

# Regione Lazio

Atti della Giunta Regionale e degli Assessori

Deliberazione 14 marzo 2024, n. 166

**aggiornamento del Piano economico finanziario 2024-2032 dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali "Roma - Lido di Ostia" e "Roma - Civita Castellana - Viterbo" affidati a COTRAL S.p.A. con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49.**

OGGETTO: aggiornamento del Piano economico finanziario 2024-2032 dei servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali “Roma – Lido di Ostia” e “Roma – Civita Castellana – Viterbo” affidati a COTRAL S.p.A. con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49.

## LA GIUNTA REGIONALE

Su proposta dell'Assessore Mobilità, trasporti, tutela del territorio, ciclo dei rifiuti, demanio e patrimonio

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”;
- il regolamento regionale 23 ottobre 2023, n. 9, concernente: “Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modifiche. Disposizioni transitorie”, il quale ha riorganizzato le strutture amministrative della Giunta regionale, in considerazione delle esigenze organizzative derivanti dall'insediamento della nuova Giunta regionale e in attuazione di quanto disposto dalla legge regionale 14 agosto 2023, n. 10;
- il regolamento regionale 28 dicembre 2023, n.12, concernente: “Modifiche al regolamento regionale 6 settembre 2002, n.1 (Regolamento di organizzazione degli uffici e dei servizi della giunta regionale) e successive modifiche. Disposizioni transitorie”, con il quale sono state modificate le disposizioni transitorie del r.r. n. 9/2023;
- la deliberazione di Giunta Regionale dell' 11 gennaio 2024, n. 19, con la quale è stato conferito al dott. Marco Marafini, l'incarico ad interim di Direttore della Direzione regionale “Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio”;
- 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 n. 26 del 9 novembre 2017 “Regolamento regionale di Contabilità” che, ai sensi dell'articolo 56, comma 2, della L.R. n. 11/2020 e fino alla data di entrata in vigore del regolamento di contabilità di cui all'articolo 55 della citata L.R. n. 11/2020, continua ad applicarsi per quanto compatibile con le disposizioni di cui alla medesima L.R. n. 11/2020;
- l'articolo 10 comma 3 lettera b) del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118;
- la L.R. n. 23 del 29/12/2023 “Legge di stabilità regionale 2024”;
- la L.R. n. 24 del 29/12/2023 "Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026";

- la deliberazione della Giunta regionale n. 980 del 28/12/2023 “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026. Approvazione del "Documento tecnico di accompagnamento", ripartito in titoli, tipologie e categorie per le entrate e in missioni, programmi, titoli e macroaggregati per le spese”;
- la deliberazione della Giunta regionale n. 981 del 28/12/2023 “Bilancio di previsione finanziario della Regione Lazio 2024-2026. Approvazione del "Bilancio finanziario gestionale", ripartito in capitoli di entrata e di spesa e assegnazione delle risorse finanziarie ai dirigenti titolari dei centri di responsabilità amministrativa”;
- la deliberazione della giunta regionale n. 75 del 14/2/2024 “Indirizzi per la gestione del bilancio regionale 2024-2026 e 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 del 4 agosto 2022, n. 679: “Obiettivi specifici, annuali e pluriennali, sul complesso delle spese di funzionamento, ivi comprese quelle per il personale, delle società controllate dalla regione Lazio, per il triennio 2022-2024, in attuazione dell’articolo 19,

comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica) e ss.mm.ii., e dell'articolo 112, comma 3, della legge regionale 11 agosto 2021, n. 14

- la deliberazione di Giunta regionale 18 ottobre 2022, n. 875: Nuova “Direttiva in ordine alle attività di indirizzo e controllo sulle società controllate dalla Regione, 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.”;
- l’art. 37 del D.L. del 06.12.2011 n. 201 convertito con modificazioni dalla L. 22 dicembre 2011 n. 214, che istituisce l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 16/2018;
- 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;
- 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”;

PREMESSO che la deliberazione dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (di seguito ART) 28 novembre 2019, n. 154, dispone:

- a) alla Misura 15 punto 2 - Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house: “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 (di seguito PEFs) è finalizzato a determinare il corrispettivo del contratto di servizio da affidare e verificare l’equilibrio economico-finanziario per l’intera durata dell’affidamento;
- b) nel prospetto 1 dell’Annesso 1 “Contenuti minimi dei contratti di servizio per il trasporto ferroviario”, che il corrispettivo riconosciuto dall’Ente affidante ( di seguito EA) al gestore del servizio ( di seguito GS) a fronte dell’erogazione di servizi connotati da OSP (obblighi di servizio pubblico), è determinato in modo da assicurarne la sostenibilità economico-finanziaria, tenuto conto dei rischi, commerciali e gestionali, correttamente attribuibili a ciascuna delle parti secondo la formulazione della matrice rischi determinata dall’EA contenente l’allocazione dei predetti rischi tra le parti;

CONSIDERATO che:

- con l’articolo 12 della Legge regionale n. 20 del 30 dicembre 2021 “Legge di stabilità regionale 2022”, in ragione dell’esigenza di garantire senza soluzione di continuità un servizio pubblico essenziale quale è quello ferroviario svolto sulle due linee ex concesse sopra richiamate, è stato autorizzato l’affidamento in house providing a COTRAL della gestione del servizio di trasporto e ad ASTRAL della gestione delle infrastrutture, prevedendo il subentro ad ATAC a partire dal 1° luglio 2022, previa acquisizione da parte delle due Società regionali dei rami d’azienda di ATAC;
- con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022 n. 49, è stato autorizzato l’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 e sono stati approvati la Relazione redatta ai sensi dell’art. 34, comma 20, del D.L. 179/2012, convertito con modifiche dalla Legge 221/2012, nonché della misura 2 della Delibera ART 154/2019 e lo schema di contratto di servizio. Ai fini dell’affidamento, si è preso atto degli esiti dell’attività istruttoria svolta dalla Direzione regionale Infrastrutture e Mobilità in ordine alla sussistenza dei presupposti tecnici ed economici propedeutici all’affidamento;
- con deliberazione di Giunta regionale dell’8 marzo 2022, n. 105 è stata autorizzata la concessione di un finanziamento fruttifero alle società COTRAL S.p.A. e ASTRAL S.p.A. per l’acquisto dei rami di azienda Infrastrutture e Servizi di trasporto dal soggetto gestore ATAC S.p.A., in attuazione dell’articolo 12 comma 3 della citata Legge di stabilità regionale 2022 (L.r. n. 20 del 30 dicembre 2021);
- con atto a rogito del Notaio Alfonso Colucci di Roma, repertoriato al numero 20.720, raccolta numero 10.319, il 27/05/2022 è stato sottoscritto l’atto di cessione del complesso organizzato di beni materiali e immateriali funzionali allo svolgimento della gestione del servizio ferroviario sulle linee ferroviarie di Roma- Ostia Lido e Roma – Civita Castellana – Viterbo costituente il Ramo d’azienda Servizi come meglio individuato nella Cessione;
- il contratto di servizio (Allegato 2 alla delibera di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49) è stato sottoscritto il 28 giugno 2022 e contiene i seguenti allegati:
  - Allegato 1: Materiale rotabile;
  - Allegato 2: Programma di esercizio;
  - Allegato 3: Condizioni minime di qualità;
  - Allegato 4: PEFs (piano economico finanziario simulato);
  - Allegato 5: Matrice dei rischi;
  - Allegato 6: Sistema premi e penali;
  - Allegato 7: Obiettivi di efficacia ed efficienza;
  - Allegato 8: Sistema tariffario;
  - Allegato 9: Piano di accesso al dato;
- nel piano economico finanziario simulato (PEFs) predisposto, il calcolo delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico è stato determinato in conformità ai criteri del regolamento (CE) n. 1370/2007 e della Delibera dell’Autorità di regolazione dei trasporti 154/2019;
- nello schema 3 del PEFs, allegato 4 al contratto di servizio, approvato con la deliberazione citata la compensazione variabile per l’intera durata del contratto, che individua l’importo lordo IVA del corrispettivo da riconoscere al gestore del servizio, è determinata come effetto netto dell’obbligo

di servizio pubblico, ovvero come differenza tra entrate e uscite relative a costi e ricavi delle operazioni di servizio pubblico, a cui deve aggiungersi il riconoscimento di un utile ragionevole determinato attraverso un tasso di remunerazione del capitale investito (WACC nominale). L'importo riconosciuto per le annualità 2022-2032 è di seguito riepilogato:

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2022-2032
Compensazione variabile (corrispettivo al lordo di IVA)	20.918.624,00	44.611.258,00	44.123.492,93	41.391.145,58	40.807.287,87	42.874.379,57	41.603.188,98	41.358.384,15	41.018.577,64	41.075.344,82	20.740.655,38	<b>420.522.338,93</b>

- con la richiamata deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49 si è stabilito di provvedere alla copertura degli oneri derivanti dall'esecuzione del contratto di servizio nel suo periodo di vigenza, così come individuati nell'Allegato 4 – PEFs 2022\_2032 dello schema di contratto - con le risorse rinvenienti dal "Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale anche ferroviario";
- con determinazione dirigenziale n. G08429 del 28 giugno 2022 si è proceduto a perfezionare le prenotazioni assunte con la citata DGR 49/2022: il valore delle singole annualità corrisponde al valore della compensazione variabile a cui è aggiunta l'Iva al 10% come di seguito dettagliato:

Impegni determinazione dirigenziale n. G08429 del 28 giugno 2022				
Capitolo	Oggetto	Anno	numero impegno	Importo
U0000D41900	corrispettivo 2 semestre 2022	2022	42691	23.009.386,61
U0000D41900	corrispettivo CdS 2023	2023	1571	49.072.383,80
U0000D41900	corrispettivo CdS 2024	2024	862	48.535.842,22
U0000D41900	corrispettivo CdS 2025	2025	662	45.530.260,12
U0000D41900	corrispettivo CdS 2026	2026	502	44.888.016,97
U0000D41900	corrispettivo CdS 2027	2027	368	47.161.817,78
U0000D41900	corrispettivo CdS 2028	2028	304	45.763.507,78
U0000D41900	corrispettivo CdS 2029	2029	249	45.494.222,39
U0000D41900	corrispettivo CdS 2030	2030	204	45.120.435,49
U0000D41900	corrispettivo CdS 2031	2031	139	45.182.879,22
U0000D41900	corrispettivo 2 semestre 2032	2032	122	22.814.720,87
<b>totale</b>				<b>462.573.473,25</b>

TENUTO CONTO che l'articolo 6 del contratto di servizio approvato rubricato "Variazioni del corrispettivo e rimodulazione del PEFs", al comma 4 stabilisce: "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, nelle seguenti ipotesi:

- consuntivi di due esercizi consecutivi che ricadano nella fattispecie di cui alla lettera b) del comma 3 dell'articolo 6 e facciano registrare saldi totali entrambi positivi od entrambi negativi;

- b) il volume di produzione dei servizi che vari di oltre il +/- 2% (due per cento) rispetto al perimetro dei servizi previsti nel PEFs;
- c) 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) 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 in cui la Regione definisca un ulteriore piano aggiuntivo di investimenti per il rinnovo/incremento della flotta in uso;

CONSIDERATO che con nota acquisita al numero di protocollo 977800 del 8 settembre 2023 Cotral ha informato la Regione Lazio del verificarsi delle fattispecie previste all'art. 6 del contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49 e nello specifico:

punto b) : avvenuta variazione del volume della produzione dei servizi che si è incrementato di oltre il 2% rispetto al perimetro previsto nel PEFs: per effetto delle significative modifiche dei Gantt relative alle attività di Revisione Generale e Manutenzione straordinaria del parco rotabili in dotazione alle due linee ferroviarie e delle modifiche del Gantt relativo alla consegna del nuovo materiale rotabile e del relativo sistema di segnalamento nonché dello slittamento nell'avvio dei lavori di raddoppio della linea Roma- Civita Castellana-Viterbo;

punto c): avvenute 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 che comporta un incremento del margine di utile ragionevole da riconoscere al soggetto gestore, per effetto dell'aggiornamento pubblicato da ART il 10 marzo 2023 n. 49;

PRESO ATTO che a riscontro della nota suddetta n. prot. 977800/2023 la Direzione Mobilità e Infrastrutture ha richiesto alla società la simulazione dell'aggiornamento del PEFs riferito al contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale 49 del 15 febbraio 2022 individuando le seguenti linee guida:

- aggiornamento del tasso di remunerazione del Capitale Investito Netto (WACC), che determina il ragionevole margine di utile del contratto di servizio per la gestione delle ferrovie ex concesse individuato nel PEFs (allegato 4 al contratto sottoscritto), come previsto dall'art. 6 co. 4 lett. c, con i valori aggiornati dalla delibera ART del 10 marzo 2023 n. 49. Per effetto di detto aggiornamento, il WACC del contratto ferro passa dal 5,86% al 7,45%;
- aggiornamento dei Gantt di consegna dei nuovi treni e diverso impatto dei lavori sulle linee ferroviarie. Per effetto di detto aggiornamento viene modificato il cronoprogramma della immissione dei 38 nuovi treni previsti nell'Accordo Quadro stipulato dalla Regione Lazio mentre, per i cantieri, viene posticipata la chiusura della linea Roma -Civita Castellana

Viterbo, a partire da settembre 2024 (e non più da inizio anno) e quella serale della Roma-Lido a partire da febbraio 2024 (inizialmente prevista al 2023);

- aggiornamento delle politiche tariffarie in armonizzazione con le manovre previste dagli altri soggetti consorziati per i titoli Metrebus;
- variazioni di costo per effetto di fattori non controllabili dal gestore, per importi superiori al 5% del PEFs approvato (quali soglie a carico dell'Ente affidante secondo quanto definito dalla matrice dei rischi allegato 5 al contratto di servizio sottoscritto);

TENUTO CONTO che con deliberazione del Consiglio di Amministrazione di COTRAL S.p.a. del 28 febbraio 2024 è stato approvato l'aggiornamento del PEFs sulla base delle linee guida sopra riportate;

RILEVATO che, a seguito di una rielaborazione dei costi e dei ricavi quantificati nel rispetto di quanto sopra specificato, l'aggiornamento determina per il periodo 2024-2032, al netto dei maggiori ricavi derivanti dall'ipotesi tariffaria e dei maggiori ricavi per il periodo Giubileo, non originariamente previsti, un incremento del valore della compensazione variabile per il periodo 2024-2032 complessivamente pari a euro 81.368.104,00 da riconoscere al gestore del servizio, come di seguito dettaglio:

Ratio di variazione del corrispettivo secondo la matrice di rischio	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2024-2032
Remunerazione CIN	1.251.424	1.563.105	811.525	667.650	506.247	344.694	269.078	165.657	261.146	5.840.527
Maggiori costi (oltre il 5%)	7.565.226	7.662.349	8.072.019	9.058.925	9.408.867	9.325.200	9.085.324	8.988.397	4.981.795	74.148.104
Effetto slittamento consegne treni e lavori linee	56.832	3.630.644	528.659							4.216.135
Effetto diversa manovra tariffaria	-71.482	-1.006.285	-81.898	-83.621	-85.121	-86.396	-87.689	-89.003	-45.168	-1.636.663
Maggiori ricavi da traffico Giubileo		-1.200.000								-1.200.000
	8.802.000	10.649.813	9.330.305	9.642.955	9.829.993	9.583.499	9.266.713	9.065.052	5.197.774	81.368.104

CONSIDERATO altresì che le variazioni riconducibili ad un incremento dei costi operativi oltre il valore del 5% a carico dell'ente affidante Regione Lazio secondo quanto previsto nella Matrice Rischi (allegato 5 al contratto di servizio sottoscritto) sono prevalentemente riconducibili a:

- costo riferito ai bus sostitutivi: è stato necessario procedere ad un aggiornamento della percorrenza chilometrica in maggior funzione dello slittamento ed ampliamento dei cantieri sulle linee ferroviarie, e delle richieste di potenziamento della Regione (es. Piano d'intervento relativo ai servizi sostitutivi, richiesta di riserve calde alle stazioni di attestamento treni, tasso di sostituzione 3 buskm : 1 trenokm su Roma-Civita Castellana Viterbo e 5:1 su Roma-Lido);
- maggiori costo su servizi IT ( Information technology): si è reso necessario procedere ad un aggiornamento a seguito della necessità riscontrata anche in termini di esigenze connesse agli obblighi di certificazione e alla digitalizzazione dei servizi di assistenza, (fra cui Data Governance, Cybersecurity, evoluzione del front office, sviluppo delle sale operative per l'esercizio dei servizi su strada e ferroviari, implementazioni e sviluppo di back office), sia alle implementazioni necessarie per la realizzazione di un sistema per la bigliettazione integrata e gestione del processo di emissione e riscossione sanzioni;
- aggiornamento dei costi connessi ad obblighi normativi derivanti dall'art. 13 del D.lgs. n. 50/2019 in attuazione del decreto ANSF (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie) n. 3/2019 entrato in vigore dal 1° luglio 2022 riferiti all'obbligo di individuare un soggetto responsabile della manutenzione sui singoli convogli;



- maggior costo riferito agli aggi su vendite in termini di riconoscimento del costo da riconoscere ai diversi punti vendita. In particolare, questo costo è determinato in misura percentuale sui biglietti venduti e non era stato precedentemente valorizzato nei PEFs 2022-2032; nell'attuale valorizzazione viene quantificato aggiornandolo anche con le politiche tariffarie armonizzate richieste all'interno delle linee guida di aggiornamento dei PEFs;
- maggior costo riferito agli ammortamenti in considerazione degli investimenti, necessari nel rispetto delle disposizioni previste da ANSFISA (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali), di un sistema di tracciamento digitale comprensivo delle tecnologie ATM e dell'implementazione necessaria al miglioramento della sala operativa per il servizio ferroviario;

RILEVATO che a fronte degli incrementi sopra riepilogati il valore della compensazione variabile che individua il corrispettivo del contratto di servizio da riconoscere al gestore viene rideterminato per le annualità 2024-2032 come di seguito dettagliato:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2024 - 2032
Valore della compensazione variabile DGR 49/2022	44.123.493	41.391.146	40.807.288	42.874.380	41.603.189	41.358.384	41.018.578	41.075.345	20.740.655	354.992.457
Delta maggiori costi operativi	8.802.000	10.649.813	9.330.305	9.642.955	9.829.993	9.583.499	9.266.713	9.065.052	5.197.774	81.368.104
Valore della compensazione variabile aggiornata	<b>52.925.493</b>	<b>52.040.959</b>	<b>50.137.593</b>	<b>52.517.334</b>	<b>51.433.182</b>	<b>50.941.883</b>	<b>50.285.291</b>	<b>50.140.397</b>	<b>25.938.429</b>	<b>436.360.560</b>

RITENUTO opportuno sulla base di quanto previsto dall'articolo 6 punto 4 lettera b) e c) del contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49, aggiornare il PEFs - allegato 4 - al Contratto di servizio;

VISTO l'aggiornamento del PEFs riferito alla gestione del servizio ferroviario ex concesse della Roma Ostia Lido e Roma Civita Castellana Viterbo, di cui all'allegato 1 del presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale;

TENUTO CONTO che a seguito delle variazioni dei costi e ricavi operativi sopra descritti il valore del corrispettivo del contratto di servizio per gli anni 2024-2032 (valore della compensazione variabile + IVA 10%) risulta così rideterminato:

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2022-2032
Corrispettivo del contratto di servizio (valore della compensazione variabile + IVA 10%)	58.218.042,41	57.245.054,76	55.151.352,10	57.769.067,83	56.576.500,03	56.036.071,25	55.313.820,12	55.154.436,22	28.532.271,81	<b>479.996.616,52</b>

CONSIDERATO che ai maggiori oneri derivanti dall'aggiornamento del PEFs in termini di corrispettivo da riconoscere al soggetto gestore COTRAL nel periodo di vigenza 2024-2032, a carico del bilancio regionale per complessivi euro 89.504.913,90 (IVA inclusa), si provvederà con le risorse del "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), stanziato sul capitolo U0000D41900, Missione 10 programma 02 piano dei conti 1.03.02.15;

## **DELIBERA**

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

- di approvare l'aggiornamento del PEFs riferito alla gestione del servizio ferroviario ex concesse della Roma Ostia Lido e Roma Civita Castellana Viterbo di cui all'allegato 1 del presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale;
- di procedere, ai sensi dell'articolo 6 comma 4 del Contratto di servizio, alla sottoscrizione di apposito atto aggiuntivo al contratto medesimo, recante l'adeguamento del corrispettivo da riconoscere al soggetto gestore COTRAL nel periodo di vigenza 2024-2032 e l'aggiornamento del PEFs.

La competente Direzione regionale "Trasporti, mobilità, tutela del territorio, demanio e patrimonio" provvederà alla predisposizione di tutti gli atti necessari e susseguenti connessi all'approvazione del presente atto, ivi compreso l'atto aggiuntivo al Contratto di servizio sottoscritto il 28 giugno 2022.

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

## **ALLEGATO 1**

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**

## ALLEGATO 1

### 1 Piano Economico-Finanziario esercizio ferroviario

#### 1.1 Presentazione del PEF

Nel presente capitolo è riportato in sintesi il prospetto di Conto Economico.

Il PEF, elaborato sulla base degli elementi offerti, presenta un'EBITDA sempre positivo, che consente di far fronte agli ammortamenti e agli oneri finanziari connessi al significativo piano di investimenti necessario, realizzando un risultato finale positivo in tutti gli esercizi.

Conto Economico	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Ricavi da Contratto di Servizio	22.382.519	44.897.236	52.925.493	52.040.959	50.137.593	52.517.335	51.433.182	50.941.883	50.285.291	50.140.396	25.938.429
Ricavi da Traffico	4.156.516	11.194.884	12.226.327	14.548.894	13.565.689	13.851.093	14.099.582	14.310.709	14.525.002	14.742.510	7.481.640
Altri ricavi e proventi	255.025	515.151	520.302	525.505	530.760	536.068	541.428	546.843	552.311	557.834	281.706
<b>Totale ricavi</b>	<b>26.794.060</b>	<b>56.607.271</b>	<b>65.672.122</b>	<b>67.115.358</b>	<b>64.234.042</b>	<b>66.904.496</b>	<b>66.074.192</b>	<b>65.799.434</b>	<b>65.362.604</b>	<b>65.440.741</b>	<b>33.701.775</b>
Costi per mat. prime, suss. di consumo e merci	-1.670.713	-4.176.775	-4.303.221	-4.703.746	-3.786.594	-3.960.390	-3.021.522	-3.048.518	-3.075.763	-3.103.321	-1.726.558
Costi per servizi	-10.230.069	-25.500.897	-32.382.239	-32.286.895	-30.474.778	-32.568.340	-32.784.336	-33.114.741	-33.459.291	-33.854.163	-17.331.074
Costi per godimento beni di terzi	-881.657	-1.689.842	-1.806.636	-1.740.673	-1.768.040	-1.900.040	-1.917.330	-1.919.439	-1.930.736	-1.950.044	-979.091
Costi per il personale	-9.859.849	-19.941.432	-20.363.800	-20.674.287	-21.009.427	-21.273.597	-21.401.535	-21.318.057	-21.078.769	-21.189.715	-10.885.897
Oneri diversi di gestione	-224.732	-458.063	-477.353	-499.690	-498.105	-507.005	-511.361	-510.051	-512.407	-517.531	-259.596
<b>Costi totali</b>	<b>-22.867.020</b>	<b>-51.767.009</b>	<b>-58.333.248</b>	<b>-59.895.291</b>	<b>-57.536.943</b>	<b>-60.209.371</b>	<b>-59.636.084</b>	<b>-59.910.804</b>	<b>-60.055.987</b>	<b>-60.614.774</b>	<b>-30.382.205</b>
<b>EBITDA</b>	<b>3.927.040</b>	<b>4.840.261</b>	<b>6.338.874</b>	<b>7.220.068</b>	<b>6.697.099</b>	<b>6.695.125</b>	<b>6.438.108</b>	<b>5.888.630</b>	<b>5.305.618</b>	<b>4.825.966</b>	<b>2.719.570</b>
EBITDA Margin	14,7%	8,6%	9,7%	10,8%	10,4%	10,0%	9,7%	8,9%	8,1%	7,4%	8,1%
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	-1.414.879	-2.554.670	-3.268.180	-3.992.434	-4.369.530	-4.668.258	-4.733.305	-4.481.724	-4.118.588	-3.885.059	-2.140.555
<b>Risultato Operativo Netto (EBIT)</b>	<b>2.512.162</b>	<b>2.285.592</b>	<b>3.070.693</b>	<b>3.227.634</b>	<b>2.327.569</b>	<b>2.026.867</b>	<b>1.704.804</b>	<b>1.406.906</b>	<b>1.187.030</b>	<b>940.908</b>	<b>579.015</b>

#### 1.2 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.

#### 1.3 Durata dell'affidamento

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

#### 1.4 Periodo di operatività

Il periodo operativo inizia nel secondo semestre 2022.

#### 1.5 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.

## ALLEGATO 1

### 1.6 Imposte

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

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

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

## ALLEGATO 1

<p><b>Canone utilizzo depositi/officine</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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)</li> <li>• Roma-Lido: canone pagato ad ASTRAL per l'utilizzo del nuovo deposito di Lido Centro dal 2025 (valore analogo a quanto riconosciuto ad ATAC)</li> <li>• Roma Viterbo: Canone pagato da COTRAL ad ASTRAL (solo costo facility)</li> </ul>
<p><b>Canone tracce ferroviarie</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Canone comprensivo di energia elettrica pagato da COTRAL ad ASTRAL</li> </ul>
<p><b>Canone utilizzo treni non di proprietà</b></p> <p>Nessun canone sostenuto da COTRAL</p>

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

### 1.8 Costi standard stimati dall'Università La Sapienza

In relazione all'affidamento delle ferrovie oggetto di proposta, l'Università La Sapienza 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 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 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.

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.

### 1.9 Schema 1 - Conto Economico regolatorio - Ricavi

## ALLEGATO 1

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, dovuto nel 2025 per effetto del Giubileo e negli altri anni di Piano 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 di circa +33% di incremento sulle tariffe dei biglietti e un decremento pari a circa l'1% sulle tariffe degli abbonamenti annuali (applicato a partire da Luglio 2024).

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.

### 1.10 Schema 1 - Conto Economico regolatorio - Costi

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

- Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Costi per servizi di terzi;
- Costi per godimento beni di terzi;
- Costo del personale;
- Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
- Oneri diversi;
- Service costi corporate.

#### *Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci*

In questa voce di costo sono stati considerati i costi per gli acquisti per materiali legati alle manutenzioni dei rotabili, siano essi mantenuti internamente che in full service esterno, relativi

## ALLEGATO 1

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 (per i quali lo slittamento della messa in servizio nel primo trimestre 2026 comporta un posticipo nel calo dei costi manutentivi) e sui treni esistenti della Roma-Lido. In particolare, i nuovi treni avranno un servizio di full service operato dal 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. Il costo comprende le attività inerenti alla funzione SRM introdotte con la nuova normativa.
- **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, manutenzione edifici.** Costi stimati in parte sulla base dei contratti in essere comunicati da ATAC nel corso del 2019 ed in parte sulla base di stime interne, mediante l'individuazione di un driver descrittivo adeguato (treni-km o numero di stazioni). Il costo di tali servizi è quantificato in valori compresi tra circa € 0,7 milioni nel secondo semestre 2022 ed € 2,7 milioni annui nel corso dell'affidamento.
- **Servizi sostitutivi.** Costi stimati, per incrementi superiori al 5%, sulla base delle percorrenze attese in relazione alle chiusure delle linee ferroviarie per cantieri (Roma-Viterbo per 18 mesi a partire da Settembre 2024, Roma-Lido chiusura serale per 12 mesi a partire da Febbraio 2024) ed in relazione alle percorrenze emergenziali, in funzione delle specifiche definite nel Piano d'intervento dei servizi sostitutivi e successive richieste integrative inerenti alle modalità di intervento.
- **Aggi.** Determinati in relazione all'andamento dei ricavi tariffari e del costo stimati dei canali di vendita.

### *Costi per godimento beni di terzi*



## ALLEGATO 1

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

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

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

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

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

### *Costo del personale*

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

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

Il costo del personale è una delle voci di costo più consistenti, variando dai € 9,9 milioni del secondo semestre 2022 ai € 21,2 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.

## ALLEGATO 1

### *Oneri diversi*

Gli oneri, inclusi 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), che aumenta fino a € 5,6 milioni nel periodo di Piano, incorporando anche incrementi superiori al 5% in ambito costi energetici e informatici.

### *Ammortamenti*

Tale voce accoglie gli ammortamenti delle immobilizzazioni corporate di COTRAL attribuite al ramo ferroviario e gli ammortamenti degli investimenti in nuovo materiale rotabile effettuati in arco piano. I valori delle immobilizzazioni oggetto di ammortamento sono stati determinati partendo dai valori al 31/12/2020 così come indicati Due Diligence effettuata da Crowe Bompani del 30 giugno 2021 ("Due Diligence CB") nel corso dei primi mesi del 2021.

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

### **1.11 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 – nominali 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

## ALLEGATO 1

2022 prevede le seguenti attività e passività: il magazzino ricambi che si ipotizza di acquisire da ATAC valorizzato pari a € 6,7 milioni (sulla base della Due Diligence CB) e la quota parte del fondo TFR del personale corporate di COTRAL per € 2,38 milioni circa.

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

### *Capitale circolante*

Il Capitale circolante è costituito da crediti commerciali e magazzino.

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

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

### *Debiti*

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

### *Gestione Finanziaria*

In relazione alla gestione finanziaria, è stato valorizzato il 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).

Il flusso di cassa generato dall'attività consente di sostenere gli investimenti necessari per l'acquisizione degli asset strumentali, a cui si sommano le quote derivanti dai ribaltamenti di immobilizzazioni corporate. Il totale degli investimenti atteso in arco piano è pari a € 35,5 milioni, il pagamento delle somme per gli investimenti in immobilizzazioni è assunto avvenire entro l'anno solare di acquisto.

### **1.12 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

## ALLEGATO 1

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 49/2023 - *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 7,45% (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 € 503,6 milioni nel periodo concessorio (calcolata al tasso WACC del 7,45%).



### 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	Totale
<b>Ricavi</b>												
Ricavi da traffico	4.157	11.195	12.226	14.549	13.566	13.851	14.100	14.311	14.525	14.743	7.482	134.703
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	255	515	520	526	531	536	541	547	552	558	282	5.363
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni												
Altri ricavi (proventi e interessi) - al netto degli interessi												
<b>Totale ricavi generati dall'assolvimento degli OSP</b>	<b>4.412</b>	<b>11.710</b>	<b>12.747</b>	<b>15.074</b>	<b>14.096</b>	<b>14.387</b>	<b>14.641</b>	<b>14.858</b>	<b>15.077</b>	<b>15.300</b>	<b>7.763</b>	<b>140.066</b>
<b>Effetti positivi di rete indotti</b>												
<b>Costi</b>												
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	-32.380
Costi per servizi	-10.230	-25.501	-32.382	-32.287	-30.475	-32.568	-32.784	-33.115	-33.459	-33.854	-17.331	-313.987
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	-18.484
Costo del personale	-9.860	-19.941	-20.364	-20.674	-21.009	-21.274	-21.402	-21.318	-21.079	-21.190	-10.686	-208.796
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	0	-591	-661	-552	-349	-435	-322	-322	-322	-322	-322	-4.197
Oneri diversi di gestione	-225	-458	-477	-490	-498	-507	-511	-510	-512	-518	-260	-4.966
<b>Totale costi operativi</b>	<b>-22.867</b>	<b>-51.767</b>	<b>-59.333</b>	<b>-59.895</b>	<b>-57.537</b>	<b>-60.209</b>	<b>-59.636</b>	<b>-59.911</b>	<b>-60.057</b>	<b>-60.615</b>	<b>-30.982</b>	<b>-582.810</b>
<b>Risultato Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>-18.455</b>	<b>-40.057</b>	<b>-46.587</b>	<b>-44.821</b>	<b>-43.440</b>	<b>-45.822</b>	<b>-44.995</b>	<b>-45.053</b>	<b>-44.980</b>	<b>-45.314</b>	<b>-23.219</b>	<b>-442.744</b>
<b>Totale Ammortamenti</b>	<b>-1.415</b>	<b>-2.555</b>	<b>-3.268</b>	<b>-3.992</b>	<b>-4.370</b>	<b>-4.668</b>	<b>-4.733</b>	<b>-4.482</b>	<b>-4.119</b>	<b>-3.885</b>	<b>-2.141</b>	<b>-39.627</b>
<b>Risultato Operativo Netto (EBIT)</b>	<b>-19.870</b>	<b>-42.612</b>	<b>-49.855</b>	<b>-48.813</b>	<b>-47.810</b>	<b>-50.490</b>	<b>-49.728</b>	<b>-49.535</b>	<b>-49.098</b>	<b>-49.199</b>	<b>-25.359</b>	<b>-482.371</b>
Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP												0



### Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Immobilizzazioni Immateriali	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni Materiali	27.158	25.101	37.037	39.960	27.961	24.430	20.478	16.819	14.215	11.267	3.676	248.101
Altre Immobilizzazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>27.158</b>	<b>25.101</b>	<b>37.037</b>	<b>39.960</b>	<b>27.961</b>	<b>24.430</b>	<b>20.478</b>	<b>16.819</b>	<b>14.215</b>	<b>11.267</b>	<b>3.676</b>	<b>248.101</b>
Rimanenze	6.749	6.158	5.497	4.945	4.596	4.161	3.839	3.517	3.195	2.873	2.551	48.080
Crediti	4.164	4.629	4.656	4.460	4.506	4.700	4.603	4.613	4.603	4.626	4.665	50.225
- 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	50.225
- di cui: Altri crediti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale Attivo Circolante</b>	<b>10.912</b>	<b>10.787</b>	<b>10.152</b>	<b>9.404</b>	<b>9.102</b>	<b>8.860</b>	<b>8.442</b>	<b>8.130</b>	<b>7.798</b>	<b>7.499</b>	<b>7.216</b>	<b>98.305</b>
Debiti	-4.350	-5.209	-5.972	-6.040	-5.821	-6.084	-6.037	-6.065	-6.080	-6.137	-3.121	-60.914
- di cui: Debiti verso fornitori	-4.350	-5.209	-5.972	-6.040	-5.821	-6.084	-6.037	-6.065	-6.080	-6.137	-3.121	-60.914
<b>Totale Debiti</b>	<b>-4.350</b>	<b>-5.209</b>	<b>-5.972</b>	<b>-6.040</b>	<b>-5.821</b>	<b>-6.084</b>	<b>-6.037</b>	<b>-6.065</b>	<b>-6.080</b>	<b>-6.137</b>	<b>-3.121</b>	<b>-60.914</b>
<b>Capitale Investito Netto Regolatorio</b>	<b>33.720</b>	<b>30.679</b>	<b>41.217</b>	<b>43.324</b>	<b>31.243</b>	<b>27.206</b>	<b>22.883</b>	<b>18.885</b>	<b>15.933</b>	<b>12.630</b>	<b>7.772</b>	<b>285.492</b>



### Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato

Schema 3 - Piano Finanziario Regolatorio simulato	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	4.412	11.710	12.747	15.074	14.096	14.387	14.641	14.858	15.077	15.300	7.763	140.066
Effetti positivi di rete indotti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Entrate + effetti positivi di rete</b>	<b>4.412</b>	<b>11.710</b>	<b>12.747</b>	<b>15.074</b>	<b>14.096</b>	<b>14.387</b>	<b>14.641</b>	<b>14.858</b>	<b>15.077</b>	<b>15.300</b>	<b>7.763</b>	<b>140.066</b>
Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	24.282	54.322	62.601	63.888	61.906	64.878	64.369	64.393	64.176	64.500	33.123	622.437
Capitale Investito Netto (CIN) Regolatorio	33.720	30.679	41.217	43.324	31.243	27.206	22.883	18.885	15.933	12.630	7.772	285.492
Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)												7,45%
Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	2.512	2.286	3.071	3.228	2.328	2.027	1.705	1.407	1.187	941	579	21.269
<b>Uscite + Utile ragionevole</b>	<b>26.794</b>	<b>56.607</b>	<b>65.672</b>	<b>67.115</b>	<b>64.234</b>	<b>66.904</b>	<b>66.074</b>	<b>65.799</b>	<b>65.363</b>	<b>65.441</b>	<b>33.702</b>	<b>643.706</b>
<b>Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile)</b>	<b>22.383</b>	<b>44.897</b>	<b>52.925</b>	<b>52.041</b>	<b>50.138</b>	<b>52.517</b>	<b>51.433</b>	<b>50.942</b>	<b>50.285</b>	<b>50.140</b>	<b>25.938</b>	<b>503.640</b>
<b>Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile</b>	<b>26.794</b>	<b>56.607</b>	<b>65.672</b>	<b>67.115</b>	<b>64.234</b>	<b>66.904</b>	<b>66.074</b>	<b>65.799</b>	<b>65.363</b>	<b>65.441</b>	<b>33.702</b>	<b>643.706</b>
VAN L												423.984
VAN H												423.984
VAN I												332.870
Compensazione costante												45.391
<b>Poste figurative</b>	<b>-23.008</b>	<b>-493</b>	<b>7.535</b>	<b>6.650</b>	<b>4.747</b>	<b>7.127</b>	<b>6.043</b>	<b>5.551</b>	<b>4.895</b>	<b>4.750</b>	<b>-19.452</b>	