ripartito in capitoli di entrata e di spesa ed assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa”;

- la deliberazione di Giunta regionale del 18 gennaio 2022 n. 8 concernente “Indirizzi per la gestione del bilancio regionale 2022-2024 ed approvazione del bilancio reticolare, ai sensi degli articoli 30, 31 e 32, della legge regionale 12 agosto 2020, n. 11.”

VISTI altresì:

- il D.P.R. n. 753 dell’11 luglio 1980 “Nuove norme in materia di Polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”;
- la Legge 7 agosto 1990, n. 241, “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”;
- il decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422: “Conferimento alle Regioni e agli Enti Locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell’art. 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59” e successive modifiche ed integrazioni;
- la legge regionale 16 luglio 1998, n. 30: “Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale” e successive modificazioni ed integrazioni, ed in particolare l’art. 19 (Procedure per l’affidamento dei servizi);
- l’Accordo di Programma del 22 dicembre 1999 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio;
- il D.P.C.M. del 16 novembre 2000, che ha individuato e trasferito alle Regioni le risorse finanziarie per l’esercizio delle funzioni e dei compiti conferiti ai sensi degli articoli 8 e 12 del D.Lgs. 422/97 e successive modificazioni;
- l’Accordo di Programma del 20 dicembre 2002 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Lazio;
- il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338 del Parlamento Europeo e del consiglio del 14 dicembre 2016, 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;
- la Legge 23 luglio 2009, n. 99, ed in particolare l’art. 61 (*Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*);
- il D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175: “Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica”, ed in particolare l’articolo 16 avente ad oggetto “Società in house”;
- la deliberazione di Giunta regionale 23 febbraio 2016, n. 49: “Direttiva in ordine al sistema dei controlli sulle società controllate dalla Regione Lazio anche ai fini dell’esercizio del controllo analogo sulle società in house”;
- la deliberazione di Giunta regionale 16 luglio 2019, n. 479: “Adozione dei nuovi indirizzi in merito all’affidamento dell’esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie Regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Approvazione e pubblicazione di avviso di preinformazione, ai sensi dell’articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007.”;
- la deliberazione di Giunta regionale n. 926 del 01/12/2020: “Ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Differimento del termine per l’affidamento alle

società in house COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A., finalizzato al subentro ad ATAC S.p.A. nella gestione del servizio di trasporto e delle reti infrastrutturali”;

- la deliberazione di Giunta regionale n. 404 del 25/06/2021: *“Ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Ulteriore differimento del termine per l’affidamento alle società in house COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A., finalizzato al subentro ad ATAC S.p.A. nella gestione del servizio di trasporto e delle reti infrastrutturali. Proroga della scadenza del Contratto di Servizio vigente con ATAC S.p.A.”;*
- la deliberazione di Giunta regionale del 9 dicembre 2021 n. 893: *“Ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Differimento del termine di avvio del servizio da parte di ASTRAL S.p.A. e COTRAL S.p.A. e proroga della scadenza del Contratto di Servizio vigente con ATAC S.p.A. - Atto di indirizzo.”*
- l’art. 37 del D.L. del 06.12.2011 n. 201 e le delibere dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) nn. 16/2018 e 154/2019;
- l’art. 103 della legge regionale n. 14 dell’11 agosto 2021, avente ad oggetto: *“Trasferimento in proprietà a Roma Capitale, ai sensi dell’art. 103, comma 1, della legge regionale 11 agosto 2021, n. 14, dell’infrastruttura, degli impianti e delle pertinenze relativi alla ferrovia Roma- Giardinetti”;*
- il decreto legislativo del 14 maggio 2019, n. 50: *“Attuazione della direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell’11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie”;*
- la legge 24 dicembre 2007, n. 244, art. 2 c. 461, con la quale si fissano le disposizioni che l’Autorità competente è tenuta ad applicare in sede di stipula dei contratti di servizio per tutelare i diritti dei consumatori e degli utenti;
- il D.L. 18 ottobre 2012 n. 179, convertito dalla L. 17 dicembre 2012 n. 221 art. 34 c. 20: *“Per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l’economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l’affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell’ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall’ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste.”;*
- il D.L. 23 dicembre 2013 n. 145, convertito dalla L. 14 febbraio 2014 n. 9 art. 13: *“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 deliberazione della Giunta regionale 9 dicembre 2014, n. 875, recante: *“Disposizioni relative al sistema tariffario integrato denominato "METREBUS": Modifiche ed integrazioni alla Deliberazione della G.R. n. 8171 del 18/10/1994 - Istituzione nuovi "Titoli Roma" e*

adesione all'istituzione di un "Titolo Notturno". Modifiche alle quote di ripartizione degli introiti tra i partecipanti al sistema integrato "METREBUS";

- la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti 28 novembre 2019, n. 154, recante: *“Atto di regolazione recante la “Revisione della delibera n. 49/2015 - 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”.*
- la deliberazione dell’Autorità Regolazione Trasporti 11 marzo 2021, n. 33, recante: *“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 n. 154/2019”.*

PREMESSO che:

- ai sensi dell’art. 117 della Costituzione italiana, 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;
- ai sensi 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 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;
- ad oggi la gestione del servizio di trasporto ferroviario inerente alle reti “ex concesse” è in capo ad ATAC S.p.A., da ultimo prorogata ex art. 5, par. 5 Reg. Ue n. 1370/2007 fino al 30 giugno 2022 con deliberazione di Giunta regionale n. 893 del 9 dicembre 2021, che disciplina anche la gestione delle relative infrastrutture;
- la deliberazione di Giunta Regionale 16 luglio 2019, n. 479 ha previsto l’avvio dell’attività istruttoria finalizzata alla verifica dei presupposti tecnici ed economici per la concessione a Cotral della gestione del servizio ferroviario regionale sulle linee Roma - Lido di Ostia e Roma – Civita Castellana – Viterbo;

PRESO ATTO che:

- la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità, in attuazione della richiamata deliberazione 479/2019, ha avviato ed espletato la predetta attività istruttoria muovendo dalla programmazione dei servizi ferroviari esistenti, nonché dagli interventi programmati di ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie interessate, di manutenzione e revisione del materiale rotabile esistente e di acquisto di nuovo materiale rotabile;
- a tal fine la medesima Direzione Regionale:

- a) ha provveduto ad istituire specifici Gruppi di Lavoro tematici con il compito di esaminare i vari ambiti e profili interessati dalle attività propedeutiche al subentro (tecnico, personale, giuridico, economico), composti da referenti regionali e delle Società coinvolte nell'operazione di subentro;
- b) ha acquisito una *due diligence* finanziaria finalizzata all'indagine ed all'analisi, sotto il profilo contabile, dei cespiti in capo al Gestore Uscente delle ferrovie isolate "Roma-Lido di Ostia" e "Roma-Civita Castellana-Viterbo", individuando specificamente (i) il cd "ramo infrastruttura" e (ii) il cd "ramo rotabile/gestorio", con specifico riguardo alla valorizzazione contabile dei "beni essenziali e commerciali" di cui alla Misura 9 della deliberazione ART 29.11.2019 n. 154, ivi comprese le poste/partite contabili patrimoniali attive e passive, "correnti" e "non correnti" al 31 dicembre 2020;
- c) sempre di concerto con le Società coinvolte nell'operazione, ha provveduto ad individuare il perimetro relativo alle risorse umane attribuibili ai due rami, al fine di svolgere le procedure sindacali prescritte dalla legge in vista del subentro;
- d) ha sottoscritto con le tre Società (Atac, Astral e Cotral) coinvolte nell'operazione, qualificata in termini di subentro mediante cessione di ramo d'azienda, l'Accordo relativo alla fase di affiancamento di cui alla deliberazione di Giunta regionale del 1° dicembre 2020, n. 926;
- e) ha sottoscritto con Roma Capitale l'Accordo di Collaborazione ex art. 15 L. 241/90, finalizzato al potenziamento delle infrastrutture della linea ferroviaria "Roma-Ostia Lido";
- f) ha acquisito, con il supporto scientifico del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "Antonio Ruberti" dell'Università "La Sapienza" di Roma – al fine di valutare l'adeguatezza della compensazione economica ed un idoneo benchmark di riferimento – l'elaborazione del costo del servizio di trasporto ferroviario relativo alle reti Roma-Lido e Roma-Viterbo in conformità alla metodologia di cui al D.M. 157/2018 relativo al "costo standard";
- g) ha provveduto ad istruire il procedimento di elaborazione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFs) relativo all'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario sulle reti menzionate, in conformità alle previsioni di cui alla delibera ART n. 154/2019, nonché di un Piano Economico Finanziario relativo all'affidamento del servizio di gestione delle predette infrastrutture;
- h) ha svolto la consultazione pubblica prevista dalla deliberazione ART n. 154/2019, mediante avviso pubblicato sul sito internet www.regione.lazio.it in data 15 giugno 2021 e successivamente integrato in data 6 luglio 2021;
- i) ha avviato le attività propedeutiche all'acquisizione dei titoli di sicurezza disciplinati dal d. lgs. 50/2019, rilasciati da ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), previsti per le ferrovie isolate individuate con decreto M.I.T. prot. 347 del 2/08/2019, di cui fanno parte anche le due linee in esame. Tali titoli attestano che il soggetto richiedente ha posto in essere un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di operare in modo sicuro nell'area di esercizio prevista, corrispondente alla singola infrastruttura, o di gestire e far funzionare l'infrastruttura ferroviaria in modo sicuro;

l) in data 30 settembre 2021 ha trasmesso all'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi della Misura n. 2 della Delibera ART n. 154/2019, il documento contenente la relazione ex art. 34, comma 20, D.L. 179/2012 e la relazione di affidamento ai sensi della Misura n. 2 già citata, con i relativi allegati, ai fini dell'espressione del prescritto parere;

CONSIDERATO che:

– all'esito dell'attività istruttoria espletata, con Deliberazione di Giunta regionale del 9 dicembre 2021 n. 893 è stato:

1. differito al 1° luglio 2022 il termine di avvio della gestione relativa alle ferrovie regionali "Roma – Lido di Ostia" e "Roma – Civita Castellana – Viterbo" da parte di COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A., per le ragioni ivi enunciate;
2. prorogata, per l'effetto, ai sensi dell'art. 5, par. 5 del Regolamento 1370/2007, la durata del vigente contratto di servizio con il soggetto gestore ATAC S.p.A. fino al 30 giugno 2022;
3. dato indirizzo alle Direzioni interessate di porre in essere tutte le attività necessarie per l'affidamento della concessione in regime di *in house providing* dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali "ex concesse" in favore della Società COTRAL S.p.A. e per l'affidamento ad ASTRAL S.p.A. della concessione per la gestione dell'infrastruttura, delle relative pertinenze, degli annessi impianti, attrezzature e dei macchinari ad essi funzionali inerenti alle infrastrutture delle medesime ferroviarie regionali "ex concesse";

RILEVATO che:

- in data 20.12.2021 COTRAL S.p.A., ASTRAL S.p.A. e ATAC S.p.A., con l'intervento della Regione Lazio, hanno sottoscritto l'accordo preliminare alla cessione dei rami d'azienda "infrastruttura" e "servizio di trasporto" finalizzata al subentro nella gestione dell'infrastruttura regionale e del servizio di trasporto ferroviario regionale in relazione alle ferrovie "Roma- Lido di ostia" e "Roma-Civita castellana-Viterbo", subordinato all'adozione dei relativi provvedimenti in ordine all'affidamento del servizio di trasporto e della gestione dell'infrastruttura ferroviaria;

CONSIDERATO che:

- obiettivo primario della Regione Lazio è di valorizzare il trasporto ferroviario, asse portante del sistema regionale di trasporto pubblico locale, e di perseguire rilevanti miglioramenti nella qualità dell'offerta, in particolare nella puntualità, nella regolarità, nella composizione e nell'efficienza del materiale rotabile, nell'informazione in tempo reale e garantire, così, il più elevato livello possibile di efficientamento del servizio e, conseguentemente, una più adeguata tutela del cittadino/utente;
- in tale prospettiva, la Regione ha avviato interventi di rinnovamento delle due citate infrastrutture ferroviarie, finanziati con risorse derivanti dal Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014-2020 per un importo pari a 334 milioni di euro, che rendono necessaria l'individuazione di un modello di *governance* e controllo che consenta il conseguimento del più elevato livello di efficacia dell'azione amministrativa;

- la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità ha avviato, con il supporto delle società regionali competenti, una complessa attività istruttoria tesa alla valutazione della forma di affidamento da utilizzare per l'assegnazione del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale relativamente alle ferrovie regionali ex concesse "Roma-Lido di Ostia" e "Roma-Civita Castellana-Viterbo". Tale attività mira, più in generale, a ridefinire nel complesso le reti ed i servizi di trasporto pubblico regionale, in un'ottica di gerarchizzazione, integrazione e continuità spaziale e temporale, coordinando gli orari e potenziando i servizi per i quali esiste una domanda potenziale non soddisfatta o non completamente espressa;

CONSIDERATO che:

- l'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 dispone testualmente: *"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"*;
- l'art. 61 della Legge 23/07/2009, n. 99, dispone che, 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'art. 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6 e all'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007"*;
- l'art. 19 comma 2-ter della 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"*;

RITENUTO che:

- 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 Roma-Viterbo arriva a Piazza del Popolo e la Roma-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 ai nodi di scambio;
- 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, se sviluppata ed integrata;

RILEVATO, altresì, che:

- i rilevanti investimenti già programmati e finanziati sulle infrastrutture ferroviarie, richiederanno consistenti modifiche 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;

CONSIDERATO, pertanto, che:

- a fronte dei consistenti interventi di ammodernamento dell'infrastruttura e del materiale rotabile sopra richiamati, è opportuno mantenere in capo alla Regione, per il tramite della propria azienda controllata, la gestione del servizio ferroviario. Ed infatti, la forma di affidamento *in house* 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 adattare le previsioni contrattuali in vista del completamento dei progetti avviati. Ciò in quanto, l'affidamento *in house* del servizio consente alla Regione di poter contare su una maggiore flessibilità nella gestione degli obblighi contrattuali di cui al contratto di servizio con la società, anche in virtù del controllo analogo che la stessa è in grado esercitare sull'andamento della gestione;
- tale maggiore flessibilità e necessaria capacità di rimodulazione dei servizi, è ancor più rilevante in considerazione del forte livello di integrazione tra 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, con un coordinato utilizzo del servizio sostitutivo in grado di minimizzare i disagi potenziali per l'utenza e garantire un'ottimale tempistica di intervento del predetto servizio;

CONSIDERATO, inoltre, che:

- la modalità di affidamento *in house* consente di esercitare il necessario monitoraggio dei profili di tutela sociale durante la durata del contratto, senza tuttavia rinunciare agli interventi di efficientamento del servizio. Ed 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 di cui all'art. 48 del D.L. n. 50/2017);

ACCERTATO che COTRAL S.p.A.:

- è società *in house providing* a totale partecipazione pubblica, soggetta al controllo analogo della Regione Lazio, come previsto agli artt. 23 e 24 dello Statuto societario;
- è società iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 942379 ed al Registro Elettronico Nazionale delle Imprese di Trasporto su Strada (REN) n. P54177;
- esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione controllante ed opera esclusivamente nel territorio regionale;

RILEVATO che:

- la Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità ha proceduto alla redazione della Relazione di cui all'art. 34, comma 20, D.L. 179/2012 e della Relazione di affidamento di cui alla misura 2 della Delibera ART 154/2019, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che deve intendersi integralmente richiamata (All. 1);
- nella predetta relazione vengono illustrate le ragioni poste a base della scelta per la modalità di affidamento *in house providing*, la compatibilità della stessa rispetto alla normativa applicabile e la sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta;
- nella suindicata relazione vengono altresì definiti i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e di servizio universale, indicate le compensazioni economiche, sulla scorta del Piano Economico Finanziario predisposto, in aderenza alle disposizioni vigenti;
- come emerge dal Piano Economico Finanziario predisposto, il calcolo delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico è stato determinato in conformità ai criteri di cui all'Allegato al Regolamento n. 1370/2007 e di cui alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 154/2019;
- la compensazione risulta, altresì, in linea con la metodologia di calcolo del costo standard di cui al D.M. 157/2018, per come individuato dal Dipartimento di Ingegneria Informatica,

Automatica e Gestionale dell'Università "La Sapienza", su incarico dell'amministrazione regionale;

PRESO ATTO che:

- 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, la Direzione competente ha adottato le opportune integrazioni alla documentazione trasmessa ed ha tenuto conto del parere trasmesso dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per la predisposizione della documentazione allegata alla presente deliberazione;
- le citate integrazioni risultano 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;

CONSIDERATO, pertanto, di poter procedere all'affidamento dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali "Roma – Lido di Ostia" e "Roma – Civita Castellana – Viterbo", come meglio descritti ed individuati nel programma di esercizio allegato alla suindicata Relazione (All. 1), secondo le prescrizioni di cui allo Schema di contratto di servizio allegato alla presente deliberazione quale sua parte integrante e sostanziale (All. 2), ai sensi dell'art. 5, par. 2, del regolamento (CE) 1370/2007 in regime di *in house providing*;

DATO ATTO:

- che la forma di affidamento prescelta:
 - è conforme all'ordinamento comunitario, perché espressamente contemplata all'art. 5, par. 2, del Regolamento (CE) 1370/2007;
 - è espressamente consentita all'art. 61 L. 99/2009;
 - è altresì prevista dall'art. 19 comma 2-ter della L.R. 30/98;
- che il contratto di servizio avrà durata pari a dieci anni, in conformità all'art. 4 del Regolamento 1370/2007, salva la facoltà di proroga di cui al paragrafo 4 dell'art. 4 cit., a decorrere dal 1° luglio 2022;

RILEVATO, altresì, che:

- in ragione dell'esigenza di garantire senza soluzione di continuità un servizio pubblico essenziale quale è quello ferroviario e del necessario trasferimento di risorse umane e strumentali, nonché dell'autonomia di tali complessi aziendali attualmente in capo ad ATAC S.p.A., il subentro nella gestione del servizio configura cessione di ramo di azienda;
- pertanto, l'avvio del servizio va subordinato alla stipula ed all'efficacia del contratto di cessione tra ATAC S.p.A. e COTRAL S.p.A. nonché alla sottoscrizione di un contratto di servizio tra la Regione Lazio e COTRAL S.p.A.;

- nel periodo intercorrente tra la data di adozione della presente deliberazione e l'avvio del servizio il gestore uscente e quello subentrante dovranno operare nel rispetto degli impegni assunti nei protocolli e atti già sottoscritti, ed in particolare nell'accordo di affiancamento sottoscritto in data 03.03.2021, nonché nella "*Integrazione all'accordo relativo alla fase di affiancamento*", allegato al predetto accordo preliminare di cessione di ramo di azienda sottoscritto in data 20.12.2021;

CONSIDERATO che:

- per gli oneri a carico del bilancio regionale, derivanti dal presente atto, si provvederà a prenotare sull'annualità 2022, del bilancio 2022- 2024, l'importo di € 23.009.000,00 sul capitolo U0000D41900, Missione 10 programma 01 piano dei conti;
- per gli ulteriori oneri derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio nel suo periodo di vigenza, così come individuati nell'allegato n. 4 – PEF 2022_2032 – dello schema di contratto (Allegato 2) si provvederà con le risorse rinvenienti dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario" nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'art. 16 bis del D.Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 dell'art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013);

DELIBERA

Tutto ciò premesso, per le motivazioni in narrativa che si intendono integralmente riportate,

- 1) di approvare la Relazione allegata alla presente deliberazione di cui costituisce parte integrante e sostanziale (All. 1) redatta ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, convertito con modifiche dalla Legge 221/2012, nonché ai sensi della misura 2 della Delibera ART 154/2019 per l'affidamento in regime di *in house providing*, dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali "Roma – Lido di Ostia" e "Roma – Civita Castellana – Viterbo" descritti negli allegati alla medesima Relazione;
- 2) di procedere all'affidamento in concessione in regime di *in house providing*, dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali "Roma – Lido di Ostia" e "Roma – Civita Castellana – Viterbo" in favore della Società COTRAL S.p.A., ai sensi dell'articolo 5, par. 2, Regolamento (CE) 1370/2007, dell'art. 61 L. 99/2009 e dall'art. 19, comma 2-ter, L.R. 30/98;
- 3) di approvare lo schema di contratto di servizio (di tipo "net cost"), parte integrante e sostanziale del presente atto (All. 2), per la gestione del servizio a decorrere dalla data del 1° Luglio 2022 e per la durata di dieci anni, salvo facoltà di proroga ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento 1370/2007 e secondo le previsioni economico finanziarie di cui all'Allegato Piano Economico Finanziario simulato (PEFs);
- 4) di subordinare, in ogni caso la sottoscrizione del contratto di servizio ed il conseguente avvio della nuova gestione alla condizione dell'avvenuta stipula ed efficacia del contratto definitivo di cessione del ramo di azienda tra COTRAL S.p.A. e ATAC S.p.A.

- 5) di prenotare sull'annualità 2022, del bilancio 2022- 2024, l'importo di € 23.009.000,00 sul capitolo U0000D41900, Missione 10 programma 01 piano dei conti;
- 6) di provvedere alla copertura degli ulteriori oneri derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio nel suo periodo di vigenza, così come individuati nell'allegato n. 4 – PEF 2022_2032 – dello schema di contratto (Allegato 2 al presente atto) con le risorse rinvenienti dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario" nelle regioni a statuto ordinario, istituito con l'art. 16 bis del D. Lgs. 95/2012, come sostituito dal comma 301 dell'art. 1 della L. 228/2012 (Legge di stabilità 2013).

Il Direttore della Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità provvederà alla sottoscrizione del predetto contratto, con facoltà di apportare le relative modifiche necessarie ritenute non sostanziali.

Il Direttore della Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità provvederà, altresì, ad inviare la Relazione di cui all'Allegato 1, all'Osservatorio per i Servizi Pubblici Locali istituito presso il Ministero per lo Sviluppo Economico.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio.

Allegato 1

**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 determinazione n. G11738 del 30/09/2021

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 sociale 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.

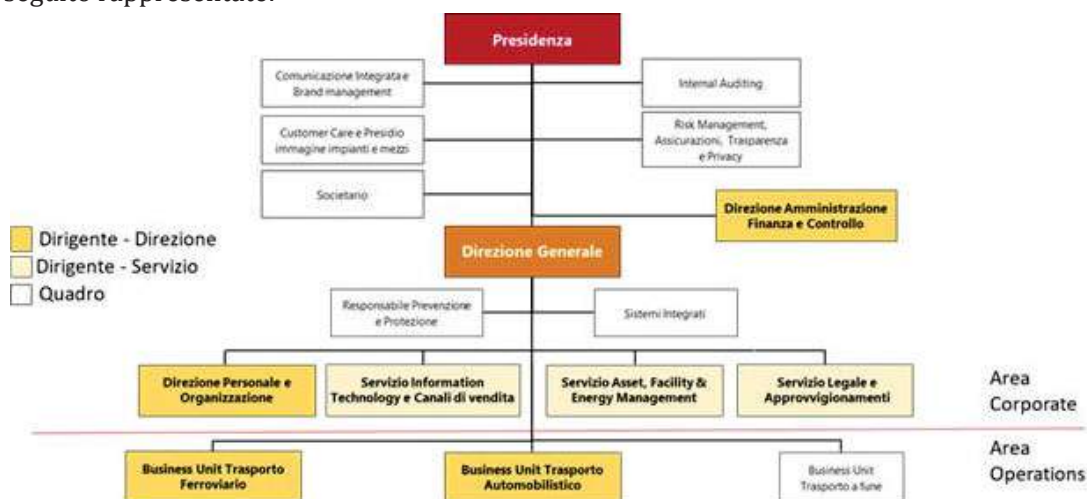
COTRAL, allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, uniformandosi alle migliori pratiche, ha le seguenti certificazioni aziendali:

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 adotterà 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 adattare 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 Programmate 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 connotato 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:

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

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

- non divisibilità,
- 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, deviatoi;
- 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	TRATTA EXTRA URBANA
16	Sacrofano	17,787	Stazione	
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'allocatione 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 vettorexkm 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 sostituiti 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 del 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

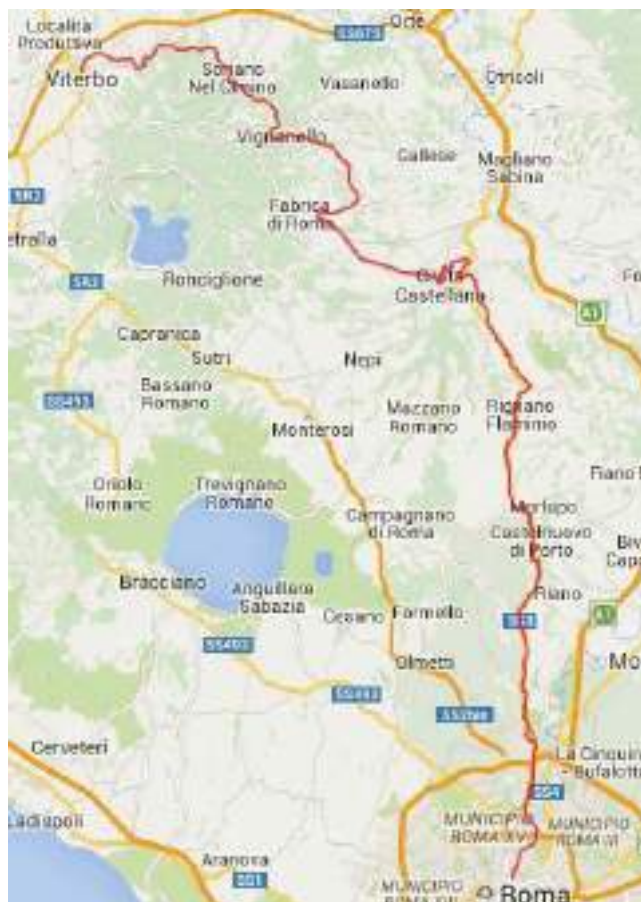
La ferrovia ha una lunghezza complessiva di circa 102 km, di cui i primi 12.5 km (tratta urbana) a doppio binario, con n. 4 stazioni e n. 11 fermate, ed i successivi 89.5 km (tratta extraurbana) a binario semplice, con n. 15 Stazioni e n. 5 fermate.

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.

Flaminio Montebello	Flaminio Viterbo
Flaminio	Flaminio
Euclide	Euclide
Acqua Acetosa	Acqua Acetosa
Campi Sportivi (*)	
Monte Antenne (*)	
Tor di Quinto (*)	
Due Ponti (*)	
Grottarossa (*)	
Saxa Rubra	Saxa Rubra
Centro RAI (*)	
Labaro	
La Ceiba (*)	
Prima Porta	
La Giustiniana (*)	
Montebello	Montebello
	Sacrofano
	Riano
	Castelnuovo di Porto
	Morlapo
	Magliano Romano (*)
	Rignano Flaminio
	Sant'Oreste
	Pian Paradiso (*)
	Civita Castellana
	Catalano
	Faleri (*)
	Fabrica di Roma
	Corchiano (*)
	Vignanello
	Vallerano (*)
	Soriano nel Cimino
	La Formacchia (*)
	Vitorchiano
	Bagnara
	Viterbo

(*) Fermate a richiesta



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

FERROVIE ROMA - VITERBO - PROGRAMMA DI ESERCIZIO 2022 - SECONDO SEMESTRE												
Mese	Tipo giorno	Numero giorni	Totale tratta Roma - Lido		Totale tratta Roma - Viterbo						Treni x km	SOTAFI Treni x km
			Numero corsa	Treni x km	Numero corsa	Numero corsa	S. Dorico	Civitavecchia	Castellorosso / Morlupo	Catania / Viterbo		
Luglio	Lao + Sola	24	154	68.200	10	4	2	2	2	18	68.000	87.180
	Fern + Fern	5	302	9.300	4	2	2	2	8	3.150		
	Totale Luglio tratta Roma - Lido			78.500							71.150	
Agosto	Lao + Sola	24	154	68.000	10	2	2	2	18	36.000	86.051	
	Lao + Sola	5	170	4.350	10	4	4	4	18	4.207		
	Fern + Fern	5	302	9.300	4	2	2	2	8	3.150		
Totale Agosto tratta Roma - Lido			77.350							44.357		
Settembre	Lao + Sola	24	170	68.200	14	4	2	4	18	31.500	114.681	
	Lao + Sola	5	170	4.350	4	2	2	2	8	2.607		
	Fern + Fern	5	302	9.300	4	2	2	2	8	3.150		
Totale Settembre tratta Roma - Lido			81.750							37.257		
Ottobre	Lao + Sola	24	170	68.200	14	4	2	4	18	31.500	114.347	
	Lao + Sola	5	170	4.350	4	2	2	2	8	2.607		
	Fern + Fern	5	302	9.300	4	2	2	2	8	3.150		
Totale Ottobre tratta Roma - Lido			81.750							37.257		
Novembre	Lao + Sola	24	170	68.200	14	4	2	4	18	31.500	111.231	
	Lao + Sola	5	170	4.350	4	2	2	2	8	2.607		
	Fern + Fern	5	302	9.300	4	2	2	2	8	3.150		
Totale Novembre tratta Roma - Lido			81.750							37.257		
Dicembre	Lao + Sola	24	170	68.200	14	4	2	4	18	31.500	189.098	
	Lao + Sola	5	170	4.350	10	2	4	2	18	3.507		
	Fern + Fern	4	302	9.300	4	2	2	2	8	3.150		
	Navate	1	60	750	0	2	0	0	2	119		
Totale Dicembre tratta Roma - Lido			82.300							40.627		
Totale tratta Roma - Lido				343.300								
Totale tratta Roma - Viterbo										296.204		
Totale generale										639.504		

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.

È 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 metropolitana), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2ª classe, Roma/Lido, Roma/Giardineti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È 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.

È 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 (percorsi urbani), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2^a classe, Roma/Lido, Roma/Giardineti e Roma/Viterbo (percorsi urbani). 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:

- Invalidi civili con una percentuale riconosciuta uguale/superiore al 67%;
- Invalidi di Servizio dalla 1^a alla 5^a categoria;
- Invalidi 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.

È 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 e 13 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 (categoria I-V) ovvero verbale di visita collegiale della Commissione Medica Depedaliere 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 online 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 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/Giardineti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È 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.

È 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/Giardineti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È 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.

È 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 Rezzani, 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/Giardineti e Roma/Viterbo (percorso urbano). È valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

Possono 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 beneficenza 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 metropolitana), su bus Cotral (percorso urbano), sulle ferrovie regionali Trenitalia solo 2° classe, Roma/Lido, Roma/Giardineti 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 o 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	€578,40
ANNUALE STUDENTI LAZIO 7 ZONE	€578,40

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	€42,80	€44,40	€47,70
3 ZONE	€57,10	€58,00	€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	€52,30
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 preadornato 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 il classe, Roma-Lido, Roma-Viterbo e Roma-Giardineti) 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 il 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 (esclusa le linee speciali), se accompagnati da un adulto. Non pagano il trasporto i passeggeri 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-Giardineti 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 paniere.
- ✦ Sono ammessi a tariffa normale
- ✦ Cani di piccola e media taglia purché muniti di guinzaglio e museruola a paniere. 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 capelliera.
- ✦ 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 dotazioni delle stazioni/fermate delle due linee sono riportate nelle seguenti tabelle.

Roma - Lido di Ostia: Dotazioni Stazioni

Stazioni/ Fermate	Accesso verificabile	Sella passi	Servizi passi	Sala di aspetto	Box di stazione	Sala DL	Locali commerciali	Locali sicuri
	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)
Porta S.Paola	2+2 collegamenti MD	no	no	no	no	sì	2	2
Basilica S.Paola	*	*	*	*	*	*	*	*
Magliana	*	*	*	*	*	*	*	*
Tor di Valle	2	3PI completate	0	0	sì (non in uso)	no	0	1
Vitinia	1	0	1	no	sì	sì	1	2
Castel Beneccchi	2	0	1	no	sì	no	1	2
Ardea	1	0	1	no	sì	sì (+ DCT)	2	2
Castel Ardeatino	1	1	0	sì	sì	sì	0	2
Lido Nord	1	0	1	no	sì	no	1	2
Lido Centro	2	2	1	no	sì	sì	2	2
Stella Polare	2	1	1	sì	sì	no	2	2
Castel Frascati	1	1	1	sì	sì	no	1	2
C. Colonna	1	1	1	no	sì (non in uso)	sì	1	1

*Accesso/verificabile a stazione/MD gestito di competenza L. 119/11

Roma - Lido di Ostia: Dotazioni Stazioni

Stazioni Fermate	Tornelli ingresso	Tornelli uscita		Valstazioni		Cancelli emergenza	Mob	Biglietteria	Cartelli informativi	Orari
	(num)	Tripodi	Dispositivi auto attivati	biglietti tabelloni	Smartphone					
Porta S.Paolo	8	7	0	8	1	1	0	si	8	si
Basilica S.Paolo	+	+	+	+	+	+	+	+	2	si
Magliana	+	+	+	+	+	+	+	+	2	si
Tor di Valle	4	1	2	4	2	3	1	no	0	si
Vitrinia	4	4	0	4	2	3	2	no	2	si
Castel Bernocchi	2	2	0	2	2	3	2	no	2	si
Ardea	8	10	0	8	2	3	1	no	2	si
Ostia Antica	2	3	0	2	1	3	2	no	2	si
Lido Nord	4	6	0	4	2	1	2	no	2	si
Lido Centro	3	6	2	3	3	3	2	si	2	si
Stella Polare	3	4	1	3	2	1	2	si	2	si
Castel Fusano	3	6	0	3	2	3	2	no	2	si
C.Colombo	4	4	0	4	2	3	2	no	2	si

Roma - Lido di Ostia: Dotazioni Stazioni

Stazioni Fermate	Condizioni generali di trasporto	Piani di evacuazione	Parcheggi pubblici	WC
	(sì/no)	(sì/no)	(sì/no)	(sì/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
Vitrinia	si	si	si (PS)	si
Castel Bernocchi	si	si	si	si
Ardea	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 traszolazione

Stazioni	Accessibilità	Accessori			Scale mobili				
		Quantità	Stato di gestione	Note	Quantità	Stato di gestione	Note		
Porta S. Paolo	✓	✓	0		Stazione accessibile tramite rampa portuale di collegamento con metro B	✓	1		
Basilico S. Paolo	✓	✓	1	non rinnovati	Impianto funzionale direzione Roma in senso a Ferentino (R. proprietà Regione) Impianto funzionale direzione Lido in senso a Linea B (proprietà Comune) Entrambi gli impianti gestiti da Linea B	✓	1	non rinnovate	Sono presenti 2 scale mobili di riserva: 1) scala direzione Roma e 2, una di riserva una di riserva, direzione Lido Entrambi gli impianti sono gestiti da Linea B e sono tutti in senso a Linea B
Maggiata	✓	✓	1	non rinnovati	Impianto funzionale direzione Roma in senso a Ferentino (R. proprietà Regione) Impianto funzionale direzione Lido in senso a Linea B (proprietà Comune) Entrambi gli impianti gestiti da Linea B	✓	1	non rinnovate	Sono presenti 2 scale mobili di riserva: 1) scala direzione Roma e 2, una di riserva una di riserva, direzione Lido Entrambi gli impianti sono gestiti da Linea B e sono tutti in senso a Linea B
Ter di Valle	✓	✓	0	Stazione non accessibile ai disabili (senza)		✓	1		
Velia	✓	✓	1	rinnovati		✓	1	rinnovati	
Cine Teresiano	✓	✓	1	rinnovati		✓	1	non rinnovate (difficoltà in corso)	
Albia	✓	✓	1	non rinnovati		✓	1	non rinnovate	
Cine Antica	✓	✓	1	rinnovati		✓	1	rinnovati	
Lido Nord	✓	✓	1	non rinnovati		✓	1	non rinnovate	
Lido Centro	✓	✓	1	non rinnovati	Impianti fuori servizio prolungati a causa di infiltrazioni ferree (attività risanamento in corso)	✓	1		
Mare Polare	✓	✓	1	rinnovati		✓	1		
Cine Falara	✓	✓	1	rinnovati	Impianti fuori servizio prolungati a causa di infiltrazioni ferree (attività risanamento in corso)	✓	1		
S. Costantino	✓	✓	1	non rinnovati	Impianti fuori servizio prolungati a causa di infiltrazioni ferree (attività risanamento in corso)	✓	1		

20

20

Roma - Viterbo (tratta urbana): Dotazioni Stazioni

Stazioni	Accesso verso esterno	Sala d'aspetto	Box di stazione	Locali commerciali	Tunnel	Cartelli informativi	orari	Condizioni generali di trasporto	Piani di evacuazione	Parcheggi pubblici
Roma P. Romano	1	si	si	si	3	7	3	1	0	no
Piazza Euclidea	1	si	si	no	2	3	4	1	0	no
Roma A. Azzurra	1	si	no	no	2	3	4	1	0	si
Campi Sportivi	2	no	no	no	2	2	5	0	0	si
Monte Antenne	1	no	no	no	3	2	5	0	0	si
Tor di Quinto	1	si	si	no	2	2	4	1	0	no
Due Porti	2	no	no	no	4	4	4	0	0	no
Giulia Rossa	2	no	no	no	1	4	3	0	0	no
Santa Rufina	1	si	si	si	5	5	5	1	0	si
Centro Rai	1	no	si	no	2	2	4	1	0	no
Labaro	2	no	no	no	3	3	5	1	0	si
La Cella	2	no	no	no	3	3	4	0	0	si
Prima Porta	1	si	si	si	3	3	5	1	0	no
Le Quilinarie	2	si	si	no	5	5	4	1	0	si
Municipio	1	si	si	si	3	3	9	1	0	si

21

21

Roma - Viterbo (tratta urbana): Impianti di trazione

Stato di manutenzione	Accessibilità	Accessori			Interventi	Sostanzialità	Stato di cura		Note
		Quantità	Stato di gestione	Note			Quantità	Stato di gestione	
Roma - Il Pincio	X	8	0		Stazione non accessibile ai disabili	La stazione ha la banchina rialzata.	4	0	1
Flaminio Esquilino	✓	8	0		La Marata e Costa è mancata, ma attualmente non funzionanti	Leva servizio in galleria con doghe porta.	4	0	1
Mura A. Borromeo	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Campi Sportivi	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Marce Aniene	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	10
Tor di Quinto	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Das Fanti	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Castro Nuovo	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Santa Maria	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	✓	2	non realizzata
Castro Fai	✓	✓	2	non realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Lalaco	o	8	0		La ferrovia è stata dirottata, ma attualmente non funzionanti	Sottopassi pedonali	4	0	1
La Cella	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Prima Porta	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
La Giustiniana			2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
Montebello	✓	✓	2	realizzati		Sottopassi pedonali	4	0	1
							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

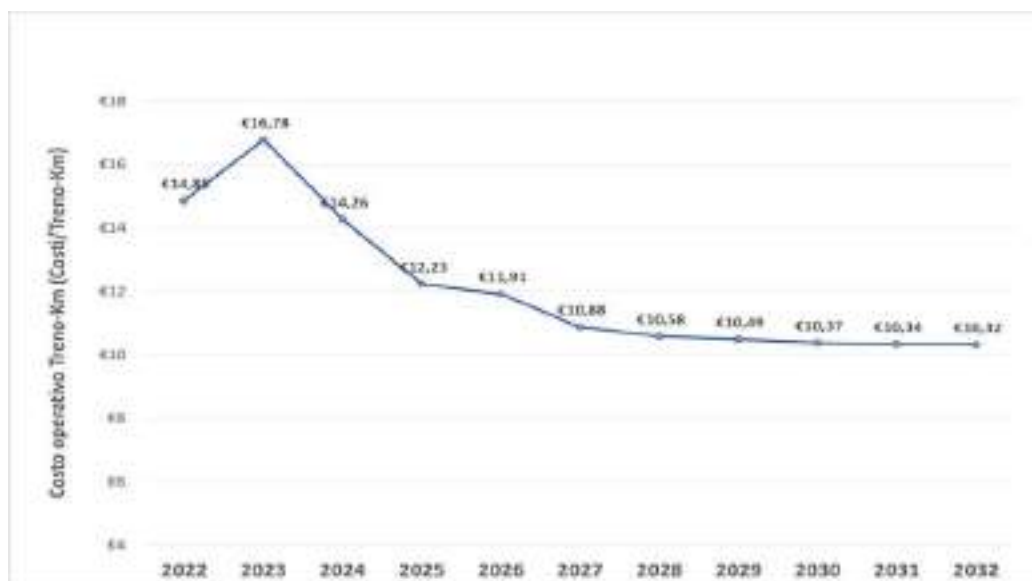
Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n.
154/2019

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-transportistiche 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.

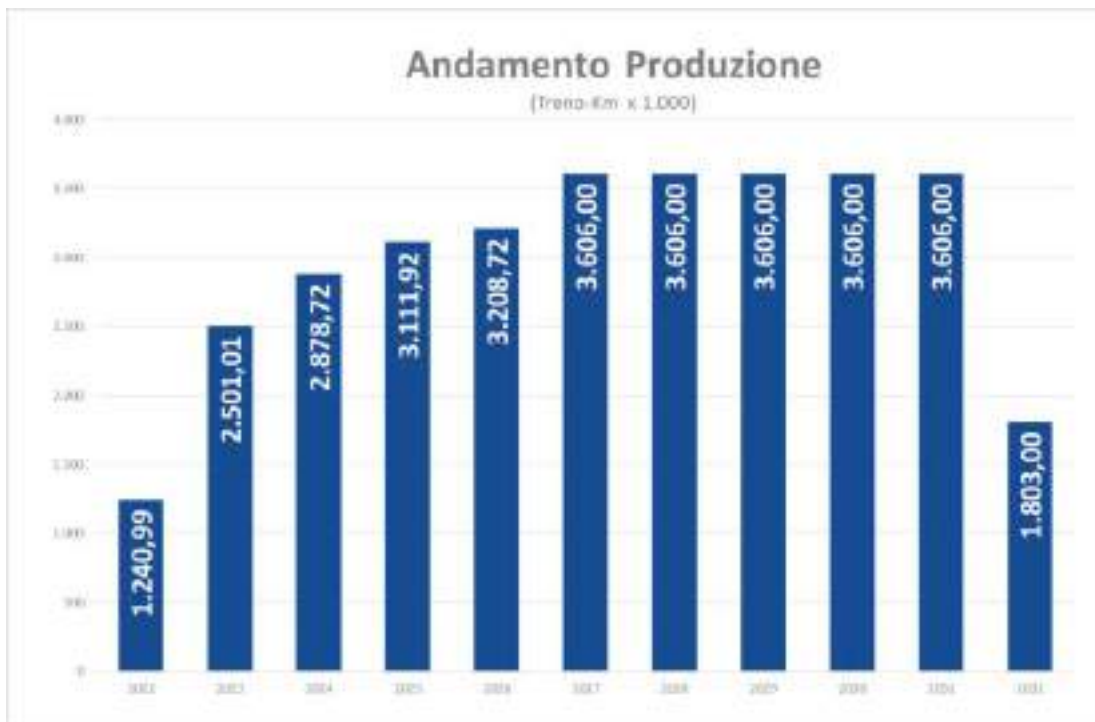
A conclusione, si ritiene opportuno rappresentare graficamente alcuni dei precedenti indicatori evidenziando i principali provvedimenti che incideranno sull'andamento dello stesso. Si può rilevare un evidente miglioramento in termini di efficienza gestionale ed efficacia del servizio durante tre fasi 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	E84	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 razionalizzazioni 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 SSB	Roma - VT	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 Acetososa,	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	Roma - VT assi	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
				€	€

Piano Economico Finanziario Simulato – Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma Lido di Ostia e Roma - Viterbo



**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**

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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:

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



- 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> <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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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;

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



- 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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico Finanziario Simulato – Affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



1.13 Prospetti schemi regolatori

Schema 1 - Conto Economico regolatorio

Schema 1 - Conto Economico regolatorio		2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
		II Sem										I Sem
Ricavi												
1.a	Ricavi da traffico	4.167	11.196	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: corrispettivo del contratto di servizio											
	- di cui: contributi pubblici per acquisto materiale rotabile o altre dotazioni tecnologiche											
	- di cui: per agevolazioni ed esenzioni tariffarie											
	- di cui: per altri servizi a mercato	255	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282
1.c	Incrementi 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 infrastrutture	(9.860)	(19.941)	(20.364)	(20.674)	(21.009)	(21.274)	(21.402)	(21.318)	(21.079)	(21.190)	(10.686)
3.d	Costo del personale											
3.d.1	- di cui: personale operativo											
3.e	Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-	(591)	(661)	(652)	(349)	(485)	(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)
	Accantonamenti per rischi e altri 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											

Piano Economico Finanziario Simulato – Affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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
1.9	Immobilizzazioni immateriali												
1.0	IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI												
1	Totale Immobilizzazioni	29.972	27.438	26.101	23.123	20.940	18.690	16.605	14.989	12.919	10.468	8.487	7.466
2.0	REMOVIBILI	5.749	5.749	5.108	5.487	4.945	4.566	4.161	3.810	3.517	3.190	2.873	2.551
2.5	CASH	-	4.164	4.629	4.668	4.400	4.586	4.700	4.863	4.813	4.669	4.628	4.655
2.bi	- di cui: commerciali	-	4.164	4.629	4.668	4.400	4.586	4.700	4.863	4.813	4.669	4.628	4.655
2.B	- di cui: altri crediti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Totale Attivo Circolante	5.749	10.912	10.767	10.152	9.404	9.192	8.860	8.442	8.109	7.786	7.499	7.216
3.0	Debiti	-	(4.300)	(5.308)	(5.250)	(4.778)	(4.874)	(5.250)	(5.118)	(5.109)	(5.214)	(5.265)	(5.250)
3.0.1	- di cui: Debiti verso fornitori	-	(4.350)	(5.306)	(5.255)	(4.775)	(4.874)	(5.255)	(5.110)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.250)
3	Totale Debiti	-	(4.350)	(5.308)	(5.255)	(4.778)	(4.874)	(5.255)	(5.118)	(5.109)	(5.214)	(5.265)	(5.250)
4=1+2-3	Capitale investito Netto (CIN) Regolatorio	34.321	33.720	30.679	28.070	26.368	23.961	20.212	17.812	15.489	13.673	10.721	9.467
5	Disponibilità liquide	6	3.483	5.032	6.344	4.381	4.304	3.103	4.202	4.407	3.889	3.283	2.540
6=5-4	Capitale investito Netto Operativo	34.321	31.937	27.014	23.886	20.984	17.987	15.029	13.611	11.082	9.186	7.457	6.463

Piano Economico Finanziario Simulato – Affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato

	2022 E. Spesi	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I. Ricavi
A	4.412	11.710	12.675	12.868	14.015	14.304	14.566	14.771	14.900	15.211	7.718
1-A	4.107	11.100	12.100	12.283	13.483	13.767	14.014	14.224	14.377	14.800	7.406
1-B											
1-C	305	610	575	585	531	536	541	547	552	558	312
B											
C=1+B	4.412	11.710	12.675	12.868	14.015	14.304	14.566	14.771	14.900	15.211	7.718
D	-24.282	64.322	64.079	62.005	63.306	65.919	64.961	65.627	65.000	65.011	28.141
E	35.321	33.720	30.679	28.070	25.566	22.821	20.212	17.913	15.483	13.073	10.721
F	5,80%	5,80%	5,80%	5,90%	5,90%	5,90%	5,90%	5,90%	5,90%	5,90%	5,90%
G=FE	1.647	2.000	1.819	1.665	1.514	1.359	1.198	1.042	916	770	518
H=CHG	-	25.329	25.321	24.253	24.823	27.178	26.188	26.130	26.008	26.267	28.409
I=H-C	-	20.918	44.111	41.291	46.897	42.874	41.693	41.268	41.819	41.079	20.741
L=I-H	-	25.329	25.321	24.253	24.823	27.178	26.188	26.130	26.008	26.267	28.409
M											
N											
O											
P											
Q=I-P	0	(177)	2.452	(786)	(1.282)	685	(881)	(871)	(1.171)	(1.114)	(244)
Valore attuale delle poste figurative		(173)	2.251	(653)	(1.057)	499	(403)	(340)	(718)	(645)	(729)

Schema 4 - Rendiconto Finanziario

Piano Economico Finanziario Simulato – Affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



Schema 4 - Rendiconto Finanziario		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
		I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro	I Euro
1.a	Incasso da tariffe		3.473	39.268	32.079	12.524	13.599	13.744	13.997	14.204	14.420	14.636	14.822	15.000	15.179
1.b	Incasso da contributivo		17.479	44.363	44.174	41.028	40.055	42.794	41.717	41.369	41.047	41.071	41.157	41.215	41.271
1.c	Altri incassi		213	615	621	621	639	638	641	644	647	650	653	657	661
1.d	Pagamenti a fornitori per materiale primo, sussidiario, di consumo o merci	(8.704)	(1.321)	(3.046)	(3.634)	(4.007)	(3.551)	(3.611)	(2.837)	(2.727)	(2.709)	(2.777)	(1.407)		
1.e	Pagamenti a fornitori per servizi	(4.867)	(4.867)	(4.672)	(21.401)	(22.728)	(23.245)	(25.295)	(25.610)	(25.796)	(25.952)	(26.247)	(13.233)		
1.f	Pagamenti al personale	2.389	(9.733)	(9.895)	(29.442)	(29.743)	(21.075)	(21.335)	(21.510)	(21.618)	(21.234)	(21.342)	(18.789)		
	Di cui: FFR	2.389	63	(55)	(79)	(71)	(68)	(67)	(69)	(70)	(66)	(53)	(104)		
1.g	Altri pagamenti		(743)	(2.159)	(2.263)	(2.238)	(2.284)	(2.384)	(2.426)	(2.428)	(2.447)	(2.454)	(1.238)		
1.h	Imposte sul reddito all'esercizio		(73)	(140)	(127)	(117)	(137)	(96)	(95)	(70)	(66)	(66)	(27)		
1	Più o meno di cassa dell'attività operativa	(4.368)	2.628	5.363	4.901	4.562	4.513	4.438	3.788	3.620	3.526	3.479	4.125		
2.a	Incrementi in immobilizzazioni immateriali														
2.b	(Disinvestimenti) in immobilizzazioni immateriali				(684)	(684)	(684)	(677)	(650)	(619)	(602)	(600)	(200)		
2.c	Incrementi in immobilizzazioni materiali		(28.672)												
2.d	(Disinvestimenti) in immobilizzazioni materiali				(405)	(405)	(377)	(349)	(344)	(340)	(339)	(340)	(200)		
2	Più o meno di cassa dell'attività di investimento	(28.672)	-	(405)	(684)	(405)	(377)	(349)	(344)	(340)	(339)	(340)	(200)		
3.a	Incremento di mezzi di terzi		32.341												
3.b	(Decremento) di mezzi di terzi			(102)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(1.022)		
3.c	Incremento mezzi propri														
3.d	(Decremento) mezzi propri														
3	Più o meno di cassa dell'attività finanziaria	32.341	(165)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(1.022)		
4-1-2-3	Variazione dello stato patrimoniale liquido	0	2.463	1.202	579	338	343	247	(339)	(429)	(529)	(629)	(317)		
	Differenziale liquidità cumulata	0	2.463	3.665	4.244	4.581	4.924	5.171	4.832	4.402	3.873	3.243	2.926		



1.1.4 Indicatori operativi secondo la delibera ART 120/2018

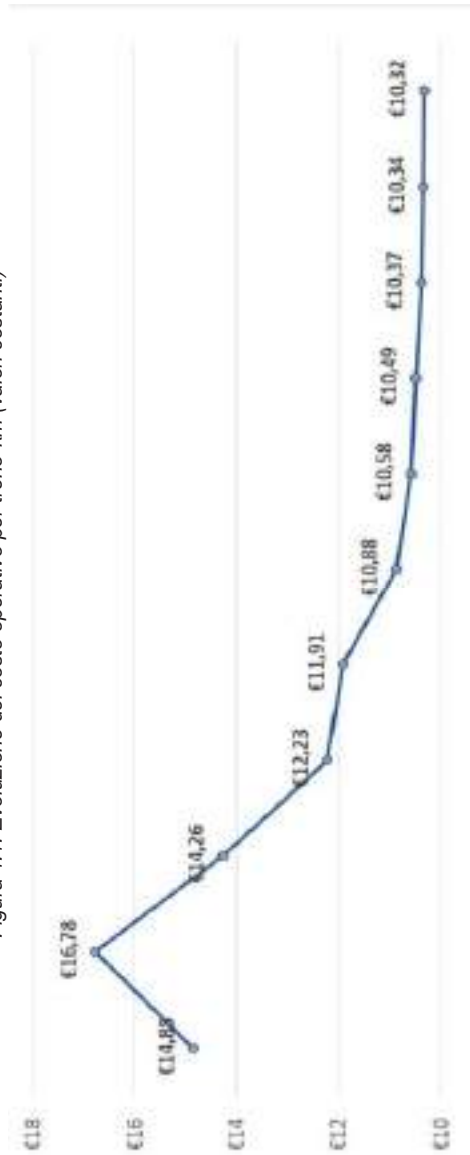
Benché la Delibera ART n. 120/2018 non trovi applicazione nel caso di servizi eserciti su rete non interconnessa nella parte riguardante l'efficienza di gestione dei servizi (cfr. punto 3 della Misura 1 della stessa), si presentano comunque di seguito i risultati per gli indicatori contenuti nell'Annesso 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, cresce 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/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.

Piano Economico Finanziario Simulato – Programmazione affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



Treni-km per numero addetti totali	4,150	8,365	9,628	10,390	10,656	11,975	12,015	12,136	12,387	12,429	6,215
treni-km/n. addetti totali											

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	(valore degli investimenti realizzati in RMR / valore degli investimenti programmati in RMR) * 100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
revamping e restyling) – RMR											
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 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

SCHEMA DI CONTRATTO DI SERVIZIO

**PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO DI
INTERESSE REGIONALE E LOCALE SULLE FERROVIE REGIONALI “ROMA – LIDO
DI OSTIA” E “ROMA – CIVITA CASTELLANA – VITERBO”**

TRA

REGIONE LAZIO

E

COTRAL S.p.A.

1 LUGLIO 2022 - 30 GIUGNO 2032

L'anno ____, il giorno del mese di con la presente scrittura privata

tra

REGIONE LAZIO, con sede a Roma, in Via Cristoforo Colombo n. 142 CAP 00147 Codice Fiscale n. 80143490581 e Partita IVA n. 02128631005, nella persona di Fermante Stefano nato a **OMISSIS** il **OMISSIS**, (Pec: protocollo@regione.lazio.legalmail.it) nella sua qualità di Direttore della Direzione regionale Infrastruttura e Mobilità [di seguito, per brevità, anche solo “Regione” o “Ente Affidante (EA)”] giusta Deliberazione G.R. del 05/06/2018 n. 272

e

COTRAL S.p.A. – società in house a socio unico della REGIONE LAZIO – con sede legale e amministrativa in Roma, Via Bernardino Alimena n. 105 CAP 00173, Codice Fiscale e Partita IVA n. 06043731006, Capitale Sociale euro 50.000.000,00 interamente versato (Pec: cotral.spa@pec.cotralspa.it) - iscritta al Registro delle Imprese di Roma al n. 942379 ed al Registro Elettronico Nazionale delle Imprese di Trasporto su Strada (REN) n. P54177 - nella persona del Presidente e Legale Rappresentante, _____ nato/a a _____ (____) il ____/____/____ [di seguito, per brevità, anche solo “Cotral” o “Impresa Affidataria (IA)”] giusta deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. ____ del ____/____/202__;

di seguito, per brevità, indicate anche “Parti”, congiuntamente, e “Parte”, singolarmente,

PREMESSO

1. che Cotral è società *in house providing* a totale partecipazione pubblica, soggetta al controllo analogo della Regione Lazio, come previsto agli artt. 23 e 24 dello Statuto societario, che 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;
2. che il contesto di riferimento relativamente al trasporto pubblico locale e relativi affidamenti è stato definito in particolare dai seguenti provvedimenti:
 - Decreto Legislativo 19 novembre 1997 n. 422 e s.m.i. concernente “*Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'art. 4, comma 4, della Legge 15 marzo 1997 n.59*”;
 - 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 s.m.i.;
 - Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
 - Legge 23 luglio 2009 n. 99 che all'art. 61 prevede “*Ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*”;
 - Decreto Legislativo 17 aprile 2014 n. 70 che detta la “*Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario*”;
 - Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175 - come integrato dal Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 100 e dalla Legge 30 dicembre 2018, n. 145 - recante il <<Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica>>;
 - Legge Regionale 16 luglio 1998 n. 30 “*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*” e successive modificazioni ed integrazioni;
 - 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”

- 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”*;
 - 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”*;
 - Deliberazione dell’Autorità Regolazione Trasporti 11 marzo 2021, n. 33, recante *<<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 n. 154/2019”>>*.
3. viste le deliberazioni di Giunta regionale n. 479 del 16 luglio 2019 *“Adozione dei nuovi indirizzi in merito all’affidamento dell’esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie Regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Approvazione e pubblicazione di avviso di preinformazione, ai sensi dell’articolo 7, comma 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007”*, n. 926 del 01/12/2020: *“Ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Differimento del termine per l’affidamento alle società in house COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A., finalizzato al subentro ad ATAC S.p.A. nella gestione del servizio di trasporto e delle reti infrastrutturali”*, n. 404 del 25/06/2021: *“Ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Ulteriore differimento del termine per l’affidamento alle società in house COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A., finalizzato al subentro ad ATAC S.p.A. nella gestione del servizio di trasporto e delle reti infrastrutturali. Proroga della scadenza del Contratto di Servizio vigente con ATAC S.p.A.”*, n. 893 del 9 dicembre 2021 *“Ferrovie regionali Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo. Differimento del termine di avvio del servizio da parte di ASTRAL S.p.A. e COTRAL S.p.A. e proroga della scadenza del Contratto di Servizio vigente con ATAC S.p.A. - Atto di indirizzo.”*;
 4. che con deliberazione n. 479 del 16/07/2019 la Giunta regionale ha disposto l’affidamento *in house providing* ai sensi dell’art. 5, par. 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 a Cotral del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali *“Roma – Lido di Ostia”* e *“Roma – Civita Castellana – Viterbo”*;
 5. che le Parti intendono regolare i reciproci rapporti nel rispetto dei principi di cui al Regolamento (CE) 1370/2007, al fine di assicurare a Cotral, in quanto impresa di trasporto, la sostenibilità economico-finanziaria del rapporto contrattuale, inclusa l’adeguata remunerazione del capitale investito, così come garantita dalla disciplina comunitaria;
 6. che in data 20.12.2021 COTRAL S.p.A., ASTRAL S.p.A. e ATAC S.p.A., con l’intervento della Regione Lazio, hanno sottoscritto l’accordo preliminare alla cessione dei rami d’azienda *“infrastruttura”* e *“servizio di trasporto”*, finalizzata al subentro nella gestione dell’infrastruttura regionale e del servizio di trasporto ferroviario regionale in relazione alle ferrovie *“Roma- Lido di ostia”* e *“Roma-Civita castellana-Viterbo”*, subordinato all’adozione dei relativi provvedimenti in ordine all’affidamento del servizio di trasporto e della gestione dell’infrastruttura ferroviaria;
 7. che la deliberazione di Giunta regionale n. ... del ... subordina l’avvio della nuova gestione alla condizione dell’avvenuta stipula e presa di efficacia del contratto di cessione del ramo di azienda tra COTRAL S.p.A. e ATAC S.p.A. e della sottoscrizione del presente schema di contratto di servizio;
 8. che, al fine del raggiungimento di tale sostenibilità economico - finanziaria, è stato definito un Piano Economico Finanziario simulato (per brevità nel prosieguo *“PEFs”*) (All. 4);
 9. che le Parti hanno previsto di confrontare i dati stimati del PEFs per ciascun anno con i dati di consuntivo del Conto Economico Regolatorio (per brevità nel prosieguo *“CER”*), rilasciato di norma a valle dell’approvazione del Bilancio di Cotral, per registrare eventuali scostamenti;

10. che, nel rispetto del Regolamento (CE) n. 1370/2007, le Parti, con il presente contratto di servizio (nel prosieguo anche solo “Atto” o “Contratto”), intendono condividere e formalizzare i patti e le condizioni per l’affidamento *in house providing* per il periodo 2022 – 2032;
11. che con deliberazione di Giunta regionale n. ... del ... e verbale del Consiglio di Amministrazione della Società “COTRAL” n. ... del ... è stata autorizzata la stipula del presente schema di contratto di servizio;
12. che è stata acquisita la dichiarazione sostitutiva di atto notorio, resa in data dal Presidente e legale rappresentante sopra identificato della società “COTRAL” ed accompagnata da una fotocopia del documento di identità del dichiarante ed allegata al presente Contratto, ai sensi dell’art. 47 del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, attestante che la predetta società è in regola con le disposizioni dell’art. 17 della Legge 12 marzo 1999 n. 68;
13. che è stato acquisito il Documento Unico di Regolarità Contributiva INPS-INAL, numero protocollo INPS ... del ...;
14. che Cotral si impegna a rispettare gli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile ai sensi della Misura 4 della Deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 novembre 2018 n. 120, ovvero - in presenza di più affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale di interesse economico generale - della Misura 12 della Deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019, n. 154 così come modificata dalla Deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021, n. 113, recante “*Conclusioni del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell’Allegato “A” alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020.*”;

tutto ciò premesso,

SI CONVIENE E STIPULA QUANTO SEGUE

Art. 1 - Premesse e allegati

1. Le premesse e gli allegati costituiscono parte integrante e sostanziale del presente Contratto.

SEZIONE PRIMA: CONTENUTI TECNICO-OPERATIVI ED ECONOMICI

Art. 2 - Oggetto

1. La Regione affida a Cotral, che accetta, la concessione per lo svolgimento dei servizi ferroviari di trasporto pubblico di interesse economico regionale e locale relativo alle ferrovie ex concesse “Roma-Viterbo” e “Roma-Lido”, come descritti nel presente Contratto, nonché i servizi connessi al trasporto medesimo, come descritti nel presente contratto e secondo le condizioni minime di qualità (CMQ) ivi fissate.
2. I servizi di cui al comma 1 sono erogati in regime di esclusiva sulla rete, anche in ragione delle caratteristiche funzionali.
3. La Regione corrisponde a Cotral – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al comma 1 - un corrispettivo il cui importo è tale da assicurare la sostenibilità economico-finanziaria del presente Atto, garantendo la remunerazione del capitale investito, individuato in conformità alle disposizioni in materia di compensazioni degli obblighi di servizi pubblico.
4. Il corrispettivo di cui al precedente comma deve intendersi non comprensivo dei ricavi (traffico/mercato) derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, né delle agevolazioni tariffarie.

Art. 3 - Durata e proroga

1. Il presente Contratto avrà durata pari a 10 anni - per le annualità dal 2022 al 2032 - salva la facoltà di proroga di cui all’art. 4, par. 4 del Regolamento CE 1370/2007.

2. Al fine di evitare interruzioni del servizio, le Parti concordano che in caso di mancato rinnovo e fino all'assunzione del servizio da parte del nuovo affidatario, Cotral è tenuta ad assicurare, anche dopo la scadenza del Contratto, la continuità del servizio pattuito alle medesime condizioni e nel rispetto dei medesimi standard.
3. L'avvio dell'esecuzione del presente Contratto e la decorrenza dei suoi effetti iniziano a partire dal 1° luglio 2022.

Art. 4 - Disciplina delle prestazioni

1. Cotral è tenuta a svolgere il servizio secondo il programma di esercizio analitico annuale (Allegato 2), nel rispetto delle condizioni minime di qualità di cui all'Allegato 3.
2. Il Programma di Esercizio riporta per ciascuna linea:
 - orari di servizio per ogni corsa in termini di partenza e di arrivo ai capolinea;
 - indicazione delle fermate obbligatorie;
 - posti offerti per ciascuna vettura;
 - corse giornaliere articolate per tipologia nei diversi periodi dell'anno;
 - giorni di esercizio annui per ogni stagionalità di esercizio;
 - treni - Km di servizio all'utenza.
3. Cotral applica al personale impiegato nell'esercizio dei servizi di cui al presente Atto il rispettivo contratto collettivo nazionale di lavoro, così come sottoscritto dalle organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative e dalle associazioni datoriali di categoria, nonché le disposizioni di cui al D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i.. Cotral è altresì tenuta, nei limiti delle disposizioni vigenti, agli ulteriori obblighi derivanti dalla sottoscrizione dell'atto di cessione di azienda.
4. L'esecuzione del servizio non può essere né sospesa né interrotta da Cotral, salvo quanto previsto al successivo comma.
5. Le cause di forza maggiore e i provvedimenti delle Autorità competenti per motivi di ordine e sicurezza pubblica comportano l'onere per Cotral di erogare il servizio con modalità alternative, salva un'oggettiva impossibilità dell'erogazione. In questo ultimo caso, l'esecuzione del servizio deve essere ripristinata al più presto, una volta venute meno le cause ostative.
6. Il Programma di Esercizio può essere rideterminato annualmente, o in corso d'annualità, in ragione degli aggiornamenti alla programmazione attuati nel corso di ogni esercizio ricompreso negli anni di vigenza del contratto e delle previsioni di variazione delle medesime percorrenze, per rispondere alle punte di richiesta e garantire un ulteriore miglioramento della regolarità.
7. Su richiesta della Regione e con il consenso di Cotral, le percorrenze base fissate per ogni annualità possono essere modificate, ferma l'applicazione del successivo articolo 6.
8. Cotral, per lo svolgimento di singole attività o specifici servizi attinenti al trasporto, può avvalersi – nel rispetto delle previsioni di legge - di altre aziende od operatori, ferma restando la sua responsabilità diretta nell'assolvimento degli impegni contrattuali.

SEZIONE SECONDA: CONTENUTI ECONOMICI

Art. 5 – Corrispettivi, modalità di pagamento ed interessi di mora

1. La Regione corrisponde a Cotral – a fronte dello svolgimento delle prestazioni di cui al precedente art. 4 – un corrispettivo, come risultante dal PEFs (allegato 4) determinato nel rispetto dell'articolo 2, comma 3 e 4, oltre IVA nella misura di legge.

2. Il corrispettivo è diviso annualmente in dodici rate di pari importo che Cotral fatturerà alla Regione su base mensile posticipatamente l'ultimo giorno lavorativo del mese di riferimento. La Regione liquida i predetti importi a Cotral entro 45 giorni dal ricevimento in modalità elettronica della fattura - inviata secondo la vigente normativa - alle coordinate bancarie IBAN in esse indicate, salvo l'ultima rata dell'anno che è liquidata entro 90 giorni.
3. Eventuali premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime non concorrono alla formazione del corrispettivo e vengono applicati annualmente sulla base dell'effettiva *performance* registrata dalle Parti, in coerenza con quanto previsto ai successivi articoli. Il calcolo dei premi, delle penalità e relative riduzioni/mitigazioni sarà effettuato entro aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. Il valore risultante da tale calcolo verrà definito entro e non oltre il quinto mese dell'anno successivo a quello di riferimento.
4. Le richieste di pagamento (rata mensile e rata a saldo) possono essere anticipate anche via PEC, unendo la copia di cortesia della Fattura Elettronica.
5. La Regione, qualora richiesto da Cotral, autorizza a cedere a terzi (Cessionario), in tutto o in parte, i diritti ad essa spettanti in forza dell'esecuzione del presente contratto, ivi compreso il diritto di adottare mezzi di tutela delle proprie ragioni, secondo le previsioni vigenti.
6. La Regione deve ricevere una comunicazione in cui viene identificato il Cessionario. La Regione, alla ricezione della comunicazione, previo riconoscimento del titolo ceduto e della qualità di Cessionario, deve versare allo stesso tutti gli importi dovuti.
7. La Regione si impegna ad assicurare la certezza della corresponsione dei corrispettivi e, in particolare, la regolarità e la puntualità della liquidazione. In caso di tardivo pagamento degli importi dovuti la regione è tenuta a corrispondere a Cotral gli interessi legali al tasso stabilito dalle norme vigenti ai sensi del disposto di cui al D.Lgs. n. 231/2001 e s.m.i.

Art. 6 - Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEFs

1. Al fine di garantire il sostanziale equilibrio economico-finanziario del Contratto, le Parti procedono, di norma entro il mese di maggio di ciascun anno, acquisito il consuntivo dell'anno precedente, a confrontare i risultati previsionali (del PEFs) con quelli consuntivi (del CER) dell'esercizio in questione, al fine di registrare eventuali scostamenti, in più o in meno, rispetto alle stime del PEFs.
2. Le risultanze del CER – certificate da revisore contabile–sono trasmesse alla Regione entro il termine di inoltro all'Autorità di Regolazione dei Trasporti; eventuali differenze saranno conguagliate entro dicembre dello stesso anno.
3. A seconda dei risultati di tale confronto e dell'ampiezza dell'eventuale scostamento registrato, si possono produrre i seguenti effetti alternativi:
 - a. laddove dal confronto tra il risultato del consuntivo dell'esercizio in questione (Risultato netto CER) e il risultato riportato per lo stesso anno nel PEFs (Risultato netto PEFs), risulti una differenza compresa in una fascia di più o meno zero virgola cinque per cento ($\pm 0,5\%$) rispetto ai Ricavi operativi del PEFs, l'importo corrispondente a detto scostamento, in più o in meno, si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra relativamente all'esercizio in questione;
 - b. laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare uno scostamento eccedente la predetta fascia ($\pm 0,5\%$) e inferiore alla fascia della successiva lettera c) ($\pm 5\%$), l'importo corrispondente alla parte eccedente, scomputato delle componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi di cui all'Allegato n. 5, è registrato e accantonato (rispettivamente a credito o a debito) per essere poi compensato alla fine del periodo di piano con i corrispondenti importi registrati per ciascuno degli anni successivi;
 - c. laddove il confronto di cui al precedente punto a) faccia registrare un risultato totale eccedente una più ampia fascia di più o meno cinque per cento ($\pm 5\%$) dei ricavi operativi, scomputato delle

componenti di costo e ricavo a carico di ciascuna delle Parti secondo quanto previsto nella Matrice dei Rischi di cui all'Allegato n. 5, le Parti provvedono ad aggiornare il PEFs superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui al precedente articolo 6 e modifichi il PEFs sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al presente Contratto.

4. Fermo restando quanto sopra, le Parti provvedono in ogni caso ad aggiornare il PEFs superandone la precedente versione – previo assorbimento di tutti gli importi annuali nel frattempo registrati e accantonati – attraverso la sottoscrizione di un apposito atto aggiuntivo che adegui il corrispettivo annuale di cui ai precedenti articoli e modifichi il PEFs, sostituendo quindi l'allegato (Allegato 4) al Contratto, nelle seguenti ulteriori ipotesi:
 - a. nel caso in cui i consuntivi di due esercizi consecutivi ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del precedente comma e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;
 - b. nel caso in cui il volume di produzione dei servizi vari di oltre il $\pm 2\%$ (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEFs;
 - c. nel caso di variazioni superiori a ± 50 *basicpoint* dell'indice relativo al “costo medio ponderato del capitale investito” (WACC) di cui alla Misura n. 17 della Delibera ART n. 154/2019;
 - d. nei casi di adeguamenti a sopravvenute disposizioni normative, amministrative, regolamentari o prescrizioni di qualsiasi natura da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per l'esercizio del servizio;
 - e. nel caso la Regione definisca un ulteriore piano aggiuntivo di investimenti per il rinnovo/incremento della flotta in uso.
5. Al termine di ogni periodo regolatorio, le Parti effettuano una verifica degli importi derivanti dagli scostamenti PEFs/CER accantonati a credito e a debito degli anni precedenti, a norma del comma 3, e definiscono la conseguente regolazione del relativo saldo. Le parti danno atto che la prima verifica avverrà al 31.12.2023 (per il periodo 1 Luglio 2022 – 31 dicembre 2023).
6. Nei casi previsti, le Parti procedono a definire le azioni e a determinare il nuovo PEFs, entro 60 giorni dalla trasmissione alla Regione del CER dell'anno precedente. Le Parti procedono al riequilibrio economico-finanziario, attraverso la ridefinizione del PEFs, intervenendo prioritariamente:
 - a. sui fattori di produzione;
 - b. sul corrispettivo;
 - c. sulle tariffe;
 - d. sul programma di investimenti;
 - e. sul livello dei servizi.
7. Entro 30 gg dall'invio alla Regione del CER relativo all'ultimo anno di vigenza del periodo contrattuale, le Parti procedono al consuntivo dell'esercizio in questione, registrando, come da prassi, il relativo risultato netto regolatorio e l'eventuale importo in più o in meno rispetto al risultato netto regolatorio stimato nel PEFs. Le Parti provvedono, altresì, alla compensazione finale di tutti gli importi annuali registrati e accantonati, esclusi ovviamente quelli già precedentemente assorbiti e liquidati.
8. Laddove al termine della compensazione finale di tali importi residui un saldo totale compreso in una fascia pari al più o meno zero virgola cinque per cento ($\pm 0,5\%$) del fatturato dell'intero periodo, l'importo corrispondente a detto saldo si intende integralmente compensato ed annullato in via convenzionale per espresso consenso delle Parti, restando inteso che nessuna di esse avrà diritto a pretendere alcunché nei confronti dell'altra a tale titolo.

9. Laddove, invece, al termine della compensazione finale residui un saldo totale eccedente la fascia di cui al comma precedente, l'importo corrispondente alla variazione in più o meno rispetto alla predetta fascia è definitivamente iscritto a credito di una Parte e a debito dell'altra Parte, generando conseguentemente l'obbligo di regolazione del medesimo – a cura della Parte debitrice – entro i successivi sessanta giorni.

Art. 7 - Flessibilità del programma di esercizio

1. L'offerta commerciale può subire modifiche e/o integrazioni.
2. Le modifiche e/o le integrazioni che si rendano necessarie o opportune in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda o variazioni dell'infrastruttura ferroviaria possono essere richieste sia dalla Regione sia da Cotral, previa verifica tecnica ed economica. Resta fermo, comunque, che i rapporti economici e finanziari fra le Parti restano disciplinati da quanto previsto ai precedenti articoli 5 e 6.
3. La Regione si riserva di reimpiegare gli eventuali accantonamenti a suo credito, a valle delle verifiche di cui al precedente articolo 6, prioritariamente per potenziare l'offerta dei servizi, ovvero per garantire il riequilibrio contrattuale.
4. In dipendenza di lavori programmati sull'infrastruttura o in conseguenza di modifiche strutturali della stessa infrastruttura ed assicurando il rispetto delle esigenze della domanda, Cotral può essere chiamata ad apportare modifiche alla proposta tecnico economica, previa adeguata informazione alla clientela, almeno 30 giorni prima della variazione dell'offerta, ove compatibile. Anche in tali casi, si applica quanto previsto dai precedenti articoli 5 e 6.
5. In tutti i casi disciplinati dal presente articolo, Cotral è tenuta ad assicurare un'adeguata informazione alla clientela e alla Regione, nel rispetto delle condizioni minime di qualità e dei diritti dei passeggeri.

Art. 8 - Interruzione dei servizi

1. Il PEFs riflette il programma di esercizio condiviso dalle Parti; pertanto le eventuali variazioni non programmate – determinate da cause di forza maggiore, quali scioperi, calamità naturali, terremoti, sommosse e disordini in occasione di manifestazioni pubbliche, da cause di sospensione del servizio disposti dalle Autorità, nonché da cause imputabili a Cotral o al Gestore dell'Infrastruttura – genereranno effetti economico-finanziari, come minori costi sostenuti in sede di CER e, quindi, in sede di consuntivazione annuale fra quest'ultimo e il PEFs, come previsto al precedente articolo 6.
2. Qualora le variazioni di produzione rispetto al programma di esercizio siano imputabili a Cotral, le stesse sono valutate ai fini dell'applicazione delle penalità di cui al presente contratto.
3. In caso di sciopero, Cotral garantisce le prestazioni indispensabili, stabilite con accordo siglato tra Cotral e le Organizzazioni Sindacali, in conformità alle disposizioni di cui alla Legge sullo sciopero nei servizi essenziali n. 146/90 e successive modificazioni ed integrazioni. Cotral garantisce, altresì, la preventiva e adeguata informazione alla Regione e alla clientela.
4. Cotral, nei casi di cui al primo comma del presente articolo, si impegna a contenere al massimo le temporanee interruzioni o riduzioni dei servizi, anche ricorrendo a modalità sostitutive d'esercizio, informando tempestivamente e adeguatamente sia la clientela sia la Regione.
5. In caso di alterazioni del servizio determinate da cause di carattere eccezionale, anche ulteriori e diverse da quelle riconosciute come forza maggiore dalla Regione ovvero dal Gestore dell'Infrastruttura, le Parti tengono conto – anche ai fini dell'applicazione delle penalità – del programma di esercizio straordinario messo a punto da Cotral.

Art. 9 - Infrastrutture, materiale rotabile e manutenzione

1. Cotral si impegna ad effettuare i Servizi di cui al presente Contratto mediante l'utilizzo delle "infrastrutture ferroviarie" e con il "parco treni" che il Gestore Uscente (GU) metterà a disposizione rispettivamente ad Astral e Cotral, e come successivamente integrato e/o sostituito in virtù dei programmi di investimento adottati dalla Regione Lazio.

2. Le parti si danno reciprocamente atto che le condizioni di avvio del servizio riflettono lo stato del materiale rotabile esistente al momento di avvio dei servizi.
3. Il parco treni di cui all'Allegato 1 contiene separata descrizione della tipologia, della quantità, dell'anzianità, dei sistemi in dotazione, dell'accessibilità a persone in mobilità ridotta e della classe ambientale.
4. Cotral è obbligata a prevedere su tutti i veicoli, qualora ne siano sprovvisti, sistemi di bigliettazione elettronica, nonché sistemi satellitari per il monitoraggio elettronico del servizio.
5. Fermo quanto previsto al primo comma, Cotral, nel rispetto delle normative vigenti e per quanto di sua competenza, si impegna a garantire il buon funzionamento del materiale rotabile e a programmare e coordinare, anche sulla scorta delle direttive impartite dalla Regione e delle disposizioni del gestore dell'infrastruttura, tutte le attività accessorie alla fornitura dei servizi. In particolare, Cotral garantisce:
 - la manutenzione ordinaria e straordinaria delle rimesse nella propria disponibilità;
 - la rispondenza del parco treni alle caratteristiche di sicurezza, pulizia ed efficienza operativa;
 - la manutenzione ordinaria, straordinaria e le revisioni periodiche del parco treni, ferme restando le responsabilità e gli obblighi assunti da Atac spa con la sottoscrizione del contratto preliminare di cessione di ramo di azienda e dei relativi allegati;
 - le attività amministrative, finanziarie, commerciali e tecnologiche a supporto della gestione, implementando ogni forma di innovazione e risparmio;
 - l'informazione all'utenza nei termini previsti negli allegati al presente contratto;
 - il livello ottimale delle condizioni di sicurezza.
6. Eventuali ulteriori esigenze di rinnovo del parco treni e le modalità per procedere alle stesse saranno definite in apposito accordo di programma da stipularsi fra la Regione e Cotral.
7. Il Servizio di Trasporto Pubblico ferroviario di persone oggetto del presente Contratto prevede canoni dovuti da Cotral ad Astral per accedere alle Infrastrutture come ricompresi nel Piano Economico Finanziario simulato.
8. Cotral, nell'ambito delle politiche di investimento nel "materiale rotabile/treni", ha la facoltà di acquisire - attraverso contratti di locazione ovvero con contratti di leasing (finanziario/operativo) - materiale rotabile/treni, determinando le condizioni, le modalità di erogazione dei canoni e di mantenimento in buono stato dei beni.
9. Il materiale rotabile/treni di proprietà della Regione, verrà messo a disposizione di Cotral in comodato gratuito, ovvero con altra forma contrattuale da determinarsi, come indicato nel Piano Economico Finanziario simulato (PEFs), previa sottoscrizione di apposita convenzione.

Art. 10 – Servizi Sostitutivi

1. Cotral predisporrà uno specifico "Piano d'intervento relativo a servizi sostitutivi in caso di soppressione totale o parziale delle corse", entro sessanta giorni dalla sottoscrizione del presente Contratto, relativo alle 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 Piano relativo ai servizi sostitutivi in caso di soppressione parziale o totale delle corse definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le condizioni minime di qualità dei predetti servizi, prevedendo quantomeno la dotazione su tutti i bus di sistemi di geolocalizzazione (anche ai fini del monitoraggio dei servizi svolti e delle informazioni da rendere all'utenza) e di aria condizionata, nonché la presenza nella flotta impiegata di almeno 20% di autobus dotati di dispositivi per la salita/discesa di passeggeri in carrozzella ovvero, in alternativa, di servizi dedicati. Il Piano determina altresì le fonti di finanziamento, mantenendo l'equilibrio economico – finanziario originario del Contratto.

2. Lo svolgimento dei servizi sostitutivi non dà titolo ad ulteriori corrispettivi e comporta l'obbligo per il gestore di tenere specifica separata rendicontazione.
3. Per i servizi sostitutivi Cotral può avvalersi di operatori economici terzi iscritti al Registro Elettronico Nazionale delle Imprese di Trasporto su Strada (REN), secondo le previsioni normative vigenti.

Art. 11 – Rendicontazione dei servizi

1. Al fine di assicurare il livello qualitativo e quantitativo del servizio erogato, che sia tale da consentire un adeguato dettaglio di controllo e tempestività d'intervento, Cotral si impegna a presentare, con le cadenze temporali previsti dal successivo comma, la seguente documentazione in formato elettronico:
 - a. Rapporto trimestrale, relativo all'ultimo trimestre di riferimento, volto a rappresentare la situazione organizzativa, economica e finanziaria della Società, in termini di:
 - andamento del servizio (indicatori utilizzati per il monitoraggio del servizio, Treni*Km con grafici, produttività, disponibilità treni);
 - andamento degli investimenti di propria competenza;
 - velocità commerciale.
 - b. Rapporto giornaliero sull'esercizio, che riporti, per ciascuna delle due linee ferroviarie, lo scostamento, positivo o negativo, tra il servizio effettuato e quello previsto nel Programma di Esercizio, in termini numerici e percentuali, con riferimento al numero di corse e di chilometri di servizio, classificati quantomeno per le seguenti tipologia di causa e fatta salva eventuale ulteriore specifica:
 - indisponibilità infrastruttura;
 - mancanza di personale o di treni;
 - per guasti o per incidenti ai treni;
 - sciopero;
 - altre motivazioni.
 - c. Rapporto mensile sugli standard del servizio di cui al presente Atto, in particolare in materia di disponibilità di posti offerti, di regolarità e puntualità, redatto in maniera dettagliata, a livello giornaliero per gli standard di affidabilità (% dei treni disponibili sul totale della flotta), suddiviso per ciascuna delle 2 linee ferroviarie.
 - d. Rapporto mensile, redatto in maniera dettagliata a livello giornaliero, contenente l'elenco delle corse soppresse e/o aggiunte (variazione del programma di esercizio), così come identificate nel Programma d'Esercizio e specificando la tipologia di causa e la suddivisione per le due linee ferroviarie.
2. I rapporti di cui al comma 1 devono essere trasmessi dalla Società alla Direzione regionale Infrastruttura e Mobilità nei seguenti termini:
 - il rapporto gestionale, di cui al comma 1 - lett. a), entro il terzo mese successivo al periodo di riferimento, ad eccezione di quello riferito all'ultimo trimestre per il quale si fa riferimento al rendiconto;
 - i rapporti giornalieri, di cui al comma 1, lettere b) e c), entro il mese successivo a quello di riferimento;
 - il rapporto mensile sugli standard del servizio di cui al comma 1 - lettera c), entro il mese successivo a quello di riferimento.

Fermo restando il rispetto dei termini di cui sopra, potranno essere condivise tra le Parti diverse e più funzionali modalità di trasmissione dei predetti rapporti.

3. La mancata trasmissione della documentazione nei termini previsti dal presente articolo è sanzionabile ai sensi dell'articolo 20.

Art. 12 – Obblighi di Cotral alla scadenza del contratto

1. Cotral è tenuta al rispetto degli obblighi imposti dalla delibera ART 154/2019 in materia di beni essenziali e indispensabili.
2. Cotral è tenuta a presentare entro 30 giorni dalla richiesta scritta da parte della Regione Lazio i seguenti documenti su supporto informatico editabile (Excel):
 - a) l'elenco del personale dipendente preposto all'erogazione del servizio;
 - b) l'elenco dei treni funzionali all'erogazione del servizio oggetto del presente contratto;
 - c) l'elenco dei beni immobili e delle dotazioni patrimoniali funzionali all'erogazione del servizio.
3. In caso di mancata trasmissione degli elenchi di cui al comma 2, la Regione Lazio sospende l'erogazione del corrispettivo per l'intero periodo di ritardo nella trasmissione. Per questo periodo non possono essere richiesti interessi di mora.
4. Cotral si impegna in ogni caso a collaborare con la Regione nella fase di subentro del nuovo gestore ed operare nel rispetto dei principi di correttezza e buona fede.

Art. 13 - Valorizzazione commerciale

1. Cotral ha facoltà di procedere a qualsiasi iniziativa di valorizzazione commerciale dei beni funzionali allo svolgimento del servizio nella propria disponibilità, purché ciò non determini alcun onere a carico della Regione, disagi per l'utenza o vincoli alla produzione del servizio.
2. Cotral determina le specifiche modalità attuative delle attività di cui al comma 1, nel rispetto della normativa vigente e delle disposizioni del presente Atto.
3. Tale valorizzazione sarà riscontrata nel CER, nell'ambito dei ricavi, in ragione della natura.

SEZIONE TERZA: TARIFFE E QUALITÀ

Art. 14 - Politica tariffaria

1. Cotral applica i livelli tariffari e i titoli di viaggio in coerenza con gli obiettivi generali di politica tariffaria nazionale ed in considerazione dell'effettivo miglioramento del livello qualitativo dei servizi, per come determinati dalla Regione Lazio e riportati nell'allegato 8.
2. Per le finalità di cui al punto 9 dell'articolo 5 ed in ragione della previsione di crescita dei viaggiatori legata sia al miglioramento della qualità erogata che alla razionalizzazione dell'offerta, nonché al recupero dell'evasione/elusione da parte dei vettori appartenenti "Sistema Integrato «Metrebus Roma» e «Metrebus Lazio»" (ATAC, COTRAL, TRENITALIA), la Regione si impegna a programmare un incremento delle tariffe al 7,5% nel 2024, e di un adeguamento pari al 7,5% dal 2026 fino al termine di validità del Contratto di Servizio. Di tali aumenti tariffari si è tenuto conto nel PEFs.
3. La Regione, ai sensi del presente Contratto, deve corrispondere a Cotral l'integrale compensazione delle quote, per i mancati introiti tariffari derivanti da agevolazioni o titoli di gratuità, nonché da altre norme o modifiche al sistema tariffario, eventualmente emanate successivamente alla stipula del presente Contratto.
4. I clienti sono tenuti ad accedere alle banchine di stazione e salire sui mezzi muniti di idoneo titolo di viaggio convalidato secondo le norme in vigore; in caso contrario i trasgressori sono soggetti alle sanzioni di legge. Il viaggiatore deve convalidare il titolo di viaggio non appena salito a bordo del treno e/o mostrarlo al personale addetto al controllo; in caso di biglietti cartacei, controllare che la data e l'ora stampati dall'obliteratrice siano esatti, convalidare gli abbonamenti cartacei e le tessere elettroniche ad ogni viaggio. Il personale è tenuto a vietare l'accesso alla banchina di stazione e al treno ai clienti che non hanno un titolo e si rifiutano di acquistarne uno a bordo.

5. L'elenco delle gratuità e delle agevolazioni e le relative forme di compensazione vigenti al momento della sottoscrizione del presente contratto sono riportate all'Allegato n. 8.
6. Cotral provvede ad effettuare il controllo del rispetto delle condizioni di viaggio dei passeggeri ed ha, inoltre, l'obbligo di comunicare alla clientela l'articolazione ed il funzionamento del sistema tariffario applicato, ivi incluse le agevolazioni tariffarie e le eventuali modalità di regolarizzazione per i passeggeri sprovvisti prima del Servizio.
7. Cotral si impegna ad attivare iniziative di contrasto all'evasione e all'elusione, nonché a tutela della sicurezza personale del viaggiatore secondo il "Piano Operativo di sicurezza e controlleria", che sarà predisposto entro tre mesi dall'avvio del servizio. Il piano definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto, nonché specifici obiettivi misurabili nello svolgimento delle verifiche ai fini della riduzione del fenomeno dell'evasione tariffaria.
8. Cotral assicura una rete di vendita, diretta e/o indiretta e l'accessibilità commerciale in grado di rispondere adeguatamente alla domanda dei viaggiatori, anche attraverso l'estensione di progetti di "digital customer application" ed integrazione multimodale. Al fine di garantire nell'arco della durata del Contratto un costante adeguato livello di dotazione della rete di vendita e d'informazione, Cotral predisporrà entro tre mesi dall'avvio del servizio un apposito "Piano di intervento per la vendita e l'informazione", anche tenuto conto delle condizioni territoriali di domanda e di offerta. Il piano definirà le necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto. Secondo quanto definito nel Piano d'intervento le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 3 potranno essere ridefinite.

Art. 15 - Politica della qualità dei servizi

1. La Carta dei Servizi è il documento che sancisce principi e regole di comportamento, al fine di tutelare le esigenze dei cittadini utenti. Finalità principale della Carta dei Servizi è quella di garantire a tutti gli utenti l'erogazione dei servizi nel rispetto delle normative ambientali e di settore.
2. Cotral si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto, cercando di garantire la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni degli utenti.
3. Per il primo semestre contrattuale, Cotral applica la Carta dei Servizi adottata per il 2022 dal gestore uscente. Per gli anni successivi, Cotral elabora la Carta dei Servizi in conformità alla normativa vigente, che faccia riferimento alle norme di tutela dei diritti degli utenti e alle regole di comportamento degli stessi, nonché alla definizione di un Programma di Esercizio Annuale che preveda gli standard annuali qualitativi e quantitativi dei servizi offerti all'utenza, sia in termini di dimensioni che in termini di modalità dei servizi, che saranno approvati dalla Regione. Nelle more della definizione della Carta dei Servizi per il 2023, entro il termine di tre mesi dalla sottoscrizione del presente contratto, la Regione si riserva di indicare a Cotral le opportune linee guida, mediante deliberazioni di atti di indirizzo separati / congiunti, in ottemperanza alle norme sul "controllo analogo" che gli Enti Pubblici devono esercitare anche sui servizi gestiti dalle loro società partecipate. Per la definizione del Programma di Esercizio Annuale e ad eventuale integrazione dello stesso, la Regione, in ottemperanza alle norme sul "controllo analogo" dei servizi gestiti dalle società partecipate da Enti Pubblici, si riserva di impartire dettagliati atti di indirizzo a Cotral, da trasmettere entro e non oltre il 15 settembre dell'anno precedente all'esercizio di riferimento. Cotral si impegna a pubblicare entro il 31 marzo di ogni anno la Carta dei Servizi sul proprio sito internet. Per le annualità regolatorie successive al 2022, Cotral si impegna a trasmettere annualmente la Carta dei Servizi alla Regione, entro il 30 novembre dell'anno precedente a quello di riferimento – a mezzo PEC in formato pdf. Qualora la Regione non si esprima entro 30 giorni dalla predetta comunicazione, la Carta dei Servizi si deve considerare approvata e Cotral procede a pubblicarla sul proprio sito internet.
4. La Regione, anche in fase di disamina della Carta dei Servizi, provvede a consultare tutti gli "stakeholder" interessati, le Associazioni dei consumatori, le Associazioni dei passeggeri e le Associazioni delle persone a mobilità ridotta e/o con disabilità, maggiormente rappresentative dei loro interessi e, in particolare, si impegna a riunire le Parti almeno due volte l'anno, o ogni qualvolta se ne

ravvisi la necessità. Cotral si impegna ad acquisire i dati necessari, nonché a fornire, nel corso e a seguito degli incontri concordati, i chiarimenti richiesti che si rendessero necessari in merito agli eventuali disservizi verificatisi.

5. Cotral in ottemperanza a quanto disposto all'art. 2 c. 461, lett. f) della L. 244/2007, ed, in particolare al D.P.C.M. 30/12/1998, (*“Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi del settore trasporti o Carta della mobilità”*), si impegna a sostenere, fino alla misura massima annuale di euro 25.000,00 (oltre Iva), le attività - di cui alle lett. b, c , d della suddetta legge , a ristoro di spese per attività approvate dalla Regione, effettivamente sostenute e debitamente rendicontate. In ogni caso la Regione ha la facoltà di destinare un ulteriore importo per finanziare progetti specifici e speciali volti alla definizione o risoluzione di problematiche inerenti all'utenza.
6. La Regione rileva, entro il primo trimestre dell'anno successivo a quello di riferimento, il livello di qualità del servizio offerto percepito dall'utenza mediante indagine, effettuata anche per il tramite di una società esterna specializzata. Il rapporto annuale di rilevazione ed i risultati saranno valutati attraverso il confronto del livello di qualità percepita dall'utenza con:
 - gli obiettivi indicati nella Carta dei servizi dell'anno di riferimento;
 - il livello di qualità percepita dall'utenza, rilevato nell'anno precedente;
 - con gli obiettivi di qualità previsti per l'anno di riferimento.
7. Al fine di garantire la terzietà della Società a cui affidare lo svolgimento di tale indagine, la scelta del contraente sarà effettuata dalla Regione, previa presa d'atto delle valutazioni effettuate da Cotral in conformità alla normativa vigente in materia di contratti pubblici e l'incarico sarà successivamente conferito da Cotral.
8. I costi connessi al monitoraggio della Qualità dei Servizi e al monitoraggio della qualità erogata e percepita sono a carico di Cotral compresi i monitoraggi aggiuntivi eventualmente richiesti dalle Associazioni dei Consumatori i quali non potranno avere un costo annuo superiore ad euro 35.000,00 (oltre Iva).
9. La Carta dei Servizi, seppur non allegata al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale.
10. Cotral è tenuta ad assicurare l'accesso alle informazioni da parte delle organizzazioni a tutela degli utenti e dei consumatori secondo le previsioni del Piano di Accesso al Dato.
11. La Regione, nell'ambito degli incontri a tal fine preposti, convoca Cotral insieme alle Associazioni dei consumatori e agli altri eventuali interessati costituendo un Tavolo Permanente appositamente costituito.
12. Il mancato rispetto di quanto stabilito nei precedenti commi comporta l'applicazione delle penali di cui all'articolo 20.
13. Gravi, reiterate ed ingiustificate violazioni delle disposizioni della Carta dei Servizi e/o del Programma di Esercizio Annuale, legittimano la risoluzione del contratto ai sensi dell'art. 1456 del codice civile e la revoca dell'affidamento del servizio da parte della Regione, previa diffida ai sensi dell'art. 1453 del codice civile.

Art. 16 – Condizioni minime di qualità dei servizi (CMQ)

1. Cotral si impegna a migliorare i livelli di qualità del servizio offerto ricercando la massima soddisfazione delle esigenze e dei bisogni espressi dalla clientela e nel rispetto degli obiettivi previsti con l'affidamento.
2. Cotral eroga i servizi oggetto del presente Atto nel rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 3. Il rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) è verificato attraverso il monitoraggio della qualità erogata.

3. Con riferimento ai livelli minimi di accessibilità e fruibilità del servizio per gli utenti, con particolare riferimento alle persone a mobilità ridotta, Cotral predispone entro sei mesi dall'avvio del servizio, un apposito "Piano Operativo per l'Accessibilità" di concerto con la Regione, il Gestore dell'infrastruttura nel cui contratto con la Regione è previsto il medesimo adempimento, le rappresentanze dei consumatori e le associazioni dei passeggeri e delle persone a mobilità ridotta. Secondo quanto definito nel Piano di Intervento, le condizioni minime di qualità (CMQ) di cui all'Allegato 3 potranno essere ridefinite. Per quel che concerne l'accessibilità alle infrastrutture e alle stazioni la Regione provvede a regolare i relativi obblighi con il Gestore dell'Infrastruttura; le parti si danno reciprocamente atto che, in ogni caso, Cotral risponderà esclusivamente per la garanzia dei livelli minimi di accessibilità riferibili al materiale rotabile.
4. Cotral assicura che siano soddisfatte le condizioni minime di informazione degli utenti e dei cittadini nelle fasi precedenti e durante il viaggio. Tali informazioni sono erogate in lingua italiana e in lingua inglese. Entro un anno dall'avvio del servizio, Cotral predispone, condividendolo con la Regione, un Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese, fino al livello di copertura determinato dalle Parti. Il Piano per l'incremento graduale della copertura dell'erogazione delle informazioni in lingua inglese definirà la necessità, le soluzioni da implementare e le fonti di finanziamento delle stesse, mantenendo l'equilibrio economico-finanziario originario del Contratto.
5. Cotral effettua almeno un'indagine all'anno in periodi significativi di erogazione del servizio, la rilevazione complessiva e unitaria della qualità percepita dalla clientela, finalizzata alla misurazione dell'indice di soddisfazione della clientela ed all'individuazione dei necessari adeguamenti delle condizioni minime di qualità (CMQ) di erogazione del servizio rispetto alle esigenze della domanda. A tal fine, Cotral deve avvalersi di un soggetto terzo specializzato, di riconosciuta esperienza e professionalità, che verrà comunicato alla Regione. Le modalità con cui vengono oggi effettuate le indagini da Cotral sono verificate con la Regione al fine di individuare eventuali modifiche da apportare, laddove possibile. Le Parti condividono che la rilevazione della *customer satisfaction* si conformerà progressivamente ai requisiti della misura 5 della delibera 16/2018, integrando il sistema attuale per quanto possibile e senza costi aggiuntivi entro sei mesi dall'avvio del servizio, e garantendo la piena conformità a partire dal nuovo affidamento che Cotral disporrà.
6. Cotral, allo scopo di proseguire nel percorso di costante miglioramento dell'efficacia, qualità e sostenibilità del Servizio, si impegna a garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, informandosi alle migliori pratiche. In particolare, entro il termine del primo periodo regolatorio, si impegna al completamento e/o al mantenimento delle certificazioni sottostanti di erogazione del Servizio affidato con il presente Contratto, ai sensi delle norme:
 - UNI EN ISO 9001:2015 - certificazione del sistema di gestione per la qualità aziendale;
 - UNI EN ISO 14001:2015 - certificazione del sistema di gestione ambientale;
 - OHSAS 18001:2007 - certificazione del sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori conforme alla norma;
 - UNI EN ISO 45001/2018 - gestione per la salute e sicurezza sul lavoro
 - UNI CEI ISO/IEC 27001:2014 - certificazione "Tecnologie informatiche – Tecniche per la sicurezza – Sistemi di gestione per la sicurezza delle informazioni – Requisiti".
7. Cotral si impegna, a partire dalla terza annualità regolatoria, a redigere e pubblicare sul proprio sito web istituzionale, il Bilancio di Sostenibilità redatto secondo le Linee Guida emanate dalla/e Associazione/i di categoria.

Art. 17 - Obiettivi di efficacia ed efficienza del servizio

1. Cotral si impegna a conseguire, nell'arco di durata del presente contratto, gli obiettivi di efficacia ed efficienza nell'erogazione del servizio di cui all'allegato 7, individuati - in conformità a quanto previsto

dalla Delibera ART 154/2019 - sulla base degli indicatori chiave di prestazione (KPI) di cui all'annesso 2 della Delibera ART 120/2018.

2. Il mancato raggiungimento dei predetti obiettivi per cause imputabili a Cotral comporta l'applicazione delle penali di cui al presente contratto.

Art. 18 - Politica investimenti

1. Gli investimenti programmati risultano descritti nella relazione di affidamento e in quella di accompagnamento al PEFs.
2. Cotral garantisce la sostenibilità delle previsioni economico-finanziarie indicate nel Piano Economico Finanziario simulato (PEFs) per tutto il periodo di durata del Contratto di Servizio e si impegna a realizzare gli investimenti programmati con le risorse rivenienti dal corrispettivo del presente Contratto e dai ricavi da mercato (titoli di viaggio).
3. La Regione, a partire dalla sesta annualità del presente Contratto ha facoltà di valutare la possibilità di erogare a Cotral contributi in conto impianti finalizzati ad accelerare la politica degli investimenti prevista nel presente Contratto. In tale circostanza, le Parti procederanno alla rimodulazione del Piano Economico Finanziario simulato (PEFs) ed a concordare - in contraddittorio - gli ulteriori investimenti non previsti nell'Allegato n. 4.

SEZIONE QUARTA: SISTEMA DI MONITORAGGIO

Art. 19 - Monitoraggio della qualità dei servizi

1. Cotral fornisce le rilevazioni interne sul rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) definite nell'Allegato 3 secondo le periodicità rispettivamente ivi indicate.
2. Cotral illustra i risultati conseguiti alla Regione in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di cui al presente contratto. La Regione ha facoltà di chiedere a Cotral tutti i chiarimenti e gli approfondimenti necessari per analizzare le motivazioni degli scostamenti accertati rispetto agli impegni assunti, in tema di miglioramento della qualità dei servizi, e per proporre le azioni correttive ritenute necessarie. Il Comitato Tecnico di Gestione valuta il rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) ed indica le eventuali azioni di miglioramento.
3. La Regione si riserva di verificare il rispetto delle condizioni minime di qualità (CMQ) del servizio ed il livello di soddisfazione della clientela (qualità percepita) tramite proprie strutture o personale esterno appositamente incaricato, attraverso rilevazioni campionarie sulla rete.
4. Relativamente alla verifica della qualità erogata a bordo treno, gli Ispettori regionali, ai fini di un possibile pronto ripristino delle funzionalità, si presentano al Capotreno e, nel rispetto delle disposizioni di sicurezza, comunicano allo stesso gli esiti dell'ispezione anche allo scopo di consentire una più rapida risoluzione delle non conformità.
5. Per l'effettuazione delle suddette verifiche, le Parti concordano che su tutti i treni regionali è concessa la libera circolazione a dipendenti della Regione o agli Ispettori regionali individuati dalla Regione stessa, muniti di apposita credenziale di libera circolazione e opportunamente segnalati. Tali credenziali, specifiche per le verifiche di cui sopra, sono nominative, annuali e sono emesse da Cotral in un numero massimo annuale pari a 20 unità.
6. Cotral è tenuta a fornire i dati relativi alle frequentazioni di tutti i treni, sulla base delle risultanze delle rilevazioni dei passeggeri saliti e discesi. Cotral effettua dette rilevazioni con frequenza compatibile con gli obiettivi di monitoraggio e, comunque, a cadenza trimestrale su una settimana di riferimento (due rilevazioni per ciascuno dei periodi c.d. estivo e invernale per un totale di quattro). I dati devono essere forniti, anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con la Regione. La Regione utilizza tali rilevazioni al fine di programmare la progressiva riduzione dell'indice di affollamento.
7. Cotral rende disponibili ogni tre mesi, entro il 15 del secondo mese successivo al trimestre di riferimento, ove disponibile, il dato economico relativo ai ricavi da traffico.

8. Cotral si impegna a consentire alla Regione l'accesso agli atti relativi all'organizzazione aziendale, nonché agli impianti di proprietà di Cotral, previa richiesta scritta da notificare via PEC (cotral.spa@pec.cotralspa.it) almeno tre giorni lavorativi prima della data di accesso.
9. Per agevolare il monitoraggio continuo dell'effettuazione e della regolarità dei servizi, Cotral prende atto che la Regione sarà abilitata con postazioni per l'accesso alla consultazione via Internet dei sistemi informativi di circolazione del Gestore dell'Infrastruttura con il profilo di "Committente/cliente di Impresa Ferroviaria".

Art. 20 - Sistema dei premi, delle penalità e sistema di riduzione/mitigazione delle medesime

1. Le Parti hanno individuato indicatori di qualità, con relativi valori obiettivo, secondo cui possono maturare premi, penalità e riduzioni/mitigazioni delle medesime, secondo quanto previsto nell'Allegato 6.
2. Nel caso di maturazione di premi, gli stessi sono da considerarsi con separata evidenza e non possono mai scomputare, se non finanziariamente, l'ammontare delle penali.
3. In tutte le ipotesi previste nel presente Contratto, le Parti concordano che il montante complessivo per l'erogazione delle penalità non potrà superare il 2% dei corrispettivi annuali indicati nei PEFs (Allegato n. 4). Qualora le riduzioni/mitigazioni delle penali superassero nell'anno di riferimento gli importi delle penali, la differenza concorrerà a ridurre le penali dell'anno successivo. In nessun caso, comunque, gli importi delle riduzioni/mitigazioni potranno determinare per Cotral un incremento di corrispettivo. Ai sensi dell'art. 4 comma 6 del D.Lgs. n. 70/2014, è consentita l'applicazione di penali a Cotral solo con riferimento a condotte diverse da quelle sanzionate ai sensi del predetto decreto.
4. La Regione e Cotral si danno reciprocamente atto che le condizioni minime di qualità (CMQ) e le caratteristiche del servizio affidato con il presente Atto sono definiti a tutela dell'utenza regionale e che la loro violazione comporta l'applicazione del sistema di penalità di cui all'allegato 6.
5. 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 citato Reg. CE 1371/2007.
6. La violazione degli obblighi di cui all'art. 15 comporta l'applicazione di una penale da 5.000 a 50.000 euro, a seconda dell'entità del ritardo maturato.
7. La violazione degli obblighi di cui all'art. 23 – laddove non già disciplinato nell'allegato 6 - comporta l'applicazione di una penale compresa tra 1.000 e 5.000 euro per ciascun inadempimento.
8. Ai fini della contestazione della violazione che può dar luogo a penale, la Regione provvede ad inoltrare, a mezzo pec, l'avviso di violazione entro 10 giorni lavorativi dalla data di accertamento della medesima. Cotral, entro 10 giorni lavorativi dalla data di ricevimento del suddetto avviso, può produrre alla Regione le proprie controdeduzioni via pec. La Regione, qualora non ritenga valide le suddette controdeduzioni, entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento delle medesime provvede ad inoltrare mediante pec la notifica della penalità applicata corredata dalle motivazioni del mancato accoglimento delle controdeduzioni presentate da Cotral.

SEZIONE QUINTA: DISPOSIZIONI VARIE

Art. 21 - Comitato Tecnico di Gestione del Contratto

1. Al fine di facilitare la gestione del Contratto, nello spirito di cooperazione a cui le Parti si ispirano, è costituito il "Comitato Tecnico di Gestione del Contratto", di seguito denominato per brevità "Comitato", composto da:
 - a) tre rappresentanti della Regione tra i quali il Presidente.
 - b) tre rappresentanti di Cotral nominati dal Consiglio di Amministrazione;

Sono componenti di diritto il Direttore della Mobilità per la Regione ed il Direttore Generale per Cotral.

2. Il Comitato ha funzioni di assistenza alle Parti nell'interpretazione e nell'applicazione del Contratto, con particolare riferimento all'adempimento delle singole clausole contrattuali, nonché al monitoraggio dei dati, alla prevenzione e soluzione delle controversie, all'applicazione delle penali e delle riduzioni/mitigazioni delle medesime a consuntivo annuale, agli adempimenti relativi al riequilibrio economico-finanziario del Contratto, nonché alla verifica sullo stato di attuazione del programma di investimenti di cui al presente Atto. Il Comitato può, altresì, proporre alle Parti l'introduzione di modalità di semplificazione della gestione contrattuale.
3. Il Comitato si intende validamente costituito con l'intervento diretto di tutti i suoi componenti, ovvero delle persone eventualmente delegate a rappresentarli; alle sedute può partecipare un segretario, al quale viene affidato il compito di redigere il verbale; in assenza del segretario alla redazione del verbale provvede un rappresentante di Cotral.
4. Il Comitato si riunisce ordinariamente entro il mese successivo di ogni trimestre, a seguito di formale convocazione effettuata dalla segreteria. È facoltà di ciascuna delle Parti richiedere la convocazione straordinaria del Comitato. Salvo casi di particolare urgenza concordati tra le Parti, la lettera di convocazione della riunione del Comitato, contenente l'ordine del giorno della seduta, deve pervenire ai rappresentanti interessati almeno 5 giorni lavorativi prima della data fissata.
5. In occasione di ogni riunione del Comitato e al termine dei lavori deve essere redatto un verbale di sintesi della documentazione analizzata, dell'attività svolta e delle decisioni concordate; nel verbale devono essere indicati:
 - luogo, ora di inizio e termine;
 - ordine del giorno della seduta;
 - nominativo degli intervenuti;
 - estremi dell'eventuale documento di delega a persona diversa dal rappresentante designato;
 - resoconto sintetico della discussione, delle attività svolte e delle decisioni prese, con eventuale annotazione delle osservazioni delle Parti.
6. Il verbale deve essere sottoscritto da tutti i componenti del Comitato presenti alla seduta. In tale ambito, le decisioni del Comitato sono prese a maggioranza dei voti; a ciascun rappresentante è riconosciuto uguale potere di voto; in mancanza di accordo tra i componenti del Comitato, la questione è devoluta all'esame delle Parti; ciascuna parte potrà notificare all'altra l'esistenza di tali contestazioni, precisandone la natura e l'oggetto; le Parti si incontreranno, anche con l'assistenza del Comitato, per esaminare l'argomento e le motivazioni prodotte con il proposito di comporre amichevolmente la vertenza.
7. Il Comitato può avvalersi di esperti, con funzioni consultive, nominati di comune accordo tra le Parti.

Art. 22 - Trasparenza e Riservatezza

1. Al fine di garantire la massima trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi e di promuovere lo sviluppo dei servizi e il controllo pubblico, le Parti pubblicano sui rispettivi siti le informazioni e i documenti di cui al Piano di Accesso al Dato (Allegato 9), secondo le tempistiche e le modalità ivi previste.
2. Al fine di garantire la massima trasparenza, Cotral assicura la pubblicazione sul proprio sito web istituzionale dei 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 presente 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).
3. Fatta salva ogni diversa previsione normativa, la Regione si impegna a mantenere la riservatezza delle informazioni acquisite in base al presente Atto e ad utilizzarle esclusivamente per la gestione dello stesso.
 4. Il mancato rispetto degli obblighi previsti dal presente articolo potrà comportare l'applicazione del sistema sanzionatorio per come disciplinato dal presente contratto.

Art. 23 - Obblighi di informazione

1. Fermi gli obblighi di cui ai precedenti articoli, Cotral si impegna a fornire periodicamente informazioni strutturate su dati di traffico e risorse produttive per come eventualmente richieste dalla Regione e attinenti alla gestione del presente contratto.
2. Oltre alla documentazione prevista nei singoli articoli del presente Contratto, Cotral si impegna a produrre, su richiesta della Regione, relazioni aggiuntive e specifiche attinenti all'attività disciplinata dal Contratto di Servizio.
3. Per quel che concerne gli obblighi riferibili alla comunicazione dei dati economici relativi al servizio affidato, il gestore si attiene agli obblighi di monitoraggio e alle modalità di rendicontazione e contabilizzazione ed adotta i relativi schemi di contabilità regolatoria, fissati con la misura 4 della Delibera ART n. 120/2018, recante "Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale" ovvero - in presenza di più affidamenti di servizi di trasporto pubblico locale di interesse economico generale - della Misura 12 della Deliberazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 28 novembre 2019, n. 154 così come modificata dalla Deliberazione dell'Autorità Regolazione Trasporti 29 luglio 2021, n. 113, recante "*Conclusioni del procedimento per la definizione di modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera 210/2020.*".
4. Cotral si impegna a trasmettere a Regione Lazio tutta la documentazione che ai fini del suddetto monitoraggio verrà inviata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti secondo le modalità e le scadenze da questa ultima stabilite; la Regione Lazio si riserva in ogni caso di richiedere ulteriori aggiornamenti sulle informazioni riportate.
5. Il mancato rispetto degli obblighi previsti dal presente articolo potrà comportare l'applicazione del sistema sanzionatorio per come disciplinato dal presente contratto.

Art. 24 - Clausola Fiscale

1. La presente scrittura privata non autenticata, sottoscritta digitalmente è esente da registrazione fino al caso d'uso ai sensi dell'articolo 5 del DPR 26 aprile 1986 n. 131.

Art. 25 – Risoluzione, cessione del Contratto e subaffidamento

1. Fermo restando il diritto al risarcimento del maggior danno, in caso di gravi e reiterate inadempienze di una delle Parti agli impegni assunti nel Contratto che si rivelino tali da pregiudicarne in modo rilevante la prosecuzione, l'altra Parte potrà comunicare la propria intenzione di risolvere il Contratto per inadempimento, assegnando alla Parte inadempiente un termine per porvi rimedio. Decorso inutilmente tale termine, il Contratto sarà dichiarato risolto.
2. In particolare, fermi restando gli effetti derivanti dalla revoca e dalla decadenza dall'affidamento del Servizio disciplinati dall'art. 21 della L.R. n. 30/1998 e s.m.i., la Regione può far valere la risoluzione del presente contratto nei seguenti casi:
 - inadempimento degli obblighi derivanti da leggi nazionali o regionali ovvero delle clausole che disciplinano il contratto di servizio;

- sub affidamento dei Servizi senza la preventiva autorizzazione della Regione;
 - servizio abbandonato o interrotto e ripetute o gravi irregolarità, non dipendenti da cause di forza maggiore, nell'effettuazione dei servizi;
 - mancato ripristino del servizio entro un congruo termine;
 - gravi e/o ripetute irregolarità di carattere amministrativo;
 - violazione degli indirizzi strategici e operativi attinenti allo svolgimento del servizio e oggetto del vincolo di delegazione interorganica;
3. Cotral può far valere la risoluzione del presente contratto nel caso di ritardato, reiterato ed immotivato inadempimento degli obblighi contrattuali da parte della Regione, trascorsi tre mesi dalla formale notifica di risoluzione contrattuale. A tal fine Cotral dovrà trasmettere diffida ad adempiere con assegnazione di un termine non inferiore a 60 gg.
 4. Nel caso in cui la somma complessiva delle penali, superi il 10% del corrispettivo, la Regione può far valere la risoluzione contrattuale, senza alcun indennizzo a favore di Cotral.
 5. È vietata a pena di nullità la cessione del Contratto.

Art. 26 – Garanzie, Coperture assicurative e responsabilità

1. Le Parti concordano che a garanzia dell'esatto adempimento delle obbligazioni assunte da Cotral con la sottoscrizione del presente Contratto, l'importo relativo al 60% del dodicesimo rateo di ogni annualità contrattuale, sarà trattenuto dalla Regione a titolo di garanzia, che maturerà interessi di mora di cui al comma 7 dell'articolo 5, dal 1° gennaio del secondo anno successivo all'annualità di riferimento del corrispettivo, laddove non siano state contestati dalla Regione Lazio a Cotral inadempimenti e/o richieste risarcitorie derivanti dalle violazioni degli obblighi contrattuali rispetto all'annualità di riferimento. In corso di esecuzione del contratto è facoltà delle parti sottoporre alla decisione del Comitato lo svincolo degli importi trattenuti relativi alle annualità precedenti, in ragione dello stato di esecuzione del contratto e dell'entità degli importi trattenuti. Le parti concordano che possono sottoporre alle decisioni del Comitato modifiche e/o integrazioni alla Garanzia di cui al presente comma.
2. Le Parti concordano che, impregiudicate le responsabilità di legge e le obbligatorie coperture assicurative previste dalla normativa vigente in materia, Cotral è responsabile di tutti gli eventuali danni cagionati alla Regione, al personale impiegato, ai passeggeri ed ai terzi in genere nell'esecuzione delle prestazioni previste nel presente Contratto.
3. Cotral assume ogni più ampia responsabilità per danni a cose e persone e solleva la Regione da ogni conseguente azione, responsabilità e pretesa risarcitoria attinente o comunque riconducibile alle attività di gestione del servizio di trasporto.

Art. 27 - Controversie tra le Parti

1. Eventuali divergenze nell'interpretazione o nell'esecuzione del Contratto devono essere oggetto di preventivo tentativo di conciliazione tra le Parti.
2. Non è ammessa la competenza arbitrale.
3. Tutte le controversie comunque derivanti dal presente Atto saranno deferite, in via esclusiva, alla competenza del Foro di Roma.
4. Il presente rapporto contrattuale è regolato dal diritto italiano.

Art. 28 – Gestione del personale

1. Cotral, nel rispetto della normativa vigente, dispone di personale in numero e livelli professionali adeguati a garantire la regolare erogazione dei servizi oggetto del presente contratto.

2. Il personale viaggiante è tenuto ad indossare la divisa fornita da Cotral e ad esporre il tesserino di riconoscimento.
3. Il personale impegnato in mansioni di controllo o, in generale, deputato ai contatti a vario titolo con i clienti/passeggeri, deve esporre l'apposito tesserino di riconoscimento.
4. Cotral si impegna ad adottare oltre al "Codice Etico", un "Codice di Comportamento" dei propri dipendenti, nonché ad intraprendere tutte le azioni ritenute opportune nei confronti dei dipendenti che abbiano assunto un comportamento inurbano o scorretto verso la clientela o causato disordini o alterchi durante l'orario di lavoro.
5. Cotral si impegna a trasmettere alla Regione l'elenco del personale addetto al servizio, con specificazione della qualifica, del contratto applicato, dell'inquadramento, della tipologia di contratto (a tempo indeterminato o determinato con indicazione, nel secondo caso, della data di scadenza) e delle informazioni previste dalla disciplina regolatoria applicabile in capo al gestore. Cotral si impegna a comunicare, con cadenza annuale, le eventuali variazioni di personale nel mentre intervenute.
6. Cotral si impegna ad osservare le disposizioni legislative e il Contratto Collettivo Nazionale di categoria sottoscritto dalle OO.SS. più rappresentative e i Contratti Collettivi Nazionali Integrativi/Decentrati che disciplinano lo stato giuridico, il trattamento economico ed il trattamento previdenziale di tutti i propri dipendenti, nonché le disposizioni in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro.

Art. 29 - Codici etici

1. La Regione Lazio si impegna a rispettare i principi contenuti nel Codice Etico di Cotral pubblicato sul sito www.cotralspa.it. Detto codice, seppur non allegato al presente Atto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso la Regione dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.
2. Cotral si impegna a rispettare il "*Codice di Comportamento*" dei dipendenti pubblici, di cui al D.P.R. 16 aprile 2013 n. 62 e s.m.i.. Detto codice, seppur non allegato al presente Contratto, ne costituisce parte integrante e sostanziale e dello stesso Cotral dichiara di aver preso particolareggiata e completa conoscenza.
3. In caso di violazione accertata di una qualsiasi delle norme contenute nei predetti Codici, le Parti hanno diritto di risolvere il presente Contratto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 1456 c.c., fatto salvo in ogni caso ogni altro rimedio di legge, ivi incluso il diritto al risarcimento degli eventuali danni subiti.

Art. 30 - Tracciabilità dei flussi finanziari, interrogazione ex articolo 48 bis del DPR n. 602/1973

1. La normativa sulla tracciabilità dei flussi finanziari di cui all'art. 3 della L. n. 136/2010 e s.m.i. non trova applicazione nei confronti di Cotral in quanto società *in house*. Tuttavia Cotral, su richiesta della Regione, assume tutti gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari e fornirà le indicazioni relative al conto corrente dedicato e le generalità dei soggetti delegati ad operarvi.
2. La normativa sulla verifica delle inadempienze all'obbligo di versamento derivante dalla notifica di una o più cartelle di pagamento di cui all'art. 48 bis del DPR n. 602/1973 e s.m.i., non trova applicazione nei confronti di Cotral in quanto società a capitale interamente pubblico. Tuttavia la Regione, si riserva di effettuare la verifica prima di effettuare il pagamento del corrispettivo previsto dal presente Contratto.
3. La normativa sul C.I.G. (Codice Identificativo Gara) non trova applicazione per il presente Contratto in quanto trattasi di affidamento "in house" nei confronti di Cotral società a capitale interamente pubblico. Per le medesime ragioni, Cotral non è tenuta a produrre il D.U.R.C. (Documento Unico di Regolarità Contributiva); la Regione si riserva di verificare in corso di contratto il rispetto degli obblighi in materia contributiva.

Art. 31 - Tutela dei dati personali

1. Ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e del Regolamento UE n. 2016/679, i dati personali riguardanti i lavoratori/rappresentanti della Regione saranno utilizzati esclusivamente per finalità amministrative o contabili, come di seguito indicate:
 - esecuzione di obblighi di legge in genere;
 - gestione dell'eventuale contenzioso giudiziale o stragiudiziale;
 - esigenze di tipo operativo e gestionale di Cotral;
 - esigenze connesse alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.
2. I dati personali raccolti per le finalità suddette saranno trattati con e senza l'ausilio di mezzi elettronici, con misure organizzative, fisiche e logiche idonee a garantire la sicurezza e la riservatezza, da soggetti autorizzati e all'uopo nominati da Cotral in qualità di Responsabili o Incaricati dei trattamenti ai sensi del D.Lgs. 196/2003 e s.m.i e del Regolamento UE n. 2016/679 ("GDPR").
3. Titolare del trattamento dei dati personali è Cotral, con sede in Roma alla via B. Alimena 105. Il Responsabile del trattamento dei dati personali raccolti per le finalità di cui sopra è, domiciliato per la carica in Roma alla via B. Alimena 105, presso il quale potranno essere esercitati i diritti di cui agli artt. 15 e ss. del citato GDPR.
4. La Regione si impegna ad informare di ciò, ai sensi dell'art. 13 del predetto GDPR, i soggetti cui si riferiscono i dati prima di procedere alla comunicazione dei dati personali a Cotral per le finalità sopra indicate.

Art. 32 - Sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici

1. La Regione è tenuta al rispetto della normativa di settore riguardante le pubbliche amministrazioni in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informatici, ed in particolare della Circolare Agenzia per l'Italia Digitale del 17 marzo 2017 n. 1/2017 e eventuali s.m.i. contenente le "*Misure minime di sicurezza ICT per le pubbliche amministrazioni*" (G.U. Serie Generale n. 79 del 04/04/2017) e dà atto di avere proceduto alla implementazione delle misure ivi previste.
2. A tal fine, con la sottoscrizione del presente Atto, la Regione si obbliga a:
 - a) segnalare con la massima tempestività di aver subito un eventuale attacco informatico contattando il numero _____ o scrivendo all'indirizzo mail _____;
 - b) consentire l'accesso del personale incaricato da Cotral per la verifica delle misure minime adottate, nel rispetto della normativa in materia di trattamento dei dati personali.
3. Resta inteso che in caso di inadempimento parziale o integrale anche di uno soltanto degli obblighi sopra elencati, Cotral avrà facoltà di risolvere il presente Atto ai sensi dell'art. 1456 c.c. e, indipendentemente dall'esercizio di tale facoltà, il diritto all'integrale risarcimento dei danni subiti in conseguenza dell'inadempimento.
4. Cotral si impegna ad individuare ed adottare misure idonee a garantire la sicurezza informatica delle attività previste dal presente Contratto.

Art. 33 - Codice dell'Amministrazione Digitale – CAD

1. Ai sensi dell'art. 52 del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD) di cui al D.Lgs. 7 marzo 2005, n. 82, nella fornitura di prodotti e/o servizi che comportino la raccolta e la gestione di dati pubblici, tali dati, i relativi metadati, gli schemi delle strutture di dati e delle relative banche dati, devono poter essere acceduti telematicamente, nel rispetto del principio di neutralità tecnologica, e predisposti per essere riutilizzati da parte di persone fisiche e giuridiche e comunque nel rispetto dei principi e delle raccomandazioni dell'agenda e delle linee guida nazionali per la valorizzazione del patrimonio informativo pubblico rilasciate dall'Agenzia per l'Italia Digitale.
2. La Regione si impegna ad istituire un tavolo di lavoro con Cotral per le finalità previste al precedente comma, a cui potranno partecipare altri soggetti proposti dalle Parti.

Art. 34 – Norme fiscali e Spese contrattuali

1. Il contratto è soggetto alle disposizioni di cui al D.P.R. n. 633/1972 per quanto concerne l'IVA, al D.P.R. n. 131/1986 per quanto concerne l'imposta di registro, tenuto conto delle loro successive modifiche ed integrazioni. L'IVA relativa al prezzo contrattuale è a carico della Regione, mentre l'imposta di bollo è a carico di Cotral.

Art. 35 – Altre disposizioni

1. Prima dell'avvio del servizio, Cotral deve presentare la seguente documentazione:
 - dichiarazione, resa ai sensi di legge dal Legale Rappresentante di Cotral, che la Società è in regola con le disposizioni di cui all'art. 17 della L. 12 marzo 1999, n. 68;
 - copia degli attestati delle polizze assicurative di cui all'articolo 26;
 - eventuale altra documentazione prescritta dalla legislazione vigente.
2. Le Parti convengono che il personale dipendente della Regione preposto al controllo del presente Contratto possa avere accesso agli impianti in uso a Cotral, anche nell'esercizio delle funzioni di controllo, vigilanza e monitoraggio e che quest'ultima deve mettere a disposizione il proprio personale per la necessaria assistenza.

Articolo 36 - Disposizioni finali

1. Il Contratto è stato oggetto di articolata trattativa tra le Parti, che ne hanno discusso e approvato ogni singola clausola ed allegato e, pertanto, gli artt. 1341 e 1342 c.c. non trovano applicazione.
2. Per tutto quanto non previsto nel presente contratto, si rinvia alla normativa vigente ed in particolare alla legislazione in materia nonché alle disposizioni del Codice Civile.

Allegati al presente Contratto:

1. Materiale rotabile
2. Programma di esercizio
3. Condizioni minime di qualità
4. PEF
5. Matrice dei rischi
6. Sistema premi e penali
7. Obiettivi di efficacia ed efficienza
8. Sistema tariffario
9. Piano di accesso al dato.

Letto, confermato e sottoscritto in forma digitale.

Roma, lì ____ 2022

Per la Regione _____

Per Cotral S.p.A. _____

**CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE SULLE
FERROVIE REGIONALI “ROMA – LIDO DI OSTIA” E “ROMA –
CIVITA CASTELLANA – VITERBO”**



Allegato 1 – Materiale rotabile e investimenti

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	E84	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**

Allegato 2 – Programma di Esercizio

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

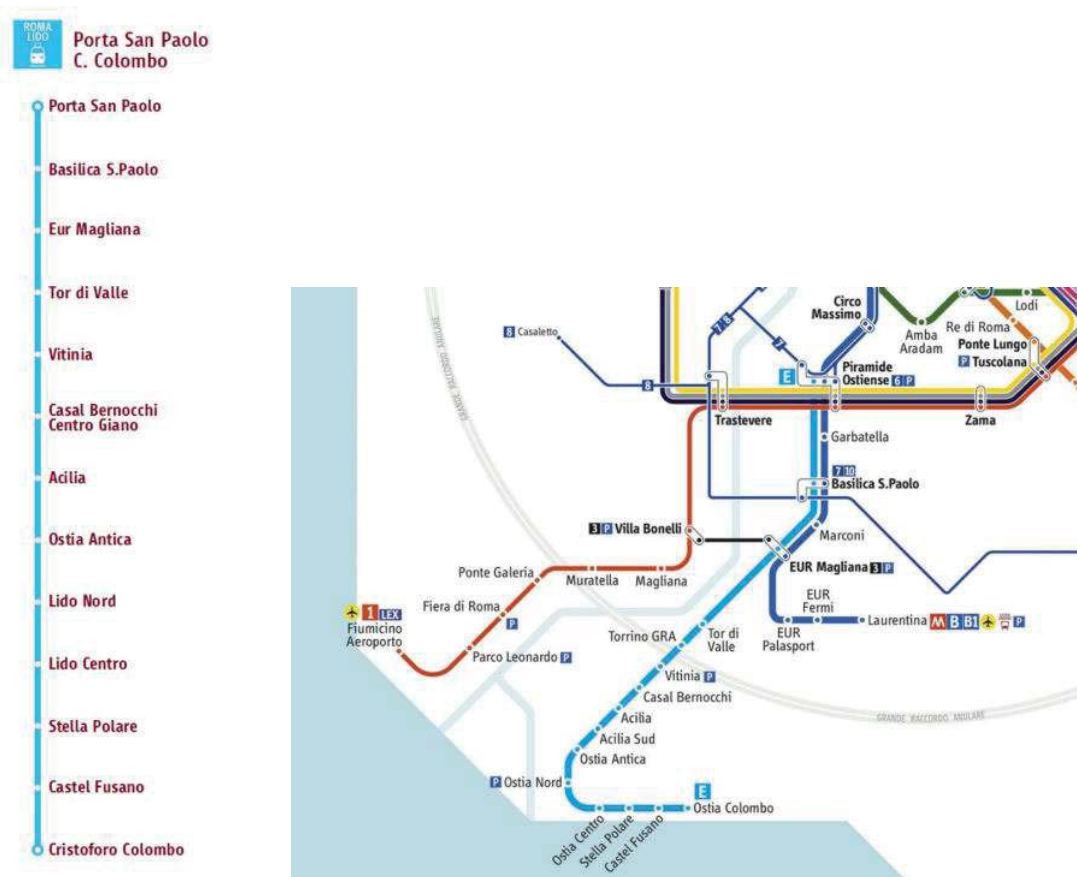
1. FERROVIA ROMA-LIDO DI OSTIA

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.

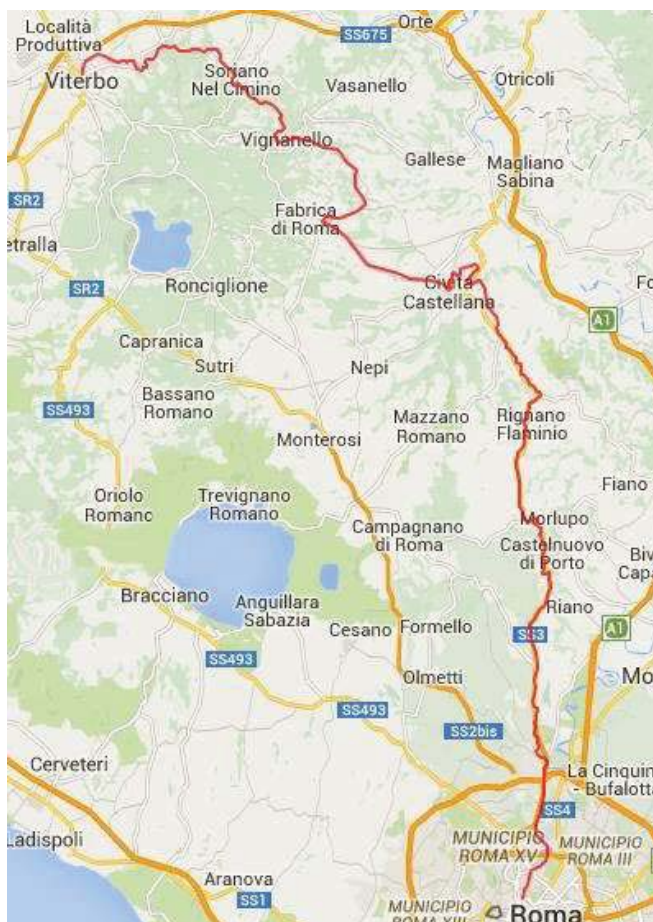


2. FERROVIA ROMA-CIVITA CASTELLANA-VITERBO

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 annua distinto 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.	Roma P.F. - Catalano	Roma P.F. - S.Oreste	Catalano - Vignanello	Catalano - Montebello	Catalano - Viterbo				
Luglio	Lav + Sab	26	154	50.050	30	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						54.421	
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						53.066	
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 2025 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

**CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE SULLE
FERROVIE REGIONALI “ROMA – LIDO DI OSTIA” E “ROMA –
CIVITA CASTELLANA – VITERBO”**

Allegato 3 – Condizioni Minime di Qualità (CMQ)

Indicazioni generali relative ai singoli indicatori:

- 1) Individuazione delle stazioni intermedie rilevanti ai fini dei parametri di regolarità e puntualità del servizio:

	1° e 2° anno	Dal 3° anno
Roma Lido:	Porta San Paolo Cristoforo Colombo	Porta San Paolo Acilia Lido Centro Cristoforo Colombo
Roma Viterbo:	Piazzale Flaminio Civitacastellana Viterbo	Piazzale Flaminio Saxa Rubra Montebello Riano S. Oreste Civita Castellana Vignanello Viterbo

- 2) Periodi di misurazione degli indicatori:

SIGLA	TIPOLOGIA OBIETTIVI E NUMERO	PERIODO DI MISURAZIONE
DISP	DISPONIBILITA' POSTI OFFERTI (1)	MENSILE
REG	REGOLARITA' E PUNTUALITA' (2-3)	MENSILE
INF	INFORMAZIONI ALL'UTENZA (4A-4B)	TRIMESTRALE
ACCOM	ACCESS. COMMERCIALE (5-6-7-8)	TRIMESTRALE
P&C	PULIZIA E COMFORT (9-10-11-12)	TRIMESTRALE
ACC	ACCESSIBILITA' (13-14-15)	ANNUALE
TRA	TRASPARENZA (16)	ANNUALE
SIC	SICUREZZA (17)	ANNUALE

CONDIZIONI MINIMI DI QUALITA'**1) INDICATORE (DISP): 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, in considerazione dell'evoluzione e della variabilità (anche stagionale) 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 quello specificato negli appositi Allegati del Contratto di Servizio.

Fermo restando le disponibilità di materiale rotabile e personale, nonché la compatibilità con i limiti di capacità della infrastruttura ferroviaria, Cotral potrà – previa condivisione con l'Ente

Affidante – valutare specifiche modifiche del programma di esercizio finalizzate a calibrare l'entità di offerta di trasporto alle specifiche quali-quantitative della domanda.

MISURAZIONE: 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;

2) 3) INDICATORE (REG): Regolarità e puntualità del servizio:

L'indice di **regolarità** sarà calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra treni circolati e treni programmati nel mese.

La condizione di qualità è garantita al raggiungimento del valore medio annuo di: 90% nel 2022 e nel 2023, con crescita del 1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo, fino al max del 95%. Over-performance al superamento del 95%.

L'indice di **puntualità** sarà riferito alle stazioni intermedie rilevanti 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 il rapporto mensile tra treni arrivati con un massimo di 5 minuti e treni effettuati.

La condizione di qualità è garantita se tale rapporto è pari almeno al 85% nel 2022 e nel 2023, con crescita dell'1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 90%.

4A e 4B) INDICATORE (INF): 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 di seguito riportate di tipo statico e dinamico.

PRIMA DEL VIAGGIO (4A):

Avvenuta pubblicazione

- ✓ Condizioni Generali di Trasporto
- ✓ Modalità acquisto titoli di viaggio e tipologie di biglietterie
- ✓ Modalità dei canali di contatto per Reclami
- ✓ Procedure per presentazione reclami alla Autorità di Regolazione dei Trasporti
- ✓ Indicazione dei canali di contatto con IF per informazioni
- ✓ Sistema Tariffario e modalità di validazione
- ✓ Carta dei Servizi
- ✓ Orari
- ✓ Servizi a bordo
- ✓ Servizi minimi garantiti in caso di sciopero
- ✓ Modalità di esecuzione dei servizi sostitutivi
- ✓ Variazioni e ritardi real-time, cancellazioni e soppressioni in aggiornamento;

DURANTE IL VIAGGIO (4 B)

Avvenuta pubblicazione/comunicazione/diffusione ai passeggeri a bordo treno:

- del sito internet e/o APP dove è possibile consultare le informazioni sul servizio real-time;
- contatti aziendali per la proposizione di reclami;
- disponibilità di servizi a bordo;
- disponibilità posti dedicati a PMR;
- annunci prossima fermata;
- aggiornamento ritardi;
- anomalie nella circolazione.

MISURAZIONE: La misurazione viene effettuata per ogni trimestre. Ai fini della rispondenza contrattuale le informazioni prima del viaggio sopra elencate dovranno essere veicolate al pubblico con almeno tre delle modalità di seguito riportate:

- a) Modalità statiche presso le stazioni e/o a bordo treno,
- b) Indirizzati al GI per la successiva pubblicazione su monitor di infomobilità in stazione (ove disponibili),
- c) Veicolati verso i monitor di bordo-treno (ove disponibili),
- d) Pubblicati sul sito web aziendale www.cotralspa.it in apposita sezione,
- e) Pubblicati sui device dei clienti tramite App Cotral,
- f) numero verde del Contact Center Cotral,
- g) canali social aziendali Instagram e Twitter.

5 – 6 – 7 - 8) INDICATORE (ACCOM): Accessibilità commerciale:

Le condizioni minime 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 (ACCOM-5);**

MISURAZIONE: Su base trimestrale. % delle stazioni dotate di almeno due adeguati canali di vendita rispetto al totale delle stazioni, di cui almeno uno a terra e uno telematico

A tal fine saranno considerate utili i seguenti canali di vendita:

- biglietteria in stazione,
- punto vendita convenzionato, per stazioni dentro Roma Capitale, entro 500 metri dalla stazione ovvero, per gli altri comuni, nell'ambito del territorio del comune della stazione,
- possibilità di emissione del titolo in stazione o a bordo treno da parte di personale della IF o del GI senza sovrapprezzo,
- biglietteria self-service (csd. MEB – Macchine Emettentrici di Biglietti),
- vendita on-line (da quando sarà attivata).

La condizione si considera realizzata al raggiungimento del 90% nel 2022 e 2023, con crescita dello 1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 95%.

• **disponibilità/funzionamento dei canali di vendita on-line (a partire dal 1° Gennaio 2023) (ACCOM - 6);**

MISURAZIONE: Su base trimestrale. La condizione si considera non realizzata per interruzioni contemporanee di tutti i canali telematici superiori alle 12 ore consecutive.

• **funzionamento delle biglietterie automatiche (self-service) (ACCOM 7);**

MISURAZIONE: Su base trimestrale. % delle biglietterie automatiche (MEB) funzionanti presenti sulla rete ferroviaria e di competenza dell'IF rispetto al totale delle biglietterie automatiche di competenza IF. Da tale misurazione devono essere escluse le biglietterie automatiche non funzionanti per atti vandalici, se ripristinate entro 72 ore dalla segnalazione. La condizione si considera rispettata al raggiungimento dello 90% nel 2022 e 2023, con crescita dello 0.4% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 92%.

• **funzionamento delle validatrici/tornelli (ACCOM - 8).**

MISURAZIONE: Su base trimestrale. % delle validatrici/tornelli funzionanti presenti sulla rete ferroviaria e di competenza della IF rispetto al totale delle validatrici/tornelli. La condizione si considera rispettata al raggiungimento del 90% nel 2022 e 2023, con crescita dello 0.4% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 92%.

9 - 10 - 11 - 12) INDICATORE (P&C): Pulizia e comfort del materiale rotabile:

Le condizioni minime di pulizia del materiale rotabile avranno ad oggetto i seguenti indicatori:

- Indicatore 1 – Esecuzione cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile (P&C - 9);

MISURAZIONE: Su base trimestrale. % cicli di pulizia effettuati rispetto a quelli programmati. La condizione si considera rispettata al raggiungimento del 90% nel 2022 e 2023, con crescita del 1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 95%.

- Indicatore 2 – Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile (P&C - 10).

MISURAZIONE: Su base trimestrale. numero di anomalie riscontrate a seguito ispezioni dell'EA. La condizione si considera rispettata in caso di numero di anomalie riscontrate rispetto al numero di controlli pari al 10% nel 2022, con decrescita dello 0.5% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 4% di anomalie rispetto ai controlli effettuati.

Le condizioni relative ai livelli di confort riguarderanno:

- Funzionamento impianti di climatizzazione (P&C - 11);

MISURAZIONE: Su base trimestrale. % impianti climatizzazione treno funzionanti rispetto al totale.

La condizione si considera rispettata in caso di raggiungimento del 80% nel 2022 e 2023, con crescita del 2% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 96%.

- Accessibilità e funzionamento delle toilette (P&C - 12);

MISURAZIONE: Su base trimestrale. % toilette funzionanti rispetto al totale

La misurazione si applica (se rilevante) esclusivamente sui treni dotati di toilette.

La condizione si considera rispettata in caso di raggiungimento del 85% nel 2022 e 2023, con crescita dell'1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 90%.

13 - 14- 15) INDICATORE (ACC) Accessibilità dei mezzi (con particolare riferimento a PMR):

- Disponibilità e fruibilità di servizi PMR;

MISURAZIONE: rapporto tra i treni fruibili alle PMR e i treni totali programmati come accessibili alle PMR (indicati accessibili sull'orario programmato), calcolato per linea per ogni anno, come media aritmetica dei valori mensili.

La condizione si considera rispettata in caso di valore medio almeno pari a 90% nel 2022 e 2023, con crescita del 2% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 98%.

- Porte di accesso funzionanti (P&C5);

MISURAZIONE: % porte treno funzionanti rispetto al totale

La condizione si considera rispettata in caso di valore medio almeno pari a 90% nel 2022 e 2023, con crescita del 1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 95%.

- Disponibilità di servizi bici (P&C6).

MISURAZIONE: % corse con servizio bici rispetto al programma

La misurazione di applica (se rilevante) esclusivamente sui treni per i quali sia stato effettivamente programmato il "servizio bici".

La condizione si considera rispettata in caso di valore medio almeno pari a 90% nel 2022 e 2023, con crescita del 1% ogni anno, qualora l'anno precedente sia stato raggiunto il valore obiettivo. Over-performance al raggiungimento del 95%.

16) INDICATORE (TRA): 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.

La condizione si considera rispettata in caso di avvenuta pubblicazione a cura di Cotral di tutti i documenti sopra elencati.

17) INDICATORE (SIC) Sicurezza del viaggio e del viaggiatore, personale e patrimoniale:

La condizione si considera rispettata attraverso l'adempimento dell'obbligo di adozione di un "Piano Operativo di sicurezza e controlleria" nei termini indicati dal contratto.

Al fine di garantire il rispetto delle Condizioni 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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



**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**

**Allegato 4 – Piano Economico Finanziario simulato
Cotral**

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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:

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



- 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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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;

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



- 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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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 Regulatorio 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.

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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

Piano Economico finanziario Simulato - Affidamento del Servizio di trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



componente di remunerazione del Capitale Investito Netto; tuttavia, la cassa cumulata evidenzia nell'arco del piano valori sempre positivi.

Piano Economico Finanziario Simulato – Programmazione affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



1.13 Prospetti schemi regolatori

Schema 1 - Conto Economico regolatorio

	2022 Il Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
Ricavi											
1.a		4.157	12.155	12.343	13.484	13.767	14.014	14.224	14.437	14.654	7.436
1.b		255	520	526	531	536	541	547	552	558	282
1.c		255	520	526	531	536	541	547	552	558	282
1.d											
1		4.412	12.675	12.868	14.015	14.304	14.556	14.771	14.990	15.211	7.718
2											
Costi											
3.a		(1.671)	(3.642)	(4.152)	(3.438)	(3.525)	(2.700)	(2.727)	(2.754)	(2.781)	(1.405)
3.b		(10.230)	(25.366)	(22.223)	(23.470)	(25.551)	(25.608)	(25.800)	(26.030)	(26.289)	(13.259)
3.c		(882)	(1.807)	(1.741)	(1.768)	(1.900)	(1.917)	(1.919)	(1.931)	(1.950)	(979)
3.d		(9.860)	(20.364)	(20.674)	(21.009)	(21.274)	(21.402)	(21.318)	(21.079)	(21.190)	(10.686)
3.d.1		-	(661)	(652)	(349)	(435)	(322)	(322)	(322)	(322)	(322)
3.e		(225)	(477)	(490)	(498)	(507)	(511)	(510)	(512)	(518)	(260)
3.f		(22.867)	(52.317)	(49.831)	(50.532)	(53.192)	(52.459)	(52.596)	(52.628)	(53.050)	(26.910)
3		(18.455)	(39.642)	(36.963)	(36.517)	(38.889)	(37.903)	(37.824)	(37.638)	(37.838)	(19.192)
4=1+2-3											
5		(1.415)	(2.555)	(2.763)	(2.774)	(2.627)	(2.501)	(2.472)	(2.462)	(2.462)	(1.231)
6=4-5		(19.870)	(42.612)	(42.304)	(39.727)	(41.515)	(40.405)	(40.296)	(40.101)	(40.300)	(20.423)
7											

Piano Economico Finanziario Simulato – Programmazione affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



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	Immobilitazioni Immateriali	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.b	Immobilitazioni Materiali												
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)	(4.074)	(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)	(4.074)	(5.255)	(5.119)	(5.169)	(5.214)	(5.265)	(5.296)
3	Totale Debiti	-	(4.350)	(5.209)	(5.205)	(4.779)	(4.074)	(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	4.892	4.427	3.898	3.263	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	9.186	7.457	6.460

Piano Economico Finanziario Simulato – Programmazione affidamento del Servizio trasporto pubblico sulle linee ferroviarie Roma - Lido di Ostia e Roma - Viterbo



Schema 4 - Rendiconto Finanziario

	2021	2022 II Sem	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032 I Sem
Schema 4 - Rendiconto Finanziario												
1.a		3.473	10.958	12.079	12.324	13.390	13.744	13.997	14.204	14.420	14.636	7.422
1.b		17.479	44.383	44.174	41.606	40.855	42.704	41.717	41.369	41.047	41.071	20.717
1.c			213	515	520	530	536	541	546	552	557	281
1.d		(6.749)	(1.121)	(3.546)	(4.057)	(3.555)	(3.511)	(2.837)	(2.721)	(2.749)	(2.777)	(1.401)
1.e			(6.867)	(24.672)	(25.400)	(22.728)	(25.209)	(25.610)	(25.756)	(25.992)	(26.247)	(13.233)
1.f		2.380	(9.733)	(19.996)	(20.442)	(20.743)	(21.335)	(21.510)	(21.518)	(21.234)	(21.242)	(10.789)
		2.380	53	(56)	(79)	(68)	(63)	(109)	(201)	(155)	(53)	(104)
1.g			(743)	(2.159)	(2.263)	(2.238)	(2.384)	(2.426)	(2.428)	(2.441)	(2.464)	(1.238)
1.h			(73)	(140)	(127)	(107)	(96)	(85)	(75)	(66)	(56)	(23)
1		(4.368)	5.343	4.906	4.562	4.513	4.450	3.788	3.620	3.536	3.479	1.735
2.a												
2.b			(498)	(684)	(681)	(527)	(540)	(484)	(401)	(432)	(460)	(230)
2.c												
2.d												
2		(28.572)	(498)	(684)	(581)	(527)	(540)	(484)	(401)	(432)	(460)	(230)
3.a		32.941	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.b		-	(165)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(1.822)
3.c		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.d		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3		32.941	(165)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(3.643)	(1.822)
4=1+2+3		0	2.463	1.202	579	338	343	267	(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	2.946

MATRICE DEI RISCHI

In conformità alla misura 13 della Delibera ART 154/2019, nella presente matrice dei rischi si analizzano le tipologie di rischio per eventi che possono verificarsi durante l'arco temporale dell'affidamento e si definisce ripartizione degli stessi tra Ente e Gestore, secondo il modello di cui all'annesso 4.

I rischi si dividono nelle seguenti due macro categorie che ne determinano la natura:

- Rischi operativi;
- Altri rischi.

Si precisa inoltre che per "Risk assessment" si intende la probabilità del verificarsi dell'evento associato al rischio, espressa in % o scala tipo Likert 1-5.

Identificazione del rischio	Driver	Evento	Allocazione		Risk Assesment
			EA	IA	
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio - Diminuzione dei ricavi per inefficienze commerciali, errate stime previsionali o cause esterne		X	2
	Offerta	Surplus programmatorio		X	2
		Deficit programmatorio	X		3
		Disponibilità infrastruttura ferroviaria	X		4
		Disponibilità materiale rotabile relativa alle attività programmate dal gestore uscente	X		4
		Variazione dei costi per effetto di fattori non controllabili da EA o IA (e.g. carburante, energia, materie prime, materiali)		X	Rischio condiviso: entro il 5% di variazione annua a carico del gestore
Normativo	Modifiche legislative		X		2
	Ritardo nel rilascio di autorizzazioni,		X		2

Altri rischi		certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti per cause non imputabili al gestore			
	Gestionale	Errata stima previsionale dei costi legata a inefficienze organizzative e/o gestionali		X	2
	Relazioni industriali	Variazioni del CCNL di settore, del contratto territoriale o integrativo		X	3
	Finanziario	Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA	X		2
		Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche	X		2
	Socio-ambientale	Eventi accidentali in corso di esercizio dei beni strumentali necessari per lo svolgimento del servizio		X	2
	Cause di forza maggiore	Alterazione non prevedibile delle condizioni di svolgimento del servizio	X		2

AZIONI DI MITIGAZIONE

Nel proseguo vengono illustrati i meccanismi che permettono di minimizzare gli effetti derivanti dal verificarsi dell'evento.

Le azioni di mitigazione sotto indicate sono riferite al verificarsi di un singolo evento; il contemporaneo verificarsi di più eventi può prevedere la contemporanea attivazione di più azioni congiuntamente.

Il Comitato di Gestione del Contratto verifica le condizioni per l'attivazione delle azioni di mitigazione.

L'Ente affidante è tenuto ad attivare le azioni di mitigazione connesse allo specifico rischio; trascorsi 60 giorni senza che l'Ente abbia attivato i meccanismi di mitigazione previsti, il Gestore procederà ad una riprogrammazione quantitativo/qualitativa dei servizi o dei programmi di investimento secondo i criteri previsti dal Contratto di servizio.

1. Rischio associato alla riduzione della domanda di trasporto

Danno/Beneficio Potenziale per il Gestore: La riduzione della domanda comporta una contrazione dei ricavi da traffico.

Eventuali azioni di mitigazione: se la riduzione dei ricavi da traffico è correlata alla riduzione dei passeggeri a seguito di modifiche all'esercizio determinate dall'Ente (verificata sulla base dei dati di salita rilevati sulle linee in esame), si prevede la messa in atto di azioni quali la ridefinizione dei programmi di esercizio, la rimodulazione della produzione chilometrica.

2. Rischio associato al surplus programmatorio

Danno/Beneficio Potenziale per il Gestore: L'impatto negativo del surplus programmatorio rispetto alla domanda da servire deriva dal mancato afflusso di ricavi da traffico.

Eventuali azioni di mitigazione: si prevede, a fronte della riduzione della produzione chilometrica, la possibilità di autorizzare una revisione del servizio proposta dal Gestore.

2. Rischio associato al deficit programmatorio

Danno/Beneficio Potenziale per il Gestore: La minore produzione chilometrica rispetto alla domanda da servire determina peggioramento degli standard qualitativi del servizio.

Eventuali azioni di mitigazione: si prevede, a fronte della maggiore domanda, la possibilità di autorizzare una revisione del servizio proposta dalla Regione o dal Gestore.

1. Rischio associato all'incremento degli oneri finanziari maturati per ritardati pagamenti da parte dell'Ente Affidante.

Danno/Beneficio Potenziale per il Gestore: l'incremento degli oneri finanziari maturati per il ritardo nei pagamenti da parte dell'Ente affidante provoca un impatto negativo sulla dinamica finanziaria del gestore e un conseguente incremento della posizione creditoria a livello patrimoniale. Questo potrebbe a lungo termine pregiudicarne l'operatività.

Eventuali azioni di mitigazione: a fini compensativi, sarà possibile prevedere la messa in atto di azioni quali la riduzione della produzione chilometrica e l'aumento delle tariffe, laddove applicabile.

2. Rischio associato alle modifiche normative, amministrative o prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti che comportino ulteriori investimenti o comunque nuove e più onerose condizioni per la gestione

Danno/Beneficio Potenziale per il Gestore: le modifiche potrebbero determinare effetti sia negativi che positivi per l'Affidatario, andando ad incidere sui risultati economici della gestione

Eventuali azioni di mitigazione: Il perimetro delle azioni di mitigazione in caso di impatto negativo può prevedere un aumento delle tariffe, laddove applicabile, ovvero la riduzione della produzione chilometrica e/o un aumento delle compensazioni sulla base di quanto stabilito dal Contratto di Servizio.

**CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE SULLE
FERROVIE REGIONALI “ROMA – LIDO DI OSTIA” E “ROMA –
CIVITA CASTELLANA – VITERBO”**

Allegato 6 – Sistema di penalità e premi

A. Sistema di penali e premi relativi alle CMQ

Nel presente paragrafo si procederà a definire le penalità e le relative mitigazioni applicabili nelle ipotesi di mancato rispetto delle Condizioni Minime di Qualità di cui al presente Contratto, nonché i parametri per la definizione dei premi.

Per gli indicatori espressi in numeri decimali, l'arrotondamento alla cifra decimale di ciascun indicatore di consuntivo è determinato per difetto tra 1 e 4, per eccesso tra 5 e 9.

Per gli indicatori espressi in numeri interi, lo scostamento che genera la penale è determinato operando il troncamento delle cifre decimali.

Le parti concordano che gli importi unitari delle penali/mitigazioni di cui al presente allegato saranno adeguati, a partire dall'anno successivo al primo, al tasso di inflazione reale desunto dal Documento di Economia e Finanza (DEF) di ciascun anno.

Definizioni:

Coefficiente di mitigazione K_x (Misura 4, Delibera ART n. 16/2018):

- $K_x = 1$ se il rapporto tra il [valore medio dell'anno in considerazione meno il valore medio dell'anno precedente] e il [valore medio dell'anno precedente] è ≤ 0 ;
- Pari al complemento ad 1 se il rapporto di cui sopra è > 0 ;

In caso di obiettivo crescente $K_x = 1$ sempre.

Coefficiente di gradualità

Il Coefficiente di gradualità per tutte le penalità di seguito indicate è pari a:

- 0.5 per il 2022;
- 0.8 per il 2023 e 2024
- 0.9 per il 2025, 2026 e 2027
- 1 per i successivi restanti anni di validità del contratto.

Mitigazioni (Misura 4, Delibera ART n. 16/2018): in caso di superamento dell'obiettivo di over-performance possono essere applicate le mitigazioni previste nel presente documento.

CMQ N. 1: Offerta di posti

Per ogni non conformità, come da dichiarazione di Cotral (accompagnata, ove disponibile, dalle risultanze del sistema di monitoraggio), è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro cinquanta/00) a treno.

La dichiarazione da parte del gestore avverrà con cadenza mensile, da inviare entro il mese successivo a quello di riferimento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi che compromettono la regolarità del servizio imputabili all'impresa ferroviaria.

CMQ N. 2 E 3. Regolarità e Puntualità

Regolarità del Servizio:

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua = coefficiente di gradualità * [importo unitario annuo della penale* (obiettivo CMQ –valore consuntivo medio annuo) * coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx)= 1.

Importo unitario mensile della penale: 20.000,00 € (Euro ventimila/ 00) ogni 2 decimi di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, determina l'applicazione di una mitigazione mensile, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 20.000,00 € (Euro ventimila/00) per ogni due decimi di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi che compromettono la regolarità del servizio imputabili all'impresa ferroviaria e sono pertanto espressamente esclusi eventi successivi al primo, determinati per garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione in relazione ai limiti strutturali della linea.

Puntualità

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale mensile= coefficiente di gradualità* [(importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx]

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx): pari a 1;

Importo unitario mensile della penale: 20.000,00 € (Euro ventimila/ 00) ogni 2 decimi di scostamento dall'obiettivo percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza di eccellenza (over-performance), di cui all'Allegato n. 3 comporterà l'applicazione di una mitigazione mensile, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 20.000,00 € (Euro ventimila/00) per ogni due decimi di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi che compromettono la regolarità del servizio imputabili all'impresa ferroviaria e sono pertanto espressamente esclusi eventi successivi al primo, determinati per garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza della circolazione in relazione ai limiti strutturali della linea.

CMQ N. 4a E 4b – INFORMAZIONI ALL'UTENZA

Informazioni all'utenza - prima del viaggio

Per ogni singola non conformità accertata dalla Regione, rispetto a quanto previsto nelle CMQ, è applicata una penale pari a 50,00 € (Euro venticinque/00) per giorno.

Informazioni all'utenza - durante il viaggio

Per ogni singola non conformità, per singolo treno, rilevata dalla Regione, relativa alla comunicazione statica e dinamica, accertata dalla Regione è applicata una penale pari a 50,00

€ (Euro cinquanta/00), e comunque non superiore a 250,00 € (Euro duecentocinquanta / 00) per giorno.

CMQ N. 5-6-7-8 - LIVELLI MINIMI DI ACCESSIBILITÀ COMMERCIALE

5) dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%)

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo %ACV - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx): 1

Importo trimestrale della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria

6) funzionamento dei canali telematici

Per ogni singola non conformità accertata dalla Regione, rispetto a quanto previsto nelle CMQ, è applicata una penale pari a 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per giorno.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

7) funzionamento delle biglietterie automatiche - self service (%)

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ -valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx): 1

Importo trimestrale della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria

8) Funzionamento delle validatrici/tornelli (%)

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

Coefficiente di mitigazione (Kx) = 1

Importo trimestrale della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria

CMQ N. 9 - 10 - 11 - 12 - Livelli pulizia e confort del materiale rotabile

9) Pulizia - Indicatore 1 - Esecuzione cicli programmati

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- Coefficiente di mitigazione(Kx): 1

Importo unitario trimestrale della penale è 150,00 (centocinquanta/00) per ogni 5 decimi di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni 5 decimi di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria

10) Pulizia - Indicatore 2 - Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile:

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (valore consuntivo - obiettivo CMQ) * coefficiente di mitigazione Kx)

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx) = 1

Importo unitario trimestrale della penale è 150,00 (centocinquanta/00) per ogni decimo di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 150,00 € (Euro centocinquanta/00) per ogni decimo di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

11) Funzionamento impianti di climatizzazione

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx): 1

Importo unitario trimestrale della penale è 500,00 (Euro cinquecento/00) per ogni 5 decimi di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni 5 decimi di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

12) Accessibilità e funzionamento delle toilette:

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale trimestrale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale * (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx) = 1

Importo unitario trimestrale della penale è di 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione trimestrale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 250,00 € (Euro duecentocinquanta/00) per ogni punto percentuale di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

CMQ N. 13 - 14 - 15 - ACCESSIBILITA' DEI MEZZI**13) Disponibilità e fruibilità di servizi PMR**

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annuale = coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx) = 1

Importo unitario della penale è di 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto intero percentuale di scostamento.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione annuale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 500,00 € (Euro cinquecento/00) per ogni punto percentuale di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

14) Porte di accesso funzionanti

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx): 1

L'importo unitario della penale è di 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione annuale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 200,00 € (Euro duecento/00) per ogni punto percentuale di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

15) Disponibilità di servizi BICI

La penale è determinata secondo la seguente formula:

Penale annua= coefficiente di gradualità* (importo unitario della penale* (obiettivo CMQ - valore consuntivo) * coefficiente di mitigazione Kx).

Dove:

- Coefficiente di mitigazione (Kx): 1

L'importo unitario della penale è di 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto intero di scostamento percentuale.

Il superamento degli obiettivi di eccellenza (over-performance), per come determinati all'Allegato n. 3, l'applicazione di una mitigazione annuale, come di seguito riportato:

Importo unitario della mitigazione della penale: 100,00 € (Euro cento/00) per ogni punto percentuale di scostamento.

Per il calcolo della penale sono presi in considerazione gli eventi imputabili all'impresa ferroviaria.

CMQ N. 16 - Trasparenza

Per ogni singola non conformità accertata dalla Regione, intesa come mancata pubblicazione di ogni singolo documento previsto nell'Allegato n. 3 e nei termini previsti, è applicata una penale pari a 100,00 € (Euro cento/00) per giorno.

CMQ N. 17 - Sicurezza

Per la mancata pubblicazione del "Piano operativo del piano di sicurezza e contolleria" nei termini indicati dal contratto è applicata una penale pari a 100,00 € (Euro cento/00) per giorno.

PREMI

È individuato un premio spettante nel caso di incremento della *Customer Satisfaction*.

Premio per l'incremento della soddisfazione dei viaggiatori:

RISULTATO PREMIATO	Incremento o mantenimento della <i>Customer Satisfaction</i> su più indici
METODO DI VERIFICA	Indagini di <i>Customer Satisfaction</i>
ANNI	Tutti gli anni
ENTITÀ MASSIMA DEL PREMIO	Valore non superiore a quello accantonato per ogni anno.
ARTICOLAZIONE SISTEMA PREMIANTE	5.000,00 € (Euro cinquemila/00) + IVA per il raggiungimento dell'obiettivo (+2 pp) per ciascun item di cui ai punti successivi rispetto all'anno precedente.
MODALITÀ DI RILEVAZIONE DELLA SODDISFAZIONE	<p>Saranno utilizzate le ricerche di mercato per la rilevazione della <i>Customer Satisfaction</i> dei treni di Cotral che si effettua ogni anno con l'obiettivo di garantire un monitoraggio sistematico dei principali indicatori di Qualità Percepita in relazione alle diverse componenti del servizio offerto.</p> <p>Il metodo di indagine ha le seguenti caratteristiche: Verranno effettuate 2 rilevazioni nel corso dell'anno; ogni rilevazione sarà effettuata durante un periodo massimo di circa 3 settimane; La numerosità del campione è prevista di almeno 2000 interviste andate a buon fine per ciascuna delle rilevazioni, per un totale di almeno 4.000 interviste; Le valutazioni vengono espresse con un voto su una scala da 1 a 9, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione: ai fini dell'attribuzione del presente premio le votazioni rilevate prese in considerazione saranno quelle pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018.</p>
DIMENSIONE MINIMA DEL CAMPIONE	Per l'assegnazione del premio saranno utilizzati i risultati di tutte le interviste andate a buon fine (questionari completati con tutte le risposte) effettuate da Cotral nel corso dell'anno, anche suddivise in più rilevazioni, che comunque non potranno essere inferiori a 1
VALORE BASE	L'ultima indagine effettuata dal precedente gestore sarà utilizzata come base per rilevare il livello di soddisfazione iniziale da migliorare o mantenere.
SOGLIA MINIMA PER IL RICONOSCIMENTO DEL PREMIO	Il premio non viene assegnato se le percentuali di viaggiatori soddisfatti (pari o superiori a 7, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018) sono inferiori a valori minimi stabiliti.
CALCOLO DEL PREMIO SPETTANTE IN BASE AI RISULTATI DELLE INDAGINI	<p>Il premio viene assegnato se la percentuale dei viaggiatori soddisfatti aumenta di 2 pp per ogni seguente item rispetto all'anno precedente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Viaggio nel complesso Pulizia Puntualità

B. Sistema di penali e premi relativi agli obiettivi di efficienza ed efficacia di cui all'allegato 7

Sono di seguito individuate le penali per il mancato rispetto degli obiettivi di cui all'allegato 7, se non influenzato dai fattori di contesto di cui al punto 4 dell'allegato stesso, e le mitigazioni in caso di overperformance.

Per ogni obiettivo, l'importo menzionato agisce come penale/mitigazione a seconda se la performance lo scostamento della performance sia in difetto/eccesso.

Per il primo periodo regolatorio si applica un coefficiente di gradualità pari a 0,7.

1. Indicatore di efficienza operativa

- 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
- 40.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi;

2. Indicatori di efficienza – Costi

- Costo operativo per posto-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Costo operativo per passeggero-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- Costi Manutenzione per treno-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 decimo;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 decimo;
- Costi Manutenzione per costi operativi:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 punto percentuale;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 punto percentuale;
- Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 10 unità;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 10 unità;

3. Indicatori di efficienza – Ricavi

- Ricavi da Traffico per treno-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 3 decimi;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 3 decimi;

- Ricavi da Traffico per posto-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Ricavi da Traffico per passeggero-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- Ricavi totali per treno-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 decimi;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 decimi;
- Ricavi totali per posto-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 millesimo;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 millesimo;
- Ricavi totali per passeggero-km:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 millesimi;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 millesimi;
- Coverage Ratio:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 punti percentuali;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 punti percentuali;

4. PRODUTTIVITA'

- Costo del lavoro per totale numero addetti:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1.000 euro;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1.000 euro;
- Treni km per numero addetti operativi:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 decimi;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 2 decimi;
- Treni km per numero addetti totali:
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 decimi;
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 2 decimi;

5. EFFICIENZA

- Puntualità (solo per cause IF):
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 centesimo;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 centesimo;
- Scostamenti da orario (solo per cause IF):
 - o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 1 centesimo;
 - o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 1 centesimo;

· Regolarità treni (solo per cause IF):

o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 millesimi;

o 40.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 millesimi;

6. MONITORAGGIO

· Utilizzo del servizio (pass/km):

o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 decimi;

o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 5 decimi;

· Adeguatezza servizio (posti/km):

o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 decimi;

o 40.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 5 decimi;

· Velocità commerciale:

o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 decimi;

o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale a 5 decimi;

7. INVESTIMENTI

· Investimenti realizzati:

o 10.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è inferiore o uguale al 5%;

o 20.000 Euro se lo scostamento in difetto/eccesso è superiore a 5%.

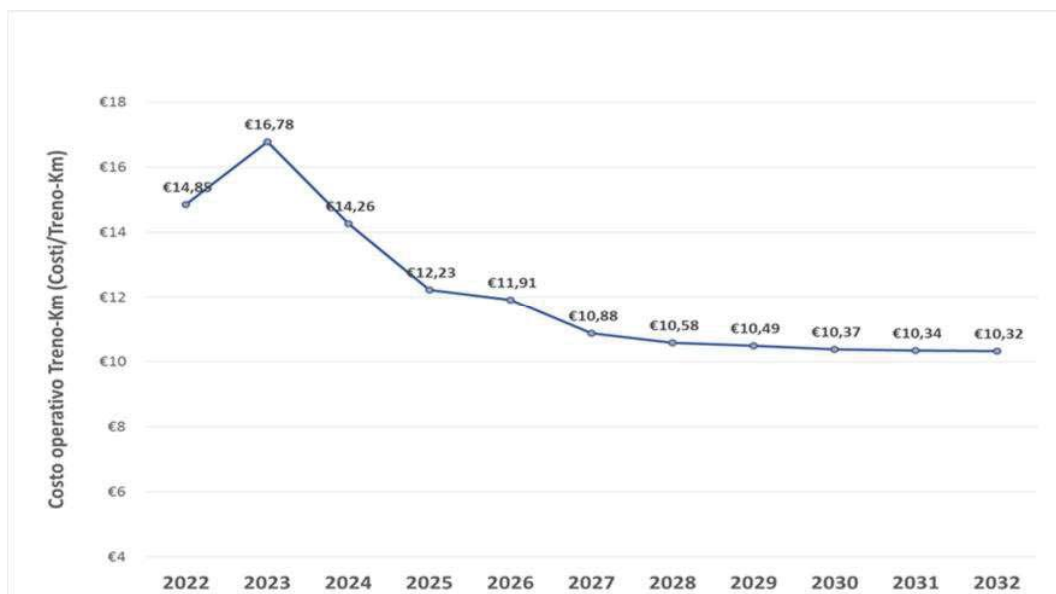
**CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE SULLE
FERROVIE REGIONALI “ROMA – LIDO DI OSTIA” E “ROMA –
CIVITA CASTELLANA – VITERBO”**

Allegato 7 – 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 dal 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 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.

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. 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 dal 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 passeggerokm	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 di manutenzione/treni-km	
Costi Manutenzione per costi operativi	costo di 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 di manutenzione/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	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

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 circa 24% 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 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 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

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, pertanto, si basa sull'ipotesi che il livello di domanda si ripristini integralmente nel dopo Covid nel 2023, mentre invece sconti ancora nel 2022 un calo rispetto al precovid 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	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

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
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

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 RomaViterbo 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.

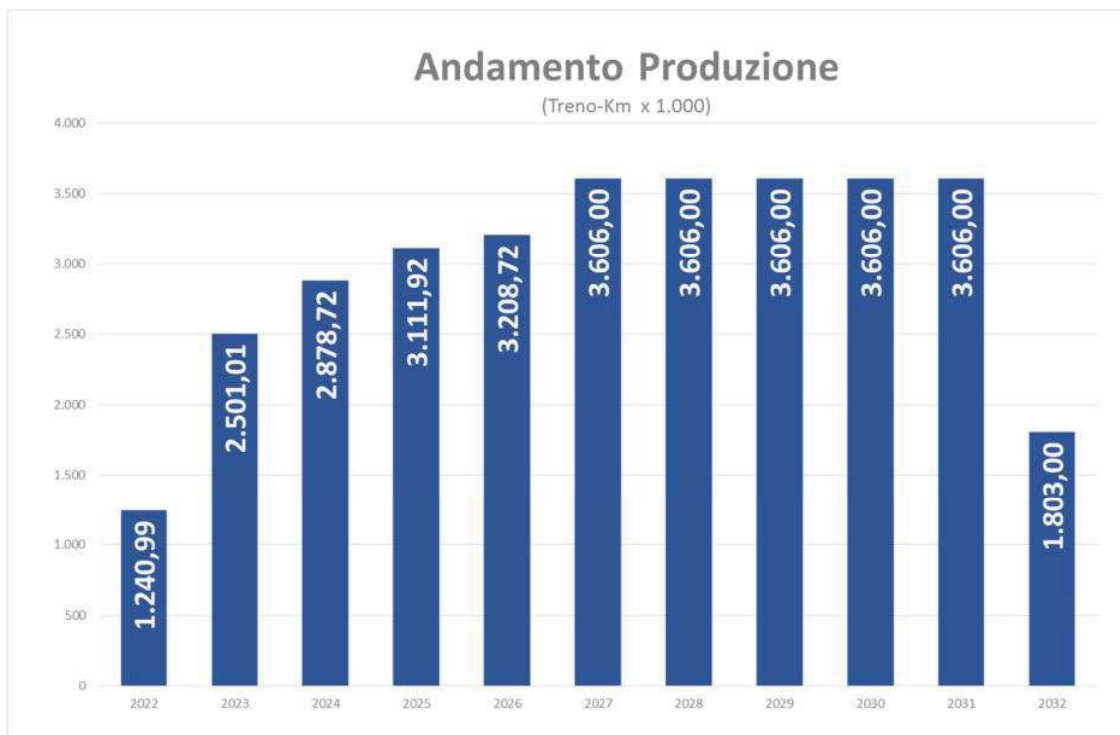
A conclusione si ritiene opportuno rappresentare graficamente alcuni dei precedenti indicatori evidenziando i principali provvedimenti che incideranno sull'andamento dello stesso evidenziando un evidente miglioramento in termini di efficienza gestionale ed efficacia del servizio durante tre fasi di sviluppo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

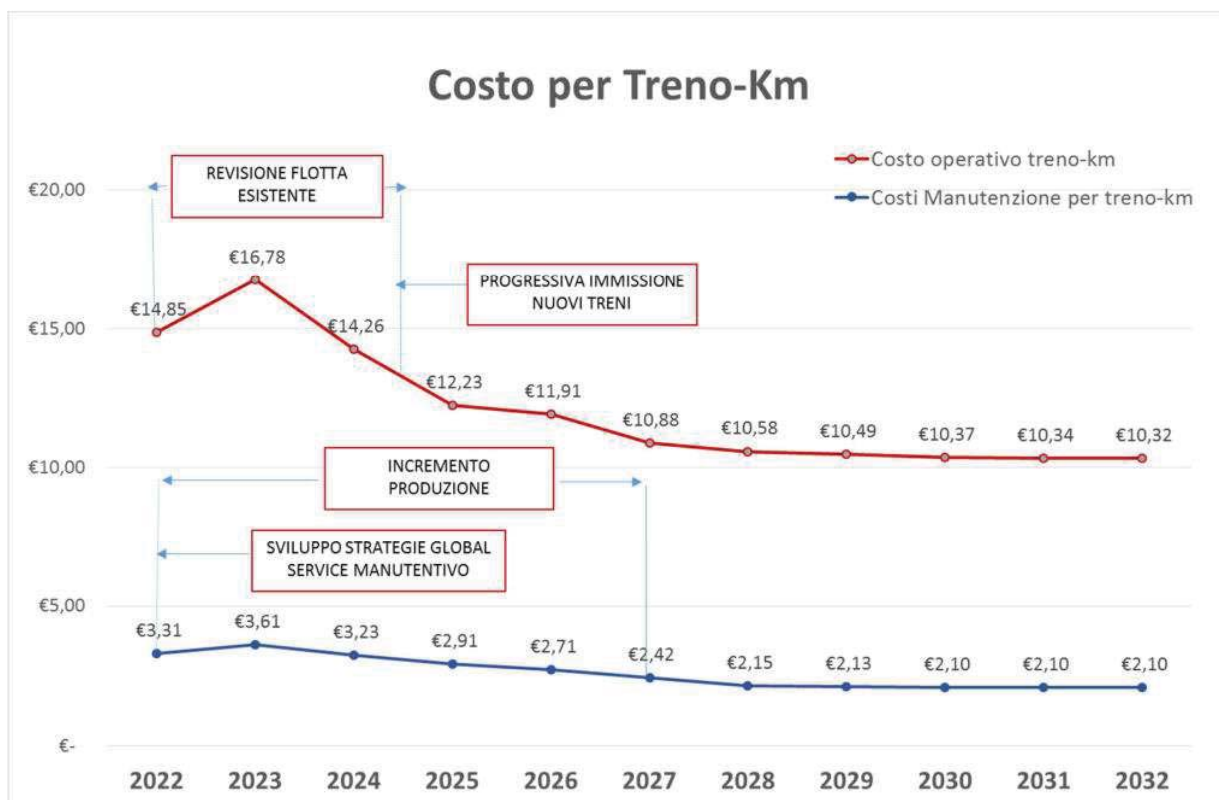
Una seconda fase, annualità 2024, 2025 e 2026, di "crescita" nella quale gli effetti degli interventi della prima fase cominciano a produrre effetti positivi che si traducono in evidente miglioramento degli standard qualitativi e potenziamento in termini di treni-km del servizio e conseguente ricaduta 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 è una rappresentazione plastica delle tre fasi precedentemente descritte.



Il grafico seguente è relativo al 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.



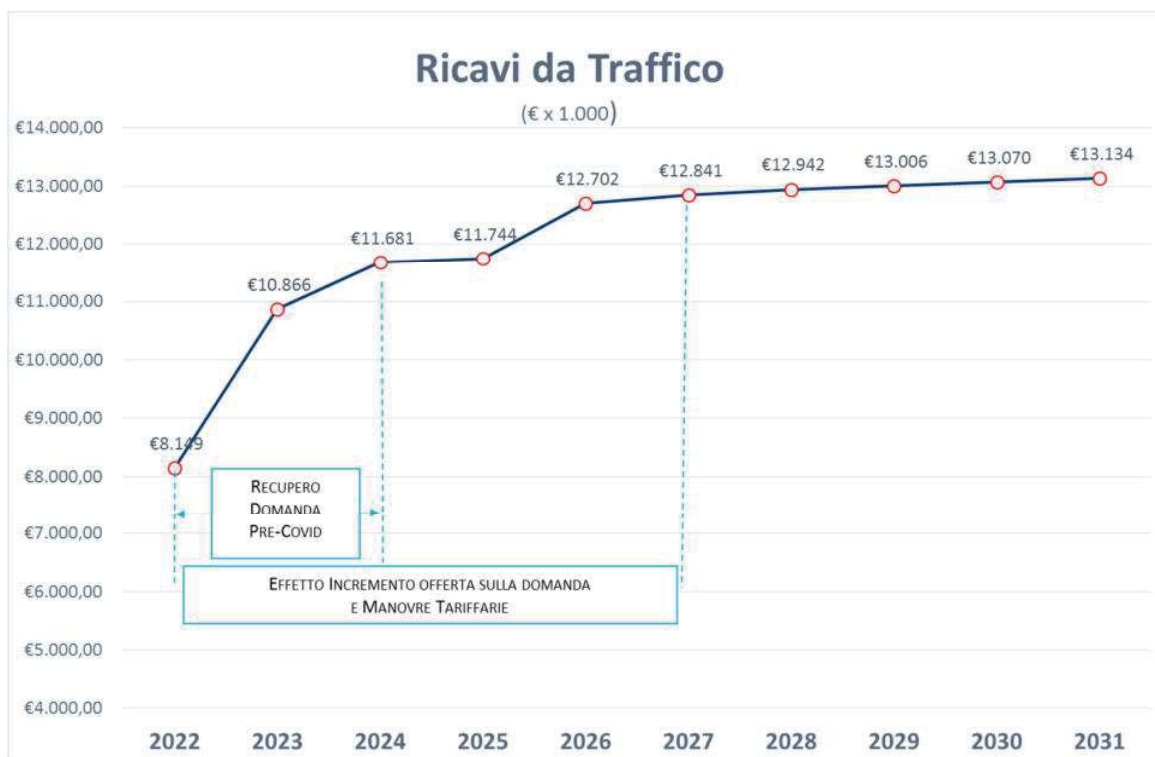
Il grafico seguente evidenzia appunto la politica del personale aziendale che da un lato mira ad una riduzione degli organici manutentivi per effetto del maggior ricorso al Global Service e dall'altro vede l'effetto dell'incremento di produttività interna del personale di condotta e scorta per l'applicazione 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) Dello sviluppo della stessa per effetto del miglioramento e del potenziamento dell'offerta
- c) Delle 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**

Allegato 8 – Sistema tariffario

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). È 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). È valido, inoltre, sull'intero percorso delle linee bus 520 e 720 che collegano Roma all'aeroporto di Ciampino.

È 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.

È 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). È 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). È 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 parchimetri 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:

- *Invalidi civili* con una percentuale riconosciuta uguale/superiore al 67%;
- *Invalidi di Servizio* dalla 1^a alla 5^a categoria;
- *Invalidi 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.

Possono 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 benemerenzza 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

illimitato di viaggi nelle zone per le quali è stato acquistato il titolo 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, ferrovie regionali. Il titolo, disponibile su formato cartaceo con banda magnetica, deve essere convalidato all'inizio del viaggio e, in alcuni casi specifici, compilato con le zone di validità. Di seguito, una tabella delle tariffe applicate:

TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA
BIRG 1 ZONA	€3,30
BIRG 2 ZONE	€6,00
BIRG 3 ZONE	€8,00
BIRG 4 ZONE	€9,30
BIRG 5 ZONE	€12,00
BIRG 6 ZONE	€14,00
BIRG 7 ZONE	€14,00

Reperibilità: biglietterie Atac, rivendite autorizzate e rivendite Trenitalia.

BIGLIETTO TURISTICO INTEGRATO REGIONALE - BTR ZONE 1,2,3,4,5,6,7

Il Biglietto Turistico Integrato Regionale vale fino alle ore 24,00 del terzo giorno compreso quello di timbratura, 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, disponibile su formato cartaceo con banda magnetica, deve essere convalidato all'inizio del viaggio e, in alcuni casi specifici, compilato con le zone di validità. Di seguito, una tabella delle tariffe applicate:

TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA
BTR 1 ZONA	€8,90
BTR 2 ZONE	€16,50
BTR 3 ZONE	€22,00
BTR 4 ZONE	€26,10
BTR 5 ZONE	€33,70
BTR 6 ZONE	€39,20
BTR 7 ZONE	€39,20

Reperibilità: biglietterie Atac, rivendite autorizzate e rivendite Trenitalia.

CARTA INTEGRATA SETTIMANALE REGIONALE - CIRS ZONE 1,2,3,4,5,6,7

La Carta Integrata Regionale Settimanale vale fino alle ore 24,00 del settimo giorno compreso quello di timbratura, 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 Ferrovie Regionali. Il titolo, disponibile su formato cartaceo con banda magnetica, deve essere convalidato all'inizio del primo viaggio e, in alcuni casi specifici, compilato con le zone di validità. Di seguito, una tabella delle tariffe applicate:

TIPOLOGIA TITOLO	TARIFFA
------------------	---------

					Pagina 8/14
--	--	--	--	--	----------------

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 ZONA	€24,00
CIRS 3 ZONA	€34,50
CIRS 4 ZONA	€42,00
CIRS 5 ZONA	€52,20
CIRS 6 ZONA	€61,50
CIRS 7 ZONA	€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 ZONA	€35,00
MENSILE LAZIO 3 ZONA	€59,50
MENSILE LAZIO 4 ZONA	€73,50
MENSILE LAZIO 5 ZONA	€91,00
MENSILE LAZIO 6 ZONA	€108,50
MENSILE LAZIO 7 ZONA	€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 ZONA	€245,30
ANNUALE LAZIO ORDINARIO 3 ZONA	€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	€258,80	€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 ultrasessantenni 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 ultrasessantenni 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 ultrasettantenni, 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.

**CONTRATTO DI SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO
FERROVIARIO DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE SULLE
FERROVIE REGIONALI “ROMA – LIDO DI OSTIA” E “ROMA –
CIVITA CASTELLANA – VITERBO”**

Allegato 9 – 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) 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 – 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.

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.

3.8 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 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 dell'amministrazione.

3.9 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.

3.10 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

3.10 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.

3.11 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

3.12 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.

3.13 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.

3.14 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.

3.15 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.

3.16 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.

3.17 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.

4. 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.