

ALL. 1

**Relazione ai sensi dell'art. 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012 e  
della Misura 2, punto 2, della delibera ART n. 154/2019**

**AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI  
DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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

## INFORMAZIONI DI SINTESI

Oggetto dell'affidamento:	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI INTERESSE REGIONALE E LOCALE SERVIZIO AUTOMOBILISTICO SUB-URBANO ED EXTRAURBANO SU GOMMA
Ente affidante:	REGIONE LAZIO
Tipo di affidamento:	CONCESSIONE
Modalità di affidamento:	IN HOUSE
Durata del contratto:	10 ANNI
Decorrenza del contratto:	01/01/2023

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

## SOGGETTO RESPONSABILE DELLA COMPILAZIONE

Nominativo:	Stefano Fermante
Ente di riferimento:	REGIONE LAZIO
Direzione/Area/Servizio:	DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA' AREA TRASPORTO SU GOMMA
Telefono:	06 51689021
Email:	
Pec:	trasporto_gomma@regione.lazio.legalmail.it
Data di redazione:	

## 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 TPL automobilistico extraurbano 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. 157/2018 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](mailto: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. La titolarità delle funzioni amministrative in capo alla Regione Lazio e gli atti precedentemente adottati	pag. 5
1.2. La pianificazione del servizio extraurbano	pag. 6
1.3. Le caratteristiche della rete dei servizi di trasporto extraurbano	pag. 14
1.4. Gli investimenti in corso e programmati	pag. 19
1.5. L'emergenza Covid-19	pag. 21
2. Il quadro normativo di riferimento	pag. 23
3. La modalità di affidamento prescelta	pag. 26
3.1. La compatibilità con il quadro normativo	pag. 26
3.2. Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento	pag. 31
4. Durata e tipologia del contratto di servizio	pag. 34
5. Obblighi di servizio pubblico e universale e modalità di compensazione	pag. 35

### PARTE II

#### Relazione di affidamento

1. Gli esiti della procedura di consultazione	pag. 37
1.1. Il quadro regolatorio	pag. 37
1.2. La procedura di consultazione avviata	pag. 37
2. Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili	pag. 37
3. Personale preposto all'erogazione del servizio	pag. 40
4. Condizioni di Qualità e certificazioni	pag. 41
4.1. Le Condizioni Minime di Qualità del servizio	pag. 41
4.2. Le certificazioni obbligatorie	pag. 42
5. Obiettivi di efficienza ed efficacia	pag. 43

6. Criteri di redazione del PEFs	pag. 48
7. Piano di accesso al dato	pag. 49
8. Obblighi di informazione, trasparenza e sistema di penalità	pag. 49
Elenco allegati	pag. 49

## PARTE I

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

#### 1. Il contesto di riferimento

##### 1.1 La titolarità delle funzioni amministrative in capo alla Regione Lazio e gli atti precedentemente adottati

La Regione Lazio è titolare delle funzioni e dei compiti di programmazione ed amministrazione inerenti ai servizi di trasporto pubblico extraurbano.

Infatti, in attuazione del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 e s.m.i. recante conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, l'art. 6 della L.R. n. 30/1998 attribuisce alla Regione la funzione di individuare le unità di rete, la rete e il livello dei servizi minimi regionali e la competenza in materia di affidamento dei servizi extraurbani. Al contempo, l'art. 38 comma 4 della L.R. 31/2008 ha previsto l'istituzione a livello regionale di un autonomo bacino unitario dei servizi di trasporto automobilistico extraurbano.

Con Deliberazione di Giunta regionale n. 507 del 28/10/2011 la Regione Lazio ha disposto l'affidamento in concessione *in house providing* a Cotral SpA dei servizi di trasporto pubblico locale extraurbano di propria competenza, ai sensi dell'art. 5, comma 2, del Regolamento CE n. 1370/2007, a far data dal 28/10/2011 e approvato il relativo schema di contratto di servizio, sottoscritto in pari data.

Con Deliberazione n. 74 del 02/03/2020, la Regione, in vista della scadenza del richiamato contratto di servizio, ha disposto l'avvio del procedimento istruttorio per il nuovo affidamento e disposto la pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento CE n. 1370/2007. L'avviso è stato pubblicato in data 21/04/2021.

Con successiva Deliberazione di Giunta regionale n. 722 del 03/11/2021, il suddetto contratto di servizio è stato prorogato fino al 30 aprile 2022, nelle more della definizione del procedimento avviato.

Con ulteriore Deliberazione di Giunta regionale n. 232 del 28/04/2022, il contratto di servizio è stato prorogato fino al 31/12/2022 - o comunque fino alla data di conclusione della procedura in corso per l'affidamento *in house providing* del servizio.

Al contempo, in attuazione delle predette competenze funzionali in materia di trasporti, con deliberazione di Giunta regionale 3 dicembre 2019, n. 912 la Regione ha preso atto del *“modello per la ridefinizione dei servizi minimi di TPL e per l'individuazione delle unità di rete”*, elaborato con il supporto scientifico del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale (DIAG) dell'Università “La Sapienza” e con successiva deliberazione di Giunta regionale 22 settembre 2020, n. 617, è stato approvato il nuovo modello per la ridefinizione del trasporto pubblico locale regionale e l'efficientamento del servizio, definendo, in particolare, i nuovi servizi minimi e il perimetro delle unità di rete.

Con D.G.R. 30 dicembre 2020, n. 1050 è stata disposta l'«Adozione del Documento di Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica ai sensi dell'art. 11, della legge regionale 16 luglio 1998, n. 30.»;

Con D.G.R. 19 gennaio 2021, n. 5 è stata approvata l'«Integrazione del Documento di Piano Regionale Mobilità, Trasporti e Logistica, adottato con deliberazione della Giunta regionale 30 dicembre 2021, n. 1050.»;

## **1.2 La pianificazione del servizio extraurbano**

La Misura 6 della delibera ART 48/2017 prevede che, nell'ambito della relazione conclusiva della procedura di consultazione, l'ente affidante illustra e motiva anche le opzioni di finanziamento degli obblighi di servizio pubblico ed i fattori considerati ai fini del dimensionamento dei lotti da affidare. In caso di affidamento in house providing, detta relazione deve essere redatta “prima dell'atto di affidamento diretto o in house”.

Rinviando al successivo par. 5 per ciò che concerne le opzioni di finanziamento degli OSP, in questo paragrafo si procederà a dar conto dei fattori considerati ai fini del dimensionamento del lotto oggetto di affidamento.

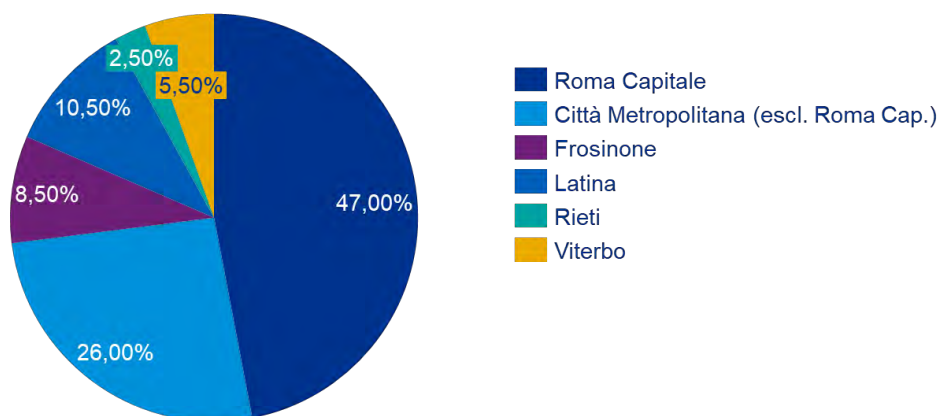
Ciò premesso, deve evidenziarsi come il legislatore regionale all'art. 38, comma 4 della L.R. 31/2008 ha previsto l'istituzione a livello regionale di un bacino unitario dei servizi di trasporto automobilistico extraurbano.

L'individuazione del predetto bacino quale lotto unitario di affidamento, nel solco della visione per il TPL della Regione Lazio, trova una declinazione programmatica come riportata nel documento “Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica” (PRMTL) (approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 1050 nel 30 dicembre 2020, che mira a realizzare un sistema dei trasporti con orizzonte al 2050 di servizi totalmente accessibili e integrati tra loro, di elevata qualità ed affidabilità, altamente innovativi, totalmente sicuri e di basso impatto ambientale), ed è frutto di un'analisi delle caratteristiche socio-demografiche e dei dati di mobilità rilevati.

Ed infatti, come meglio in seguito si dirà, la Regione Lazio rappresenta un unicum a livello nazionale con peculiarità sociali, economiche, demografiche e trasportistiche che la rendono di fatto una “Regione metropolitana”. Come si legge nel Piano, infatti, “Il dinamismo e la capacità competitiva delle aree dipendono molto dalla distanza da Roma. Una distanza intesa in termini fisici e geografici, ma anche relazionali. Accorciare la distanza da Roma significa ridurre i tempi, attraverso migliori collegamenti viari e ferroviari, ma significa anche incentivare le relazioni e le esperienze di collaborazione.”

### Le caratteristiche socio-demografiche

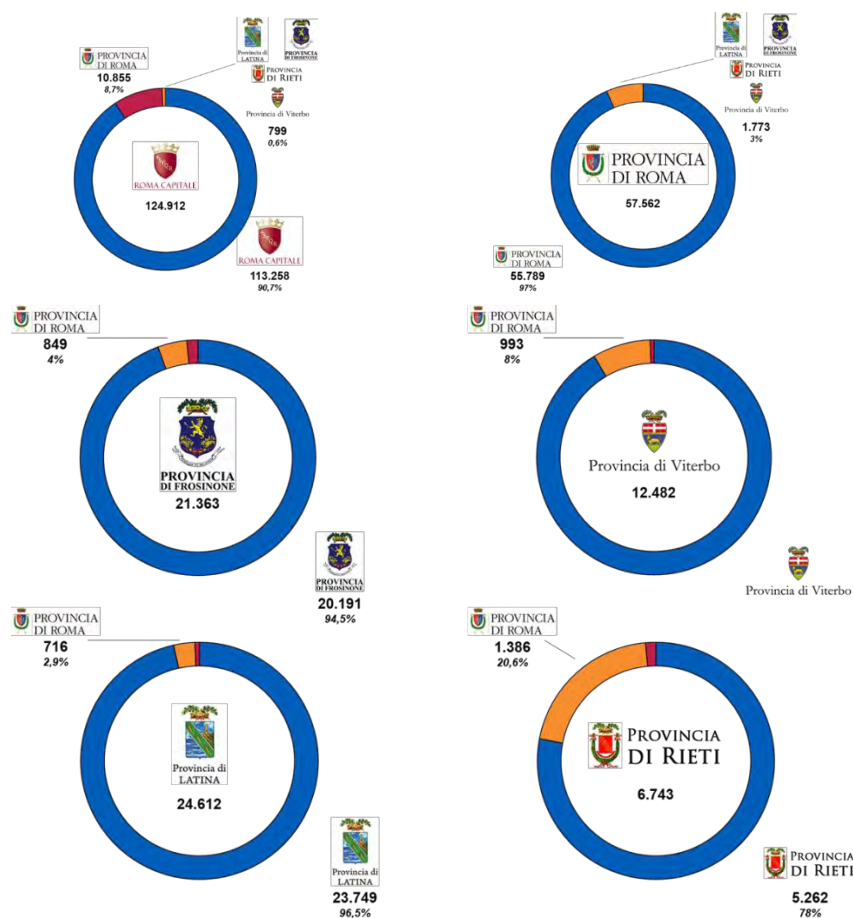
Il Lazio con una superficie di oltre 17 mila kmq e una popolazione di circa 5,8 mln di abitanti presenta una densità abitativa (331 ab./kmq) di gran lunga superiore alla media italiana e fortemente influenzata dalla presenza di Roma Capitale (superiore a 800 ab./kmq). Gli ultimi anni hanno evidenziato una crescita demografica significativa (+5,5%), di gran lunga superiore a quella registrata in Italia nello stesso periodo (+0,9%). Tale andamento è stato significativamente maggiore nell'ambito della provincia di Roma (+7,26%) e della provincia di Latina (+10,45%). L'incremento della popolazione ha determinato (al netto degli effetti Covid) una maggiore pressione sull'intero sistema di trasporto regionale. La popolazione è distribuita per il 47% nell'ambito del territorio di Roma Capitale, il 26% nel resto dell'ambito della Città Metropolitana, mentre la parte rimanente è divisa tra le altre province: 10,5% a Latina, 8,5% a Frosinone, 5,5% a Viterbo e 2,5% a Rieti.



Anche la struttura produttiva, imprenditoriale e di terziario della regione evidenzia un centro di condensazione, Roma Capitale, luogo catalizzatore di imprese e persone, traffici e saperi, progettualità, risorse e investimenti, con circa il 60% degli addetti. Il 32% degli addetti opera in attività economiche concentrate in altre 12 aree, gruppi di comuni contigui, formate da 119 Comuni su 378, ciascuno caratterizzato da 1, 2, o 3 centri principali. A Roma e nelle 12 aree si concentra circa l'86% della popolazione, il 92% degli occupati, oltre il 90% delle attività delle imprese hi-tech e ICT, di commercio all'ingrosso, delle attività logistiche e di trasporto, delle imprese manifatturiere.

Gli studenti delle scuole secondarie, che sono la quasi totalità della popolazione studentesca che utilizza il TPL per recarsi nel proprio istituto, sono distribuiti per il 50% nelle scuole nell'ambito di Roma Capitale (e di questi il 90% proveniente da Roma Capitale e quasi il 10% dalla Città Metropolitana); il 23% nelle scuole del territorio della Città Metropolitana (al netto di Roma Capitale) e il residuo 27% nelle scuole delle altre province. Gli spostamenti studenteschi delle province esterne sono tendenzialmente intra-provinciali con una quota tra il 3-8% proveniente dalla Città Metropolitana, con la sola eccezione della provincia di Rieti per la quale la quota proveniente dalla Città Metropolitana raggiunge il 20%.





In particolare, è possibile analizzare per singola provincia le peculiarità del territorio ed elaborarne una clusterizzazione per dimensione demografica delle città:

— Provincia di Viterbo: la provincia di Viterbo è una provincia con circa 317.030 abitanti. È collocata nella parte nord-occidentale della regione Lazio, con un'area di 3.612 km<sup>2</sup> suddivisa in 60 territori comunali e suddivisa in territori diversi tra loro che circondano il capoluogo geolocalizzato centralmente. Dal punto di vista orografico non ci sono rilievi particolarmente alti nella provincia.

La provincia consta di 60 comuni, di cui:

- Comuni con meno di 5.000 abitanti: 42 comuni, il 70% dei comuni della provincia, con 94.491 abitanti, il 30% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 5.000 e 20.000 abitanti: 17 comuni, il 28% dei comuni della provincia, con 154.858 abitanti, il 49% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 20.000 e 75.000 abitanti: 1 comune (Viterbo), con 67.681 abitanti, il 21% degli abitanti della provincia

Cluster	Numero comuni	% comuni su totale	Numero abitanti	% abitanti su totale
< 5.000	42	70%	94.491	30%
< 20.000	17	28%	154.858	49%
< 75.000	1	2%	67.681	21%
< 250.000	0	0%	0	0%
> 250.000	0	0%	0	0%
<b>Totale</b>	<b>60</b>	<b>100%</b>	<b>317.030</b>	<b>100%</b>

*Elaborazione Cotral da dati fonte ISTAT*

Attualmente il servizio nella provincia di Viterbo di compone di 953 linee con 1.709 impianti di fermata e circa 17,8 milioni di chilometri.

— Provincia di Rieti: la provincia di Rieti è una provincia con circa 155.503 abitanti. È collocata nella parte nord-orientale della Regione Lazio, con un'area di 2.749 km<sup>2</sup> suddivisa in 73 territori comunali. Dal punto di vista orografico, il territorio è prevalentemente montuoso, con i Monti Sabini e i Monti Reatini.

La provincia consta di 73 comuni, di cui:

- Comuni con meno di 5.000 abitanti: 69 comuni, il 95% dei comuni della provincia, con 81.362 abitanti, il 52% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 5.000 e 20.000 abitanti: 3 comuni, il 4% dei comuni della provincia, con 26.992 abitanti, il 17% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 20.000 e 75.000 abitanti: 1 comune (Rieti), con 47.149 abitanti, il 30% degli abitanti della provincia.

Cluster	Numero comuni	% comuni su totale	Numero abitanti	% abitanti su totale
< 5.000	69	95%	81.362	52%
< 20.000	3	4%	26.992	17%
< 75.000	1	1%	47.149	30%
< 250.000	0	0%	0	0%
> 250.000	0	0%	0	0%
<b>Totale</b>	<b>73</b>	<b>100%</b>	<b>155.503</b>	<b>100%</b>

*Elaborazione Cotral da dati fonte ISTAT*

Attualmente il servizio di compone di 564 linee con 2.050 impianti di fermata e 19,8 milioni di chilometri circa.

— Città metropolitana di Roma: nella città metropolitana di Roma si registrano 4.342.212 abitanti. È collocata nella zona centrale della Regione Lazio, con un'area di 5.363 km<sup>2</sup>, suddivisa in 121 territori comunali, di cui:

- Comuni con meno di 5.000 abitanti: 61 comuni, il 50% dei comuni della provincia, con 96.565 abitanti, il 2% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 5.000 e 20.000 abitanti: 37 comuni, il 31% dei comuni della provincia, con 425.506 abitanti, il 10% degli abitanti della provincia;

- Comuni tra 20.000 e 75.000 abitanti: 20 comuni, il 17% dei comuni della provincia, con 793.867 abitanti, il 18% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 75.000 abitanti e 250.000 abitanti: 2 comuni (Fiumicino e Guidonia Montecelio), con 170.141 abitanti, il 4% degli abitanti della provincia;
- Comuni con più di 250.000 abitanti: 1 comune (Roma), con 2.856.133 abitanti, il 66% degli abitanti della provincia.

Cluster	Numero comuni	% comuni su totale	Numero abitanti	% abitanti su totale
< 5.000	61	50%	96.565	2%
< 20.000	37	31%	425.506	10%
< 75.000	20	17%	793.867	18%
< 250.000	2	2%	170.141	4%
> 250.000	1	1%	2.856.133	66%
<b>Totale</b>	<b>121</b>	<b>100%</b>	<b>4.342.212</b>	<b>100%</b>

*Elaborazione Cotral da dati fonte ISTAT*

Attualmente il servizio nella città metropolitana di Roma si compone di 1.517 linee con 5.374 impianti di fermata.

— Provincia di Latina: la provincia di Latina è una provincia con 575.254 abitanti. È collocata nella zona sud-occidentale della Regione Lazio, con un'area di 2.256 km<sup>2</sup>, suddivisa in 33 territori comunali. Dal punto di vista orografico, il territorio è formato da parti nettamente distinte.

La provincia costa di 33 comuni, di cui:

- Comuni con meno di 5.000 abitanti: 14 comuni, il 42% dei comuni della provincia, con 35.564 abitanti, il 6% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 5.000 e 20.000 abitanti: 10 comuni, il 30% dei comuni della provincia, con 111.687 abitanti, il 19% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 20.000 e 75.000 abitanti: 8 comuni, il 24% dei comuni della provincia, con 301.257 abitanti, il 52% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 75.000 e 250.000 abitanti: 1 comune (Latina), con 126.746 abitanti, il 22% della provincia.

Cluster	Numero comuni	% comuni su totale	Numero abitanti	% abitanti su totale
< 5.000	14	42%	35.564	6%
< 20.000	10	30%	111.687	19%
< 75.000	8	24%	301.257	52%
< 250.000	1	3%	126.746	22%
> 250.000	0	0%	0	0%
<b>Totale</b>	<b>33</b>	<b>100%</b>	<b>575.254</b>	<b>100%</b>

*Elaborazione Cotral da dati fonte ISTAT*

Attualmente il servizio nella provincia di Latina si compone di 468 linee con 1.768 impianti di fermata e circa 17,5 milioni di chilometri.

— Provincia di Frosinone: la provincia di Frosinone è una provincia con 489.083 abitanti. È collocata nella zona sud-orientale della Regione Lazio, con un'area di 3.247 km<sup>2</sup>, suddivisa in 91 territori comunali. Dal punto di vista orografico, il territorio è formato da parti principalmente collinari e montuose.

La provincia costa di 91 comuni, di cui:

- Comuni con meno di 5.000 abitanti: 68 comuni, il 75% dei comuni della provincia, con 141.563 abitanti, il 29% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 5.000 e 20.000 abitanti: 15 comuni, il 16% dei comuni della provincia, con 124.376 abitanti, il 25% degli abitanti della provincia;
- Comuni tra 20.000 e 75.000 abitanti: 8 comuni, il 9% dei comuni della provincia, con 223.144 abitanti, il 46% degli abitanti della provincia.

Cluster	Numero comuni	% comuni su totale	Numero abitanti	% abitanti su totale
< 5.000	68	75%	141.563	29%
< 20.000	15	16%	124.376	25%
< 75.000	8	9%	223.144	46%
< 250.000	0	0%	0	0%
> 250.000	0	0%	0	0%
<b>Totale</b>	<b>91</b>	<b>100%</b>	<b>489.083</b>	<b>100%</b>

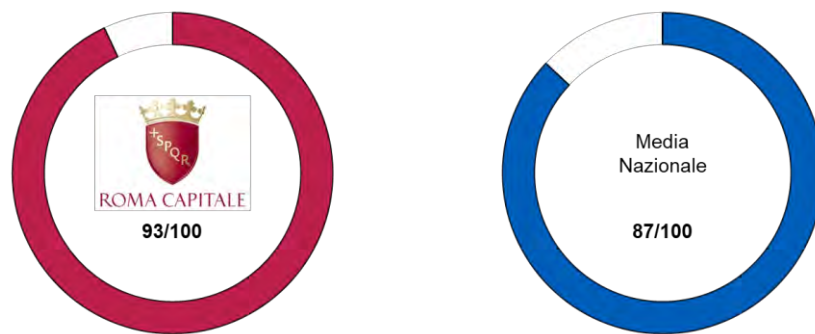
*Elaborazione Cotral da dati fonte ISTAT*

Attualmente il servizio nella provincia di Frosinone si compone di 826 linee con 3.651 impianti di fermata e sviluppa circa 19,2 milioni di chilometri.

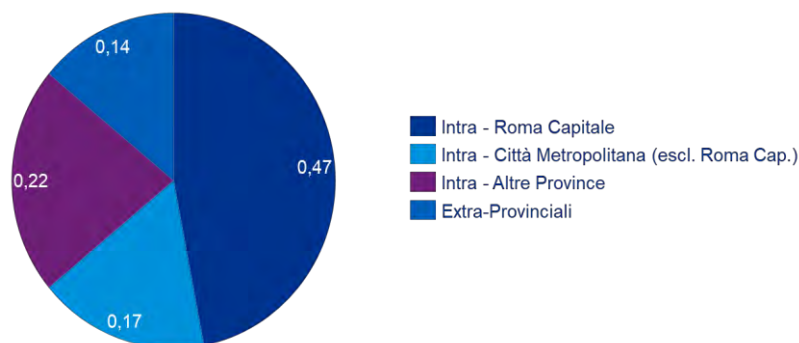
## I dati di mobilità

I dati di mobilità sono coerenti con la struttura socio-demografica della regione e individuano un sistema “romanocentrico” (come definito nel PRMTL) e fortemente dipendente dalla mobilità individuale in auto.

Il Lazio è la regione italiana al più alto tasso di mobilità circa 93 persone su 100 che effettuano spostamenti rispetto al valore medio italiano di circa 87, significativamente più basso.



Gli spostamenti giornalieri intra-regione (sistematici e di primo spostamento per studio o lavoro) sono, dati ISTAT, nel giorno feriale medio, circa 2,7 milioni, quasi la metà dei quali (47,4%) si esplicano nell'area di Roma Capitale; gli spostamenti interni alla Città Metropolitana (esclusa Roma Capitale) rappresentano un altro 17%; quelli interni alle altre province il 22%. Sono quindi circa il 14% gli spostamenti extra-provinciali che coinvolgono principalmente come destinazione Roma Capitale (10,3%).



Spostamenti sistematici nel Lazio in un giorno feriale - Valori assoluti  
(Fonte: ISTAT)

O/D	Comune di Roma	Provincia di Roma*	Province Lazio**	Totale
<b>Comune di Roma</b>	1.283.147	46.850	4.802	<b>1.334.799</b>
<b>Provincia di Roma*</b>	217.968	459.460	18.457	<b>695.885</b>
<b>Province Lazio**</b>	59.023	22.162	595.759	<b>676.944</b>
<b>Totale</b>	<b>1.560.138</b>	<b>528.472</b>	<b>619.018</b>	<b>2.707.628</b>

\*Ad esclusione del comune di Roma

\*\*Province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo

Spostamenti sistematici nel Lazio in un giorno feriale - Valori percentuali  
(Fonte: ISTAT)

O/D	Comune di Roma	Provincia di Roma*	Province Lazio**	Totale
<b>Comune di Roma</b>	47,4%	1,7%	0,2%	<b>49,3%</b>
<b>Provincia di Roma*</b>	8,1%	17,0%	0,7%	<b>25,7%</b>
<b>Province Lazio**</b>	2,2%	0,8%	22,0%	<b>25,0%</b>
<b>Totale</b>	<b>57,6%</b>	<b>19,5%</b>	<b>22,9%</b>	<b>100,0%</b>

\*Ad esclusione del comune di Roma

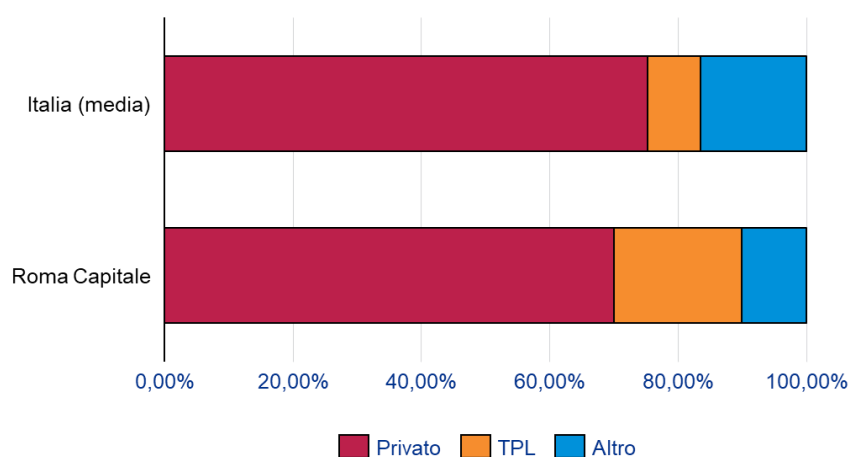
\*\*Province di Frosinone, Latina, Rieti e Viterbo

Nel complesso, il 60% circa degli spostamenti sistematici insistono sulla Capitale, mentre tale percentuale sale al 78% considerando l'intera Provincia di Roma.

La ripartizione per modalità di trasporto – spostamenti per lavoro - vede fare la parte del leone all'auto privata con valori intorno al 70%, inferiori comunque alla media nazionale del 75,3%, e con la quota di TPL che si attesta intorno al 20%, contro il dato medio nazionale all'8,2%.

La ripartizione per gli spostamenti sistematici per studio evidenzia l'uso dell'auto privata (principalmente come passeggero) intorno al 40%, allineato al dato nazionale; lo spostamento a piedi e con TPL tra il 20 e il 30%, più basso di oltre 15 punti rispetto al dato nazionale; il TPL extra-urbano oltre il 10%, inferiore rispetto al dato nazionale che si attesta al 15% circa.

*Ripartizione spostamenti sistematici*



Spostamenti sistematici per modalità di trasporto nella Provincia di Roma,  
ora di punta 7.15-8.15 giorno ferialle (Fonte: ISTAT)

Modalità di trasporto	RM-RM	RM-Prov*	Prov*-RM	Prov*-Prov*	Totale
<b>Pubblico</b>	24,2%	9,1%	28,2%	8,6%	<b>20,1%</b>
<b>Privato</b>	57,5%	90,4%	70,7%	70,0%	<b>62,1%</b>
<b>Altro</b>	18,3%	0,5%	1,1%	21,4%	<b>17,8%</b>
<b>Totale</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

\*Ad esclusione del comune di Roma

L'automobile è in tutti i casi il modo prevalente, ma con percentuali diverse: relativamente più basse per gli spostamenti interni alla Capitale (57,5%), più alte per gli spostamenti verso Roma e nei restanti Comuni della Provincia (circa il 70%), con valori massimi (90,4%) per gli spostamenti da Roma verso l'esterno. Il TPL ha un andamento contrario: più utilizzato negli spostamenti interni a Roma, e con destinazione nella Capitale, meno negli spostamenti con destinazione negli altri Comuni.

In conclusione, rispetto alla media nazionale, nel Lazio ci si muove in assoluto di più con il TPL. Un indice sintetico di mobilità del TPL regionale è rappresentato dalla “domanda pro-capite” ovvero dal rapporto tra domanda di TPL e popolazione residente. Il risultato è coerente con le precedenti affermazioni e la Regione Lazio risulta la seconda regione italiana, con un indice pari a 189,22.

I passeggeri trasportati sono circa 1,12 miliardi all’anno, di cui circa il 77,7% in urbano e il 22,3% in extraurbano.

L’offerta di trasporto pubblico nel Lazio è pari a circa 225 milioni di buskm (di cui circa il 65% in urbano ed il 35% in extraurbano) e 33 milioni di treni-km l’anno (di cui circa il 34% in urbano ed il 66% in extraurbano).

Rapportando l’offerta di TPL alla popolazione residente (offerta pro-capite), nel confronto con le altre regioni italiane, la Regione Lazio è molto sopra la media nazionale, sia in termini di bus-km (39.5 VettxKm pro-capite nel Lazio contro 27.8 della media nazionale), che di treni-km (8.9 TrenixKm pro-capite nel Lazio a fronte di 5 della media nazionale).

In sintesi, dalle analisi condotte emerge che l’uso del trasporto pubblico nel Lazio, sebbene nettamente inferiore all’uso del veicolo privato, mostra segnali positivi, sia in valore assoluto (rispetto alle altre regioni), che in termini di evoluzione nel tempo.

In considerazione dell’analisi delle caratteristiche della mobilità regionale, la Regione ha ritenuto di dover avviare una politica di programmazione del TPL gomma articolata su:

- a) una rete e una serie di servizi urbani, limitatamente agli ambiti territoriali di Roma Capitale e degli altri Comuni capoluoghi di provincia;
- b) una rete e un servizio extraurbano, gestito su scala regionale;
- c) una rete e una serie di servizi inter-comunali articolati su 11 ambiti territoriali, chiamati Unità di Rete (DGR n. 617/2020), che rappresentano gli elementi di concatenazione trasportistica tra i due sistemi precedenti oltre che il superamento dei precedenti servizi urbani comunali caratterizzati da profondi squilibri nella distribuzione storica delle risorse e, quindi, nell’offerta di trasporto;
- d) reti di TPL su gomma pienamente integrate con le reti di TPL metro-ferroviarie gestite da Trenitalia, da Cotral (a partire da luglio 2022) e, in ambito urbano, da ATAC.

## **Conclusioni**

Alla luce dei dati sopra riportati, il Lazio può definirsi una “Regione Metropolitana”, fortemente influenzata dall’effetto centripeto della capitale che nel corso del tempo ha via via ampliato il proprio raggio di influenza. Pertanto, la mobilità regionale, al netto dei collegamenti urbani della capitale, è fortemente caratterizzata da una componente radiale dei flussi.

Con l’obiettivo di garantire l’alimentazione di collettori di traffico che rendano effettiva, attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, la percezione di un’unica area metropolitana, il processo di riordino del trasporto regionale prevede una gerarchizzazione dei servizi con il contestuale potenziamento della componente extraurbana pura e l’attribuzione alle UdR della copertura dei collegamenti intercomunali.

L’individuazione di un unico lotto extraurbano permette al gestore di concentrare le risorse sulle relazioni di traffico delle medie distanze retrocedendo, sempre ferma la necessità di

minimizzare le rotture di carico, sulle relazioni intercomunali realizzate nell'ambito delle singole UdR. In tale contesto, una parte delle percorrenze storicamente extraurbane sono state riprogrammate nell'ambito delle singole UdR per le quali sono attualmente in corso le attività propedeutiche per l'affidamento mediante procedura competitiva. In tal modo, la Regione Lazio intende contestualmente dare attuazione alle previsioni di cui all'art. 4bis D.L. 78/2009, in quanto la produzione chilometrica oggetto di riprogrammazione è pari ad almeno il 10% delle percorrenze affidate al gestore extraurbano.

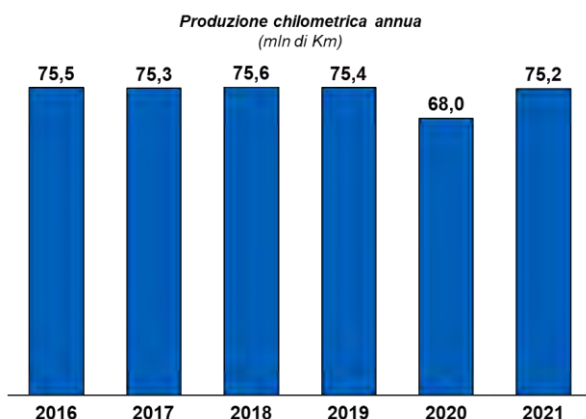
In virtù di tali evidenze con le DD.GG.RR. sopra richiamate, la Regione Lazio ha approvato il nuovo modello per la ridefinizione del trasporto pubblico locale regionale e l'efficientamento del servizio, definendo, in particolare, i nuovi servizi minimi e il perimetro delle unità di rete.

### 1.3 Le caratteristiche della rete dei servizi di trasporto extraurbano

Il servizio di trasporto pubblico extraurbano su gomma della Regione Lazio è attualmente svolto da Cotral SpA, in esecuzione degli atti richiamati nel precedente paragrafo.

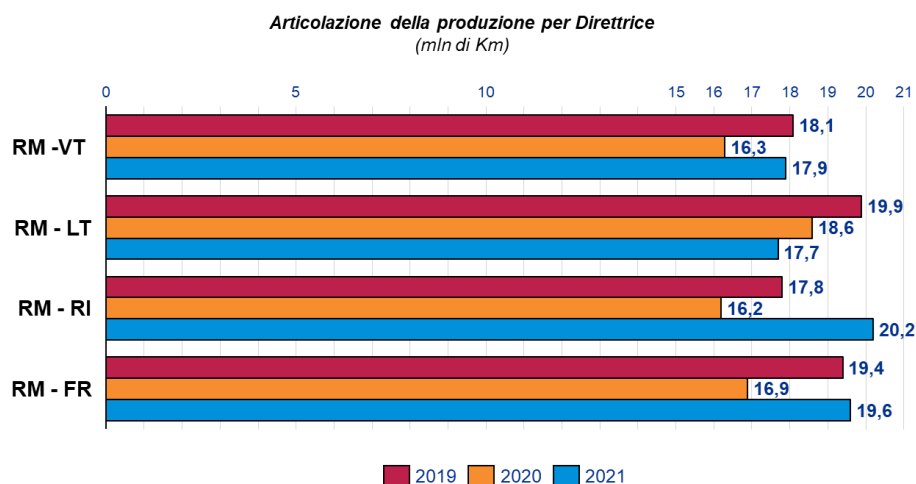
La produzione chilometrica annua - se si eccettua il 2020 (anno fortemente influenzato dagli eventi connessi alla pandemia da Covid-19) - è pari a circa 75 mln di vetture\*km, come si evince dal grafico che segue.

Nel 2020, infatti, è stata imposta la riduzione di circa il 10% del programma di esercizio standard, in coerenza con le norme nazionali adottate per attuare misure di riduzione della diffusione della pandemia da Covid-19.



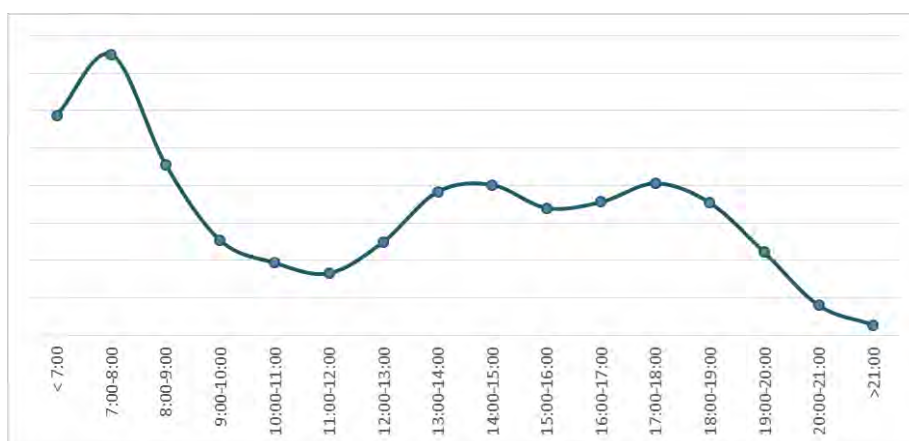
Nel dettaglio, la produzione km si attesta intorno a 18 mln Km per le direttrici Viterbo e Latina e per circa 20 mln Km per le direttrici Frosinone e Rieti.



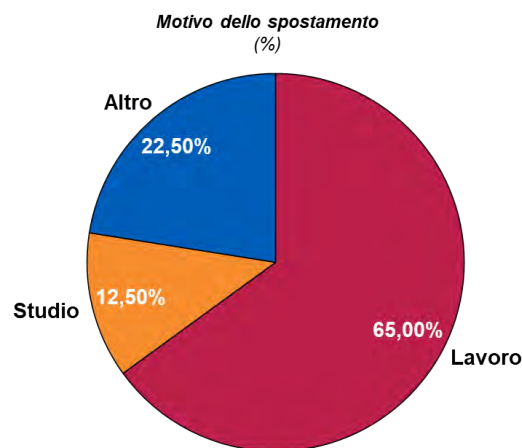


Per ciò che concerne la domanda di mobilità, il monitoraggio effettuato nell'ultimo anno da SWG evidenzia un livello altissimo di clientela "fidelizzata": quasi il 76% della clientela utilizza sempre gli stessi collegamenti, nel 49% dei casi da più di cinque anni e per almeno 3-4 volte alla settimana (70%).

L'andamento giornaliero della domanda è rappresentato nel grafico seguente ed evidenzia la classica dinamica "extraurbana" con una punta mattutina e due punte, più basse di intensità, spalmate su arco temporale più ampio nel corso del pomeriggio.

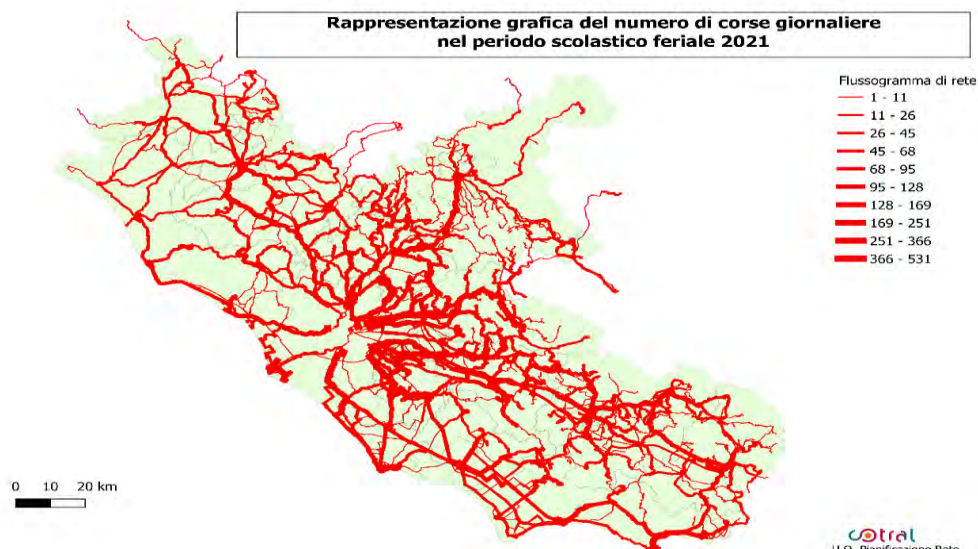


Il motivo dello spostamento (tenuto conto dell'incidenza dello smart working e della Didattica a Distanza al 50% nel momento del rilevamento) è rappresentato attraverso il grafico che segue



Negli anni precedenti, la quota “scolastica” rappresentava sostanzialmente il doppio di quanto rilevato nel 2021. Dai dati dell’indagine SWG è altresì emerso che la scelta di utilizzare il servizio extraurbano attualmente gestito da Cotral non è forzata, ma si tratta di clienti che scelgono Cotral per i propri spostamenti, per il 60% circa degli intervistati, in quanto comodo, capillare (va ovunque) e si viaggia in tranquillità.

La rete dei servizi extraurbani rappresenta una struttura articolata che copre l’intero territorio regionale e che raggiunge tutti i comuni del Lazio. Come si evince dal flussogramma che segue, la rete, che si sviluppa prioritariamente secondo i c.d. “Corridoi di traffico” rappresentati dalle consolari e dalle principali arterie viarie, presenta anche significative relazioni trasversali, oltre ai limiti dei confini provinciali.

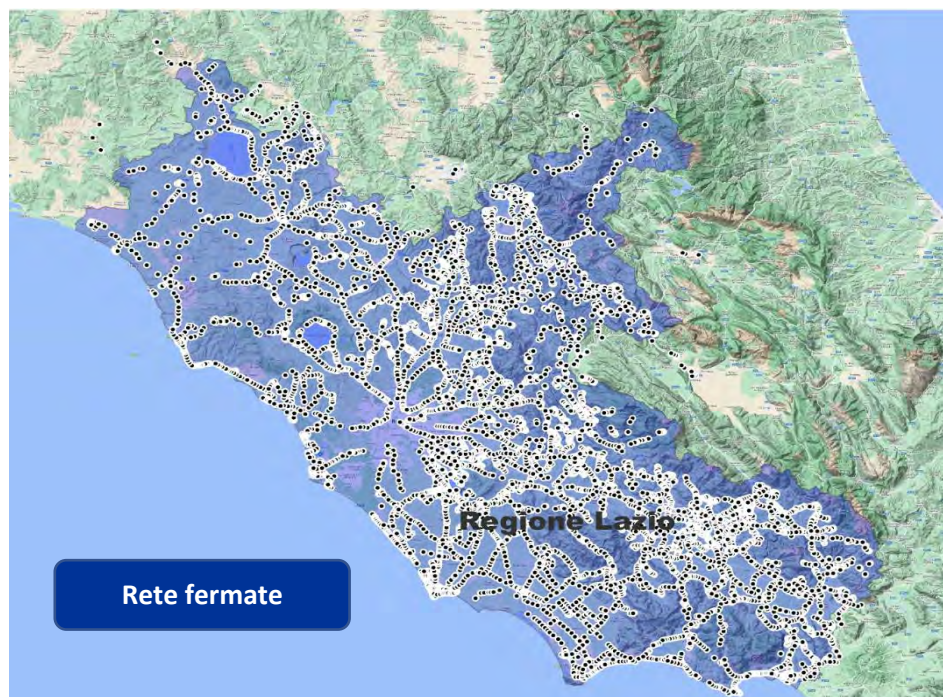


Tale modello è stato stratificato nel corso degli anni sulla base di continue fasi di ripianificazione e riprogrammazione dei servizi, attivate sulla base di specifiche istanze da parte di organi istituzionali, scuole, imprese e gruppi di cittadini, nonché a seguito di successivi rilevamenti di *load factor*.

Il progressivo adeguamento alle mutate esigenze della domanda ha generato, quindi, uno schema di rete fortemente innestato nel territorio regionale e opportunamente calibrato sulle effettive necessità della domanda stessa.

La rete capillare delle fermate si estende su un patrimonio di oltre 14.000 paline di fermata, con circa 1000 capolinea, distribuiti su tutta la Regione.

È prevista, inoltre, in collaborazione con i Comuni aderenti, l'installazione di pensiline nelle principali fermate della rete.



La struttura territoriale dei servizi di trasporto extraurbani è organizzata su 4 direttrici principali, ognuna delle quali rappresentata per ogni relazione come capoluogo di Provincia-Capoluogo di Regione, in ragione della struttura fortemente "romanocentrica" della domanda di trasporto.

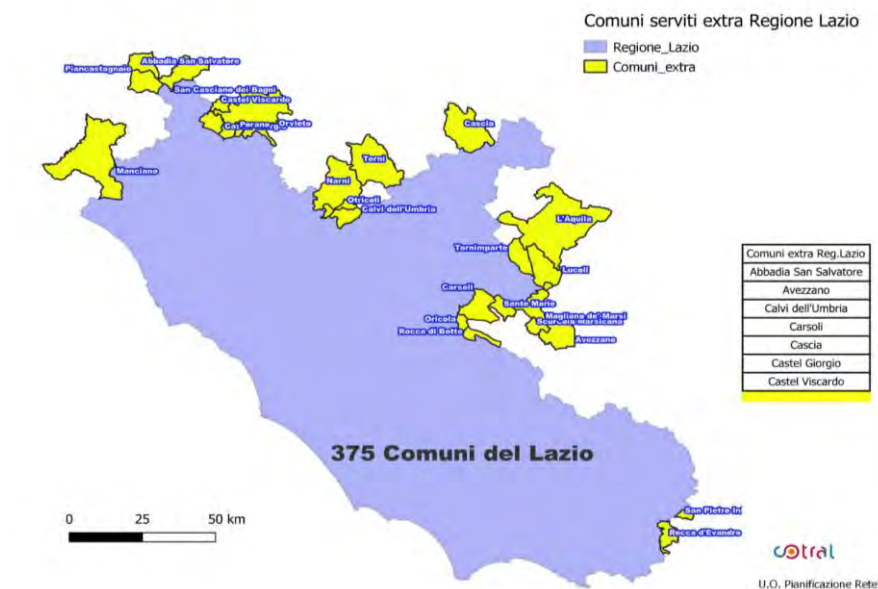
La struttura logistica si fonda su 44 Depositi/Impianti deputati alla gestione del servizio.

*Comuni Serviti ed Impianti*



La rete dei servizi di trasporto automobilistico extraurbano, oltre a servire tutti i 375 Comuni della Regione Lazio (sulla terraferma), serve altri 7 Comuni nelle Regioni di Umbria, Toscana, Abruzzo e Campania, per un totale complessivo di 382 Comuni serviti.

#### Comuni Serviti Extra Regione Lazio



Il servizio viene svolto mediante una flotta che, nel corso degli anni, si è strutturata su 4 specifiche tipologie di veicoli di autobus extraurbani, per un totale di circa 1600 autobus:

- Autobus ad alta capacità per i principali collettori di traffico → Bipiano
- Autobus a bassa capacità per i collegamenti a bassa domanda o per itinerari con vincoli di massa o plano-altimetrici → lunghezza 8-10 metri
- Autobus Low Entry da impiegare su percorsi suburbani ad alta incidenza di fermate
- Autobus standard da impiegare sulla rete senza le specificità di cui ai punti precedenti

#### 1.4 Gli investimenti in corso e programmati

Al fine di conseguire gli obiettivi di riduzione dell'età media del parco nonché di ammodernamento delle infrastrutture, la proposta tecnico-economica presentata da Cotral prevede, nel periodo decennale di affidamento, investimenti pari a circa € 424 milioni, di cui una frazione rilevante, circa € 326 milioni, legato al rinnovo del parco mezzi.

Nello specifico, il piano prevede i seguenti investimenti:

- Flotta bus: si prevede l'acquisizione di 910 nuovi mezzi con alimentazione alternativa, per un importo pari a circa € 326,3 milioni, con una quota rilevante di contribuzione pubblica, pari a circa € 250 milioni;
- Stazione di rifornimento: in coerenza con gli investimenti in bus ad alimentazione alternativa, si prevede la realizzazione di stazioni di rifornimento a metano e ad idrogeno per un totale di € 13,5 milioni, con una quota di contribuzione pubblica pari a € 3 milioni;
- Impianti specifici: si prevede l'investimento in interventi specifici funzionali al rinnovo degli impianti/depositi nonché alla realizzazione di misure per la riduzione dell'impatto ambientale. Tali investimenti sono stimati per un importo pari a oltre € 12,0 milioni;
- Impianti e depositi: sono previsti investimenti su alcuni impianti e depositi come la nuova copertura officina, la realizzazione di nuovi magazzini, gli interventi su alcuni depositi nonché la realizzazione di nuovi depositi/impianti. Tali investimenti sono stimati per un importo pari a circa € 41,0 milioni;
- Licenze e software: si prevede nel periodo di piano di effettuare investimenti pari a oltre € 16 milioni per l'acquisto di licenze, sviluppo di software e sviluppo dei sistemi di centrale operativa;
- Infrastrutture tecnologiche: si prevede nel periodo di piano di effettuare investimenti pari a oltre € 9 milioni per le nuove centrali telefoniche, la sicurezza IT, il potenziamento del Data Center e altri interventi di mantenimento.

A tal proposito, si evidenzia come il contratto conterrà specifici strumenti di gestione del rischio derivante dalla mancata e/o minore disponibilità delle risorse pubbliche sopra richiamate.

Ed infatti, nella matrice dei rischi allegata al contratto sarà espressamente contemplato il *“rischio associato all'incremento degli oneri finanziari maturati per ritardati pagamenti da parte dell'Ente Affidante ovvero per indisponibilità delle risorse programmate per gli investimenti”* e sarà prevista quale misura di mitigazione a fini compensativi, la possibilità di prevedere la messa in atto di azioni quali l'aumento delle tariffe, laddove applicabile ovvero il monitoraggio delle procedure amministrative di liquidazione delle risorse, la rimodulazione degli investimenti richiesti e la copertura dei costi sostenuti dall'IA per gli oneri finanziari derivanti dall'apertura di ulteriori linee di finanziamento.

Inoltre, Cotral – al fine di garantire la liquidità nel periodo intercorrente tra il pagamento delle fatture ai fornitori, la rendicontazione delle spese e l'erogazione del finanziamento (contributo in conto investimenti) pubblico – ha concluso una procedura (cd *“beauty contest”*) di *“reperimento risorse finanziarie a supporto degli investimenti”*, nell'ambito della quale è stata prevista l'accensione di una linea di credito – della durata di 24 mesi e per un controvalore di



30 milioni di euro - di tipo “impegnata” (cd “Committed” / “Revolving Credit Facility”) - vale a dire con la particolarità che essa possa essere utilizzata da Cotral esclusivamente (e non discrezionalmente), per liquidare le forniture oggetto dei succitati finanziamenti (contributi in conto investimenti) la cui sottoscrizione è stata pianificata entro la fine dell’esercizio 2022.

Inoltre, nell’ottica di garantire quindi un miglioramento del servizio erogato e un incremento dell’efficienza gestionale, Cotral ha deciso di attuare una strategia volta al miglioramento tecnologico dei propri mezzi, dei propri spazi comuni e delle proprie sedi, mediante i seguenti progetti:

- ITS di bordo e infomobilità: tale progetto prevede l’implementazione dei processi volti a garantire un adeguato livello di performance dei sistemi ITS di bordo in dotazione alla flotta, nell’ottica di garantire un’adeguata funzionalità della centrale operativa e anche al fine di offrire un miglioramento nell’ambito del servizio di infomobilità finalizzato alla condivisione delle informazioni ai passeggeri. Tutta la flotta ha attualmente in dotazione il sistema ITS di bordo, che verrà installato anche sui mezzi della nuova flotta. Ciò, permette anche la predisposizione di report, prodotti con l’obiettivo di monitorare l’effettivo funzionamento del sistema. In aggiunta, in tutti i principali nodi di scambio del Lazio, Cotral ha provveduto a rinnovare il servizio di infomobilità, sostituendo gli schermi di infomobilità che comunicano al passeggero partenze e ritardi delle linee. Nel frattempo, la società, al fine di migliorare ulteriormente il livello di comunicazione con i passeggeri, sta provvedendo anche ad attivare gli schermi di bordo su tutti i mezzi nell’ottica di fornire informazioni relative al viaggio.
- Contapasseggeri: attualmente Cotral sta collaudando l’installazione dello strumento di contapasseggeri su tutta la flotta, anche in relazione all’implementazione dell’attuale sistema ITS di bordo, funzionale a garantire un adeguato e puntuale strumento informativo.
- Sviluppo nuovi canali di vendita: Cotral sta prevedendo interventi relativi allo sviluppo di nuovi canali di vendita/comunicazione interna ed esterna all’azienda e, in questa ottica, ha recentemente siglato un accordo con un primario operatore nazionale per la vendita dei titoli di vendita in formato digitale.

Inoltre, si prevede la riprogettazione dell’app Cotral che, tra le altre caratteristiche, potrà costituire un nuovo canale di vendita (ulteriore rispetto a quelli attualmente disponibili), con la possibilità per il passeggero di acquistare il titolo di viaggio in maniera contestuale alla salita sul mezzo grazie anche all’individuazione puntuale del percorso, garantendo sia un servizio incrementale al cittadino che una maggiore facilità nel reperimento del titolo, digitalizzandolo. In tale ambito, è possibile includere anche la dotazione al personale viaggiante di un dispositivo smartphone che faciliti la comunicazione e la condivisione di dati e informazioni;

- Implementazione di un sistema di CRM: Cotral sta implementando un sistema di CRM al fine di avere una gestione univoca del cliente e una digitalizzazione di tutti i processi a supporto della clientela (ad es. gestione innovativa di tutti i vari canali di contatto con il cliente). Nello specifico, il sistema di CRM permetterà di ingaggiare il cliente durante tutta l’esperienza di viaggio e, insieme alla riprogettazione dell’app Cotral, permetterà di avere una maggiore conoscenza degli utenti, fornendo loro un supporto più efficace;

- Implementazione del nuovo sistema di bigliettazione elettronica, al fine di favorire l'intermodalità per l'utenza, con un sistema *account based* (e l'implementazione del sistema EMV). Obiettivo è la digitalizzazione del titolo di viaggio e permettere al passeggero di reperire il biglietto digitalmente anche una volta salito a bordo del bus. Inoltre, con tali nuove tecnologie sarà possibile anche monitorare a distanza non solo gli spostamenti dei mezzi tramite l'ITS di bordo ma anche il flusso di traffico attraverso la validazione dei passeggeri, permettendo a Cotral di migliorare la conoscenza della domanda, anche attraverso l'implementazione del sistema di CRM, efficientando il servizio tramite la costruzione di un'offerta maggiormente customizzata;
- Digitalizzazione impianti con totem: si prevede, attraverso l'implementazione della centrale operativa e della revisione dei processi di Manutenzione ed Esercizio, di fornire agli impianti (depositi e officine) dei dispositivi totem che permettano di fruire di diverse funzionalità:
- Il monitoraggio a sistema delle attività di manutenzione, sia in termini di materiale utilizzato e di identificazione delle vetture che di misurazione dei tempi di lavorazione;
- La gestione delle richieste del personale in relazione a ferie, permessi e cambi turno (con conseguente alleggerimento delle attività di ADE, CE e amministrativi di impianto).
- Digitalizzazione officina: tale progetto prevede un intervento volto ad introdurre per tutti gli operatori di officina la dotazione di un palmare, collegato direttamente a SAP, funzionale a registrare direttamente a sistema i diversi ordini di lavoro;
- Gestione del dato: si prevedono interventi volti al miglioramento della gestione del dato aziendale, con l'obiettivo di avere un dato univoco per ogni informazione (ad esempio km percorsi, litri consumati), individuando un *owner* per ogni singolo dato. Con una corretta gestione del dato, sarebbe possibile produrre una reportistica con cadenze prestabilite, al fine di monitorare costantemente l'andamento della gestione aziendale e verificare gli scostamenti rispetto a quanto programmato;
- *Disaster-recovery*: con l'obiettivo di permettere la continuità di servizio in caso di danneggiamento grave del Data Center sito nella sede principale, si sta implementando un servizio IT di *disaster-recovery* che, in caso di emergenza, permetta un ripristino tempestivo dell'operatività, presso un Data Center secondario;
- Ulteriori progetti interni: in aggiunta a tali implementazioni previste, volte al miglioramento della percezione del servizio per la clientela, Cotral sta approntando una serie di progettualità interne volte a favorire un miglioramento delle performance operative.

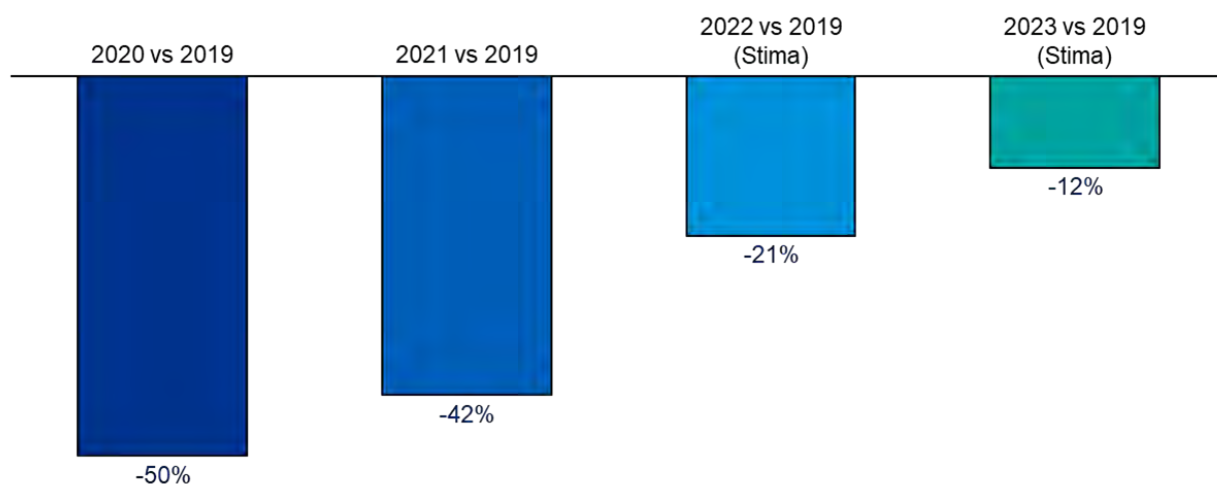
### 1.5 L'emergenza Covid-19

La pandemia scatenata dal virus Sars-CoV-2, e le conseguenti misure di contenimento attuate dalle autorità sanitarie per far fronte all'emergenza, ha avuto un impatto rilevante sul settore della mobilità, in particolar modo sul trasporto pubblico. Rispetto ai periodi pre-*lockdown* si è registrato un crollo dei passeggeri del TPL superiore al 90%, con una perdita media nazionale del settore del 50% (considerando anche i mesi pre-covid). La crisi del settore è proseguita

anche nel 2021, complici le misure di distanziamento e la ridotta capacità prevista sui mezzi, con una riduzione media dei passeggeri rispetto al 2019 del 42%.

Le stime per il 2022 e 2023 condotte dall'Ufficio Studi di ASSTRA prevedono che il numero dei passeggeri continuerà a essere al di sotto dei livelli pre-pandemici, rispettivamente -21% per il 2022, e -12% per il 2023.

#### ***Variazione dei passeggeri trasportati***



Il calo dei passeggeri ha comportato un conseguente calo delle entrate tariffarie stimato da ASSTRA in circa -1,7 mld€ per il 2020, ulteriori -1,7 mld€ circa per il 2021, e una stima di circa -1 mld€ per il 2022. Oltre alla diminuzione delle entrate da vendita dei Titoli di Viaggio, un altro fattore che contribuisce a impattare sull'equilibrio economico delle aziende di TPL è rappresentato dalle tariffe, che a differenza di altri servizi pubblici non si aggiornano con l'inflazione, comportando un aggravio dei costi tutto a carico delle società che effettuano trasporto pubblico. La pandemia ha arrestato inoltre il processo di adeguamento tariffario iniziato nel 2016 e arrestatosi bruscamente nel 2020.

L'incremento esponenziale dei costi per l'energia di trazione (gasolio, metano ed energia elettrica) si stima che abbia avuto un impatto sulle imprese che svolgono servizi di trasporto pubblico locale nel primo quadrimestre 2022, di circa 220 milioni di euro superiore rispetto allo stesso periodo 2020 e 2021 per l'acquisto di carburanti ed energia elettrica per trazione, aumentando la gravità della situazione già difficile a causa della pandemia. Nonostante una ripresa del valore della produzione prevista per il biennio 2022-2023, la situazione per il settore risulta essere ancora difficile a causa proprio dell'aumento dei costi dell'energia, e degli aumenti generalizzati dei costi per servizi.

Per quanto riguarda Cotral, la crisi sanitaria ha prodotto un impatto rilevante sui risultati economici e finanziari degli esercizi 2020 e 2021, soprattutto in termini di minori ricavi tariffari, per i quali si è registrato nel 2020 il -46% e nel 2021 il -47% rispetto ai livelli del 2019. L'emergenza sanitaria ha anche determinato un importante dispiego di risorse finalizzate a mettere in atto misure di contenimento del virus, attraverso l'acquisto di DPI, prodotti



igienizzanti, etc. In virtù dei cambiamenti riscontrati relativamente alle abitudini di viaggio dell'utenza, che stanno determinando una ripresa dei flussi di passeggeri lenta e graduale, nel Piano Economico Finanziario Simulato è stato prudenzialmente ipotizzato (sulla base dei risultati dei primi mesi del 2022 che hanno fatto registrare un livello di minori ricavi tariffari rispetto al 2019 in linea con il 2021) il raggiungimento nel 2026 dell'80% dei volumi di utenza registrati nel 2019 (inteso come quantità di titoli di viaggio venduti), fino ad arrivare al 90% nel 2030, considerando anche il 10% di minori percorrenze in virtù delle azioni di riprogrammazione nelle Unità di Rete nel 2024 (75,500 milioni di vetture-Km fino al 2024 e 67,950 milioni di vetture-Km a partire dal 2024 per tutta la durata del Piano).

## **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:
  - a) 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;
  - b) 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;
  - c) 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;
  - d) 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;
  - e) 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 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. 2 prevede inoltre che le autorità competenti hanno facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio di TPL a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi. Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, la durata di tali contratti non è superiore a dieci anni, salvo i casi in cui si applica l'articolo 4, paragrafo 4.

#### IL REGOLAMENTO N. 181/2011

Il Regolamento (che modifica il precedente Regolamento CE n. 2006/2004) reca la disciplina dei <<Diritti dei passeggeri nel trasporto effettuato con autobus - Formazione del personale sulla disabilità>> ed è in vigore dal 1° marzo 2018 in virtù del disposto di cui all'art. 18 del D.Lgs. 4 novembre 2014, n. 169.

La disciplina dei diritti dei passeggeri, inoltre, è integrata dalle misure di regolazione dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per quanto applicabili.

#### 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.

#### IL D.L. 78/2009

L'art. 4 bis del d.l. 78/2009 (come convertito con L. 102/2009) recante "Disposizioni in materia di trasporto pubblico" dispone che *"Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano."*

D.L. N. 201/2011 e s.m.i.,

L'art. 37, lett. f), prevede poteri dell'Autorità per <<definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici>>. In virtù di tale previsione l'Autorità ha adottato dapprima la Delibera n. 49/2015, successivamente oggetto di revisione con la Delibera n. 154/2019.

D.M. MIT N. 157/2018

Il decreto reca la <<Definizione dei costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale e dei criteri di aggiornamento e applicazione>> e costituisce attuazione dell'art. 1, c. 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147 ai fini della definizione dei fabbisogni standard del settore, per il superamento del concetto dell'offerta storica dei servizi, per la realizzazione di una programmazione dinamica degli stessi che adegui progressivamente l'offerta alla domanda, nonché per l'individuazione di un criterio di riparto delle risorse finanziarie del "Fondo nazionale trasporti" che permetta il graduale superamento della spesa storica.

La L.R. n. 30/98 (modificata dalla L.R. 16 giugno 2003, n. 16)

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

La L.R. 3 Dicembre 1982, n. 52 (modificata dalla L.R. 14 gennaio 2005, n. 3)

A livello regionale, la L.R. 03 dicembre 1982, n. 52 detta le "Disposizioni concernenti le tariffe dei pubblici servizi di trasporto di interesse regionale".

#### LE MISURE DI REGOLAZIONE DELL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Da ultimo – in riferimento al settore di riferimento - l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha adottato una serie di misure regolatorie ed in particolare della 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"*

e della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 29 luglio 2021 n. 113 contenente le modifiche alla Misura 12 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019.

Inoltre, si specifica come nella predisposizione Piano Economico Finanziario Simulato relativo all'affidamento oggetto del presente documento è stato considerato il livello di WACC che l'ART, mediante apposita delibera, annualmente indica per le diverse modalità di trasporto. Infatti, nella fattispecie di riferimento, è stato utilizzato il WACC indicato per i servizi su strada nell'Allegato A alla Delibera ART n. 35/2022 del 10 marzo 2022.

### **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 SpA, 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.

Inoltre, la il D.L. 78/2009 e s.m.i., all'art. 4 bis "Disposizioni in materia di trasporto pubblico" dispone che "Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo. Alle società che, ai sensi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del medesimo regolamento (CE) n. 1370/2007, risultano aggiudicatrici di contratti di servizio al di fuori di procedure ad evidenza pubblica è fatto divieto di partecipare a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico locale organizzate in ambiti territoriali diversi da quelli in cui esse operano."

## **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 (modificata dalla L.R. 16 giugno 2003, n. 16) 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 SpA.**

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

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

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

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

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

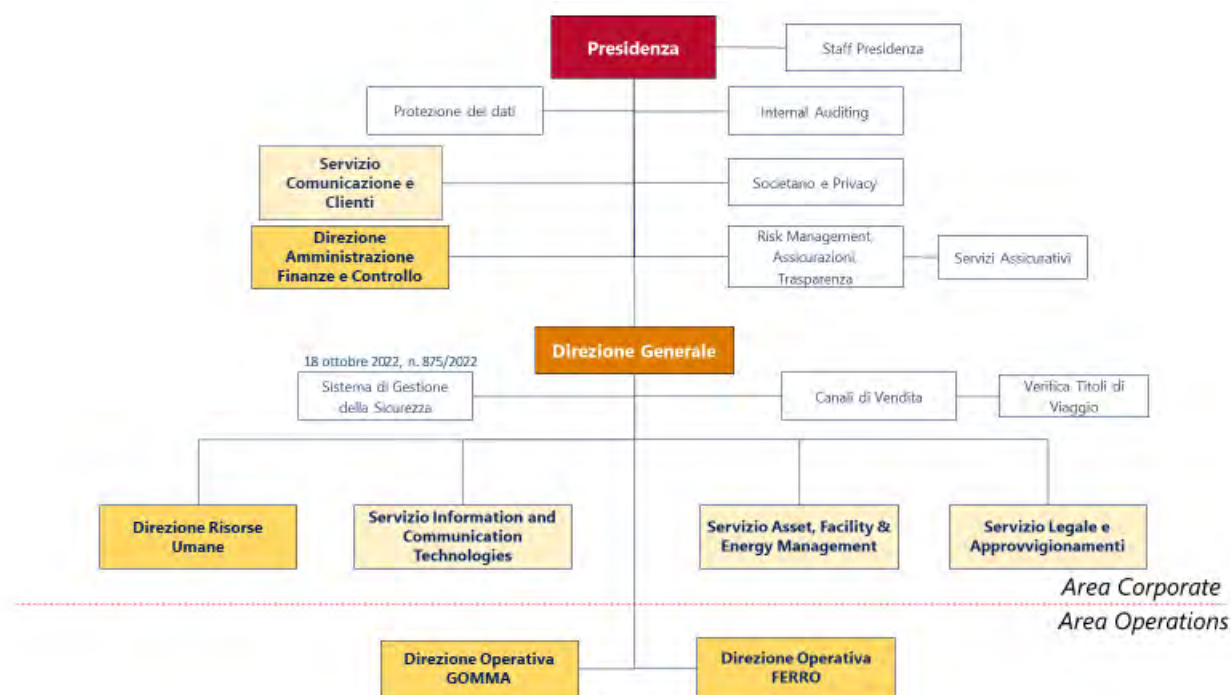
- controllo strategico;
- controllo di gestione e sulla qualità dei servizi;
- controllo sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale della società.



I suddetti controlli sono esercitati in modalità antecedente, concomitante e successiva e sono disciplinati nel dettaglio nella Deliberazione di Giunta regionale del Lazio n. 875/2022.

Cotral, allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, uniformandosi alle migliori pratiche, garantisce il mantenimento delle certificazioni di cui al par. 4.2 della RdA.

Cotral SpA, 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:



Cotral attualmente 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. In particolare, nel corso degli ultimi anni, ha intrapreso un percorso di efficientamento che ha consentito, da un lato, il miglioramento degli standard quali-quantitativi di produzione e, dall'altro, l'ottimizzazione della gestione operativa.

La valorizzazione dell'expertise sviluppata da Cotral nel corso degli anni costituisce perseguimento dell'interesse pubblico, in grado di generare delle economie procedurali non irrilevanti, ma anzi rilevanti. Cotral, utilizzando le conoscenze acquisite, il know-how del territorio ed avendo attuato un costante monitoraggio delle esigenze di mobilità, anche in riferimento al pendolarismo scolastico, è in grado di assumere un ruolo centrale e di affiancamento all'amministrazione regionale su una serie di attività istruttorie e procedurali, anche a servizio dei nuovi affidatari che verranno individuati a seguito di

procedura ad evidenza pubblica per i servizi ricadenti nelle unità di rete, quali a titolo esemplificativo:

- Procurement di materiale rotabile per svolgere il servizio, permettendo ai nuovi affidatari di usufruire di una modalità di approvvigionamento consolidata, implementando *best practice* che potrebbero comportare notevoli *saving* sul costo di acquisto dei rotabili, nonché in termini di efficienza operativa;
- Attività di procurement per l'acquisto di validatori di bordo, mettendo a disposizione degli affidatari le conoscenze tecniche in possesso dell'Azienda sia dal punto di vista hardware che software, per il corretto funzionamento di questi dispositivi in ottica integrata con i sistemi aziendali in uso;
- Servizi di monitoraggio e supporto dei Contratti di Servizio delle unità di rete in favore della Regione Lazio.

Lo sviluppo di tali attività in favore della Regione Lazio consentirebbe all'amministrazione un presidio costante sui principali *driver* che caratterizzano gli investimenti nel settore e favorirebbero l'utilizzo di sistemi di monitoraggio, bigliettazione e validazione integrati; obiettivi non analogamente raggiungibili in tempi ristretti attraverso una parcellizzazione e distribuzione di tali attività sul territorio regionale.

### **3.2 Le motivazioni che assistono la scelta della modalità di affidamento**

Per l'individuazione della forma di affidamento, si è tenuto conto delle peculiarità generali sottostanti il servizio pubblico oggetto della presente relazione di seguito riportate:

- il servizio di Trasporto Pubblico Locale Automobilistico produce externalità positive per lo sviluppo economico, commerciale, turistico ed ambientale del territorio servito nonché del patrimonio culturale e naturalistico dello stesso;
- il servizio di Trasporto Pubblico Locale Automobilistico extraurbano, se perfettamente inserito in un sistema predeterminato di "unità di rete" dei vettori interconnesse con i nodi di scambio e con i punti terminali, è in grado di soddisfare la domanda con il minimo costo ed un elevato livello di servizio e tale da rappresentare una valida alternativa alla mobilità privata;
- il servizio di Trasporto Pubblico Locale Automobilistico extraurbano, se perfettamente integrato con il Servizio di Trasporto Pubblico Automobilistico urbano e suburbano, garantisce il diritto alla mobilità dei cittadini, l'universalità, la continuità e l'alta accessibilità da parte degli utenti interessati.

La valutazione tra le diverse modalità di affidamento percorribili ha avuto come obiettivo ed unità di misura non derogabili, il mantenimento della dimensione sociale dell'offerta del servizio, includendo in tale valutazione tutti gli elementi di costi-benefici sull'intero orizzonte temporale oggetto di affidamento, inclusi gli effetti esterni indotti. Tale *target* è coerente con gli obiettivi di politica dei trasporti individuati negli atti di programmazione sopra citati, che qualificano la Regione "metropolitana" e gli spostamenti verso Roma Capitale come garanzia di diritto alla mobilità, ma anche come obiettivo di socialità.

Per la scelta della modalità di affidamento sono stati considerati una serie di elementi:

- il ruolo ricoperto da Cotral come soggetto attuatore di investimenti strategici riguardanti la mobilità sul territorio regionale supportati da risorse nazionali ed europee. Si tratta in buona parte dell'impiego delle risorse finanziarie derivanti dai canali di finanziamento pubblico disponibili (PNNR, PNC, PNSMS) che saranno impiegati per l'acquisto di veicoli elettrici e veicoli alimentati a idrogeno, a cui sarà inevitabilmente affiancata la realizzazione di apposite infrastrutture di ricarica, per l'ammodernamento dei nodi di interscambio e per la realizzazione di sistemi di infomobilità intermodali ferro-gomma a vantaggio dell'utenza. Si tratta di un processo di transizione e riconversione del parco di ingente portata che andrà ad affiancarsi con azioni operative che dovranno tenere conto dell'evoluzione della componente del parco rotabile. A fronte di tali ingenti investimenti, e delle ristrette tempistiche per il loro impiego, l'amministrazione ritiene il modulo gestionale dell'*in house providing* – anche in virtù del vincolo di delegazione interorganica - sia più idoneo a preservare l'interesse pubblico e a consentire il governo del sistema di mobilità, sia a garanzia del controllo degli ingenti investimenti finanziati con risorse pubbliche, sia per consentire un sistematico adattamento del programma di esercizio agli sviluppi dei progetti innovativi sulla rete, alle tempistiche di attuazione e perfezionamento del Piano, nonché per consentire l'eventuale rideterminazione delle azioni programmatiche sopra individuate per far fronte ad esigenze sopravvenute. L'attuazione di detto piano investimenti assume ancora più pregnanza se si considera che si tratta di fondi di finanziamento legati a programmi nazionali, rispetto ai quali il controllo esercitato sulla società permette l'ottimale gestione finanziaria, la massima trasparenza nell'attività di monitoraggio e la minor dispersione dei fondi, oltre che la coerenza con gli obiettivi generali di investimento. La forma di affidamento prescelta ed il relativo peculiare rapporto che si instaurerebbe tra Ente affidante e Gestore dei servizi consente, infatti, 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 di sviluppo e rinnovo avviati, nonché in ragione degli eventuali riallineamenti dei cronoprogrammi di trasferimento delle risorse finanziarie o di acquisto dei mezzi. 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. Ancora, la modalità di affidamento scelta consente all'Amministrazione di disporre dei vantaggi procedurali ed economici derivanti dalla circostanza che il gestore del servizio coincida con il soggetto attuatore/responsabile dell'attuazione degli investimenti in corso e programmati. Nello specifico, stanti le attività di soggetto attuatore esercitate da Cotral sopra richiamate, l'affidamento del servizio costituisce scelta razionale e garantisce all'amministrazione maggiore efficienza nei processi decisionali e di monitoraggio e sorveglianza sull'utilizzo delle risorse stanziare, senza la necessità di dover necessariamente coordinare, anche mediante l'adozione di atti negoziali (convenzioni, accordi di collaborazione, etc.) una serie di attività attinenti, ad esempio: la determinazione delle caratteristiche tecniche del parco e delle forniture, le procedure per la loro omologazione ed immatricolazione, il collaudo tecnico, il coordinamento delle tempistiche per l'impiego in servizio. Il necessario coordinamento tra le attività proprie del soggetto attuatore e quelle del gestore del servizio, peraltro, in uno scenario di coesistenza tra i due diversi soggetti, determinerebbe il necessario svolgimento

di ulteriori subprocedimenti per la realizzazione delle attività sopra elencate a titolo esemplificativo, con conseguente aggravio di costi e prolungamento delle tempistiche di attuazione dei progetti e senza considerare il rischio dell'insorgenza di contenzioso in merito al riparto di responsabilità e di attività di competenza;

- la possibilità per la Regione Lazio di poter efficacemente coordinare, sotto la propria regia e mediante il vincolo di delegazione interorganica, le azioni di promozione dei servizi di mobilità sostenibile, attraverso il coinvolgimento di un unico soggetto che abbia la capacità gestionale e industriale – attualmente in possesso di Cotral – di poter strutturare e attuare i piani d'azione che verranno definiti sotto la direzione e il coordinamento dell'Amministrazione per poter gestire i picchi di domanda ovvero le esigenze di consistenti variazioni nell'offerta dei servizi durante la vigenza del rapporto contrattuale;
- l'orientamento verso una forma di mobilità sempre più integrata, complementare ed intermodale con la possibilità di razionalizzare l'offerta integrata tra diverse modalità (servizi su strada e ferrovia) a fronte dell'affidamento a Cotral delle due linee ferroviarie ex-concesse Roma-Lido di Ostia e Roma-Civita Castellana-Viterbo che possono interagire positivamente con la rete extraurbana 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.
- il presidio diretto sul servizio che l'Ente Affidante avrebbe mediante svolgimento dello stesso da parte di una Entità su cui esercita il Controllo Analogo e la maggiore flessibilità nella gestione degli obblighi contrattuali di cui al contratto di servizio con la società affidataria, anche in virtù del predetto controllo analogo. Tale maggiore flessibilità e necessaria capacità di rimodulazione dei servizi assume assoluta rilevanza in considerazione del forte livello di integrazione tra i servizi extraurbani su gomma oggetto di affidamento e servizi ferroviari già affidati a Cotral, poiché consentirebbe l'interscambio di predetti servizi, adattando progressivamente l'offerta di trasporto ai vari stati di avanzamento dei lavori avviati sull'infrastruttura ferroviaria.
- il vantaggio per la Regione che Cotral, attraverso l'affidamento in house, svolga anche un ruolo guida nel processo di riorganizzazione del servizio extraurbano regionale che prevede la creazione delle unità di rete. In particolare, Cotral potrà fornire alla Regione un supporto tecnico nella riprogrammazione dei servizi e nella valutazione dei fabbisogni infrastrutturali per le unità di rete.

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 ai sensi dell'art. 5, par. 2 del Regolamento 1370/2007 si configuri come modello che risponde pienamente alla realtà locale e alle esigenze di mobilità regionali.

Sotto il profilo dell'efficienza e dell'utilizzo delle risorse pubbliche, si evidenzia che la compensazione economica risultante dal PEFs è stata determinata in conformità all'Allegato al Regolamento comunitario n. 1370/2007 ed è il frutto di un confronto con i parametri di costo standard fissati dal D.M. n. 157/2018, così come richiesto dalla normativa vigente. Il costo del servizio oggetto di affidamento, per come risultante dal PEFs, pertanto, è al di sotto del costo standard – come si evince dal prospetto di confronto allegato al PEFs - circostanza che pone in luce che la compensazione economica non eccede quanto necessario a garantire la copertura oneri di servizio pubblico di un'impresa mediamente efficiente del settore, per la tipologia di servizio oggetto di affidamento.

Inoltre, come evidenziato nella Seconda Parte della presente Relazione, durante la durata del contratto di servizio, la Regione ha individuato degli obiettivi di efficienza ed efficacia che il gestore dovrà perseguire, sulla scorta delle misure di regolazione dell'Autorità di settore attualmente in essere.

Per il complesso delle ragioni 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.

La tipologia contrattuale per l'esercizio del Trasporto Pubblico locale extraurbano avrà l'impostazione secondo la logica "a costo netto" ("net cost"), prevedendo che Cotral, 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 Matrice 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.

## **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 extraurbani 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".

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 nel 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 dal 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.

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’EA, **fatti salvi i casi in cui proceda all’affidamento diretto al GU del servizio avente medesimo volume di produzione e medesimo perimetro**, esperisce una consultazione, da concludersi entro sessanta giorni e, comunque, in tempo utile per la pubblicazione della documentazione che disciplina la procedura di affidamento”*.

Poiché il nuovo affidamento viene disposto a favore del GU del servizio in regime di *in house providing* e ha ad oggetto i medesimi servizi di trasporto pubblico, lo stesso non prevede un trasferimento di beni essenziali e indispensabili e/o di personale da altri operatori in favore del futuro gestore.

Or, pur non essendo imprescindibile ai sensi della predetta Misura 4, la Direzione Infrastrutture e Mobilità – al fine di valutare i contributi degli stakeholders nell’ottica di un’istruttoria quanto più completa - ha esperito in ogni caso la procedura di Consultazione, seppure limitatamente alla definizione delle condizioni di qualità del servizio (incluse le relative certificazioni) e alla definizione dei contenuti 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 15 giugno 2022 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 entro e non oltre il 30 giugno 2022.

A seguito della pubblicazione dell’avviso di consultazione sono pervenute osservazioni da parte di un solo operatore del settore, che tuttavia esulano del tutto dall’oggetto della consultazione, afferendo alle modalità organizzative e gestionali proprie di Cotral.

#### 2. Disciplina dei beni strumentali essenziali/indispensabili

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

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



- dominanza.

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

- non 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.

Trattandosi di affidamento al precedente gestore, tale parte della relazione rileva ai soli fini della classificazione dei beni, non sussistendo invece criticità relative al trasferimento dei beni e/o all'adozione delle misure necessarie per la loro messa a disposizione.

### A) Materiale rotabile

Il parco rotabili attualmente utilizzato è costituito da: 1.610 mezzi, caratterizzato da un'età media di 10,5 anni e composto da tipologie eterogenee di mezzi, con classi di emissioni differenti, come illustrato di seguito.

						2021	
Tipo	Descrizione	Impiego	Modello	Alimentazione	Classe di emissione	Quantità	Età media
Tipo A	Autobus classe II (12m) «multifunzione» con bagagliera	Veicolo interurbano di capacità standard da impiegare sulle linee che presentano carichi medi e alcuna limitazione viaria	Iveco 380	Gasolio	Euro 2	177	22,5
			Irisbus 389	Gasolio	Euro 3	332	17,1
			Iveco Airway	Gasolio	Euro 4	140	14,8
			Solaris Interurbino	Gasolio	Euro 6	590	3,2
Tipo B	Autobus classe II ad alta capacità di trasporto	Autobus con struttura bipano (H=4m), utile sui corridoi ad alta mobilità con capacità di trasporto superiori anche del 40% rispetto ai bus standard	Neoplan Centroliner	Gasolio	Euro 3	29	14,8
			Man Skyliner	Gasolio	Euro 6	50	4,3
Tipo C	Autobus classe II/ classe B ad alta manovrabilità e bassa capacità di trasporto con bagagliera	Veicolo per l'utilizzo su tratte con limitazioni per la circolazione a bassa domanda	Orlandi 370E (9m)	Gasolio	Euro 2	29	23,1
			Temsa Safari (10m)	Gasolio	Euro 4	64	14,9
			Iveco Daily (7m)	Gasolio	Euro 6	20	4,0
			Iveco Crossway Consip 10 m	Gasolio	Euro 6	8	0,5
Tipo D	Autobus classe I/II low entry a pianale ribassato con maggiore capacità (posti in piedi)	Veicolo adatto a tratte suburbane caratterizzate da alta frequenza di fermate e livelli elevati di domanda, con riduzione dei tempi di incarrozzamento	Bredamenaribus M240	Gasolio	Euro 3	13	17,0
			Man Lion City	GPL	EEV	38	14,5
			Iveco Crossway	Gasolio	Euro 6	120	1,3
Totale						1.610	10,5

*Elaborazione Cotral parco mezzi ed età media 2021*

La valutazione relativa all'indispensabilità del materiale rotabile è stata condotta tenendo conto del numero di mezzi ritenuti 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 quantificato nei 1.610 autobus è stato valutato come indispensabile (trattandosi di beni in *re ipsa* non condivisibili) e sarà, pertanto, messo a disposizione dell'affidatario.

Per quanto concerne il titolo di disponibilità, il materiale rotabile di proprietà della Regione Lazio verrà messo a disposizione del gestore a titolo di usufrutto a titolo gratuito.

## **B) Infrastrutture, impianti e reti**

Cotral impiega complessivamente 44 depositi nello svolgimento del servizio, ripartiti territorialmente come segue:

- 22 presso la Città Metropolitana di Roma
- 8 presso la Provincia di Viterbo
- 7 presso la Provincia di Rieti
- 3 presso la Provincia di Latina
- 4 presso la Provincia di Frosinone

Tali depositi sono dotati complessivamente dei seguenti impianti:

- 68 serbatoi di carburante e urea
- 35 impianti di lavaggio

L'azienda nello svolgimento del servizio pubblico fa riferimento anche a strutture in locazione da terzi o in comodato.

Alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati, i predetti beni (depositi e impianti) 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.

## **C) Beni mobili**

Cotral, nello svolgimento del servizio, impiega, oltre a 10 macchine emettitrici di terra, le seguenti attrezzature di bordo installate sui mezzi:

- 1.655 apparati AVL
- 1.655 obliterate
- 590 POS attivi
- 200 sistemi contapasseggeri

Alla luce delle valutazioni condotte secondo i criteri ART sopra richiamati, i predetti beni 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.

### 3. Personale preposto all'erogazione del servizio

Trattandosi di un affidamento al Gestore uscente e non configurandosi, quindi, un trasferimento di personale da altri operatori in favore del gestore (con conseguente necessaria disciplina della clausola sociale), la Relazione si limiterà a dar conto del perimetro del personale attualmente in essere e necessario all'erogazione del servizio e della sua originaria composizione.

Il personale allo stato impiegato per l'erogazione del servizio si compone di 2948 risorse, articolate come segue:

<b>Esercizio 2.491</b>
Autisti 2.162
Rieti 575
Viterbo 467
Frosinone 561
Latina 559
Verificatori 0
Indiretti di Esercizio 329
<b>Manutenzione 189</b>
Operai di manutenzione 129
Indiretti di manutenzione 60
<b>Commerciale 0</b>
Operatori di vendita 0
<b>Staff 268</b>
<b>Totale 2.948</b>

In relazione alla riduzione di percorrenze che avverrà nel 2024, in misura del 10%, in virtù delle azioni di riprogrammazione nelle Unità di Rete, si prevede una riduzione del fabbisogno del personale viaggiante nel periodo di affidamento, che determinerà la seguente composizione del personale:

<b>Esercizio 2.347</b>
Autisti 2.018
Rieti 537
Viterbo 418
Frosinone 529
Latina 534
Verificatori 0
Indiretti di Esercizio 329
<b>Manutenzione 156</b>
Operai di manutenzione 96
Indiretti di manutenzione 60
<b>Commerciale 0</b>
Operatori di vendita 0
<b>Staff 268</b>
<b>Totale 2.771</b>

#### **4. Condizioni di qualità e certificazioni**

##### **4.1 Le Condizioni Minime di Qualità del servizio**

In un apposito allegato al 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 Delibera ART n. 154/2019, 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.
- b) Regolarità e puntualità del servizio: in conformità alle misure regolatorie, la puntualità del servizio è misurata dal rispetto dell’orario programmato di arrivo alle fermate di destinazione ovvero ad alcune fermate espressamente individuate, misurata in termini di corse in orario;

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:

1. Contratto di servizio
2. Programma di esercizio
3. Carta di qualità in vigore
4. Principali indicatori gestionali individuati nel CdS.

e) Accessibilità commerciale: le condizioni minime di qualità relative all'accessibilità commerciale saranno garantite attraverso l'obbligo di:

1. dotazione adeguata di canali di vendita su tutta la rete (%ACV): dovrà essere previsto almeno un canale di vendita a bordo, e dovrà essere presente un punto vendita convenzionato entro un raggio di 200 metri da tutti i capolinea e dalle fermate intermedie che costituiscono i maggiori nodi di scambio della rete;
2. disponibilità/funzionamento di SBT - sistemi di biglietteria telematica (%BTCL);
3. funzionamento delle BSS - biglietterie automatiche (%BAUT);
4. funzionamento delle validatrici, o analoghi sistemi di convalida dei titoli di viaggio (%VAL)

f) Pulizia dei mezzi: la conformità degli interventi di pulizia misurata dai seguenti indicatori:

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

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, 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.

#### **4.2 Le certificazioni obbligatorie**

Allo scopo di garantire processi gestionali coerenti con le finalità contrattuali e con i migliori standard di mercato, uniformandosi alle migliori pratiche, sarà previsto in capo al gestore

l'obbligo di mantenere, e anzi estendere su più sedi per tutta la durata del contratto, le seguenti certificazioni aziendali:

- a) certificazione del sistema di gestione per la qualità aziendale conforme alla norma UNI EN ISO 9001:2015 estesa già a tutte le attività della sede centrale ed a 10 periferiche (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale);
- b) certificazione del sistema di gestione ambientale secondo lo standard previsto dalla norma UNI EN ISO 14001:2015 per dieci delle maggiori sedi aziendali (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale);
- c) certificazione del sistema di gestione della sicurezza e della salute dei lavoratori conforme alla norma ISO 45001/2018 per dieci delle maggiori sedi aziendali (in fase di estensione all'intero perimetro aziendale);

nonché l'obbligo di ottenere in corso di affidamento le seguenti ulteriori certificazioni:

- d) certificazione del sistema di gestione di sicurezza delle informazioni conforme alla norma ISO/IEC 27001:2013.

## 5. Obiettivi di efficienza ed efficacia

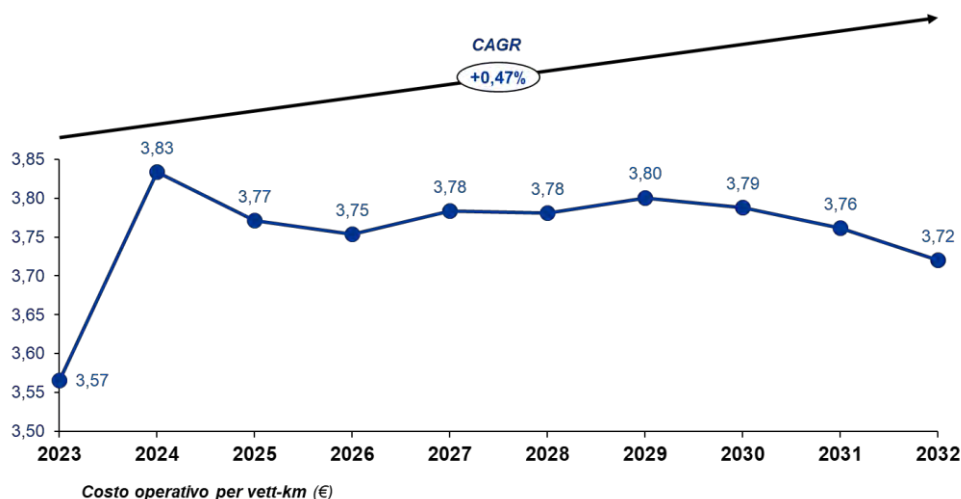
La Regione Lazio intende perseguire una serie di obiettivi di miglioramento complessivo del servizio con il presente affidamento.

In particolare, durante l'orizzonte temporale dell'affidamento le prestazioni attese e gli obiettivi perseguiti riguarderanno i seguenti indicatori:

Nome	Formulazione	2023	2032	CAGR 23-32
<b><u>Efficienza operativa</u></b>				
Costo operativo per vettura-km	Costo operativo/vett-km (PEA)	3,57	3,72	0,47%
Costo operativo per posto-km	Costo operativo/posti-km (totali)	0,045	0,047	0,47%
<b><u>Efficienza - produttività</u></b>				
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	Costo del lavoro totale/n. addetti totali	47.909	48.616	0,16%
Produzione per numero di addetti operativi	Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	30.309	28.948	-0,51%
Produzione per numero di addetti totali	Vett-km (PEA)/n. addetti totali	25.611	24.519	-0,48%
Efficienza della rete di trasporto di superficie	Vett-km (PEA)/vett-km totali	0,86	0,86	0,00%
<b><u>Efficienza - redditività</u></b>				
Ricavi da traffico per vett-km	Ricavi da traffico/vett-km (cons)	0,67	1,09	5,65%
Coverage Ratio	Ricavi da traffico/costi operativi	19%	29%	5,16%
<b><u>Efficacia - qualità</u></b>				
Regolarità corse	N. corse effettive/n. corse programmate	N.D.	N.D.	
Load factor*	Pax-km/posti-km	41,2%	64,2%	5,06%
Sostenibilità ambientale	N. veicoli max standard "Euro" /n. veicoli totali	100,0%	100,0%	0,00%
Efficienza energetica	Consumo energetico/posti-km	0,0005%	0,0005%	1,18%
<b><u>Monitoraggio</u></b>				
Velocità commerciale (effettiva)	Vett-km (cons)/h servizio	N.D.	N.D.	

Di seguito si riportano le principali valutazioni in merito all'andamento degli indicatori sulla base del PEFs:

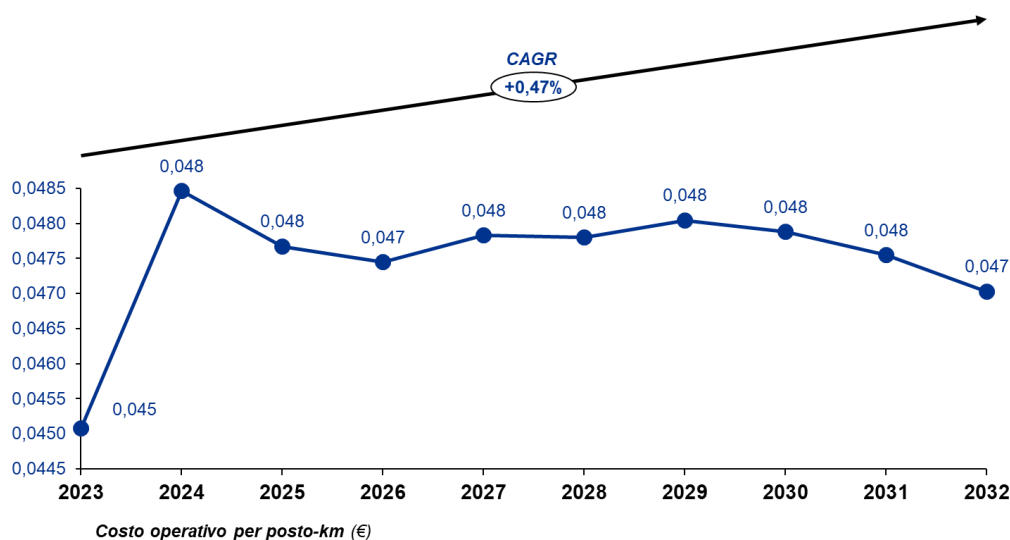
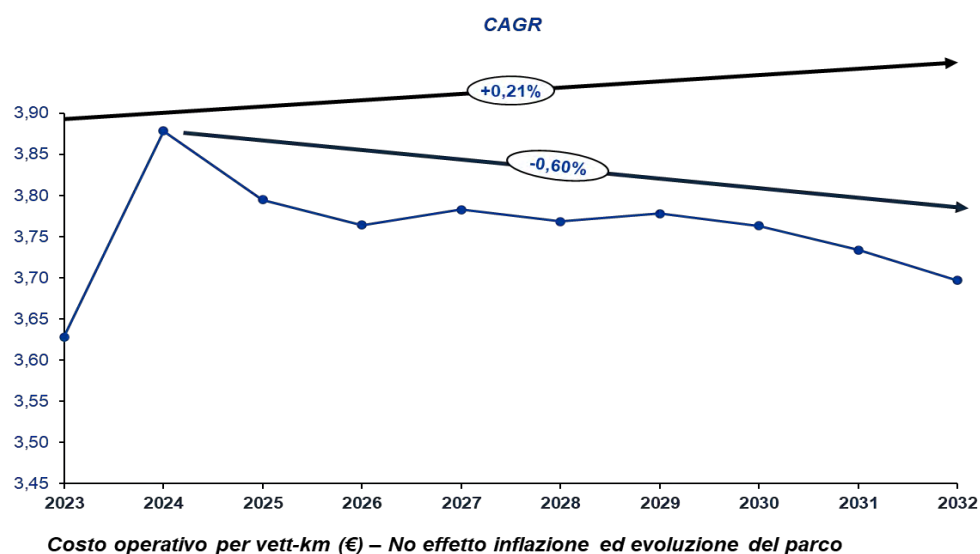
- Contenimento della crescita dei costi operativi per i quali si prevede un trend di crescita meno che proporzionale rispetto alla dinamica inflattiva: l'indicatore costo operativo/vetture-Km e costo operativo/posto-Km cresceranno nell'arco di piano dello 0,47% in media all'anno, a fronte di un livello di inflazione generale che si prevede in crescita del 2,1% nel 2023 e del 1,8% all'anno dal 2023 al 2026 e 1% all'anno dal 2026 al 2032, nonché dell'andamento dei prezzi del gasolio, che si prevede in costante aumento per tutto l'arco di Piano (+0,6% medio all'anno);



L'andamento dell'indicatore costo operativo per vett-km è fortemente influenzato da tre fattori principali:

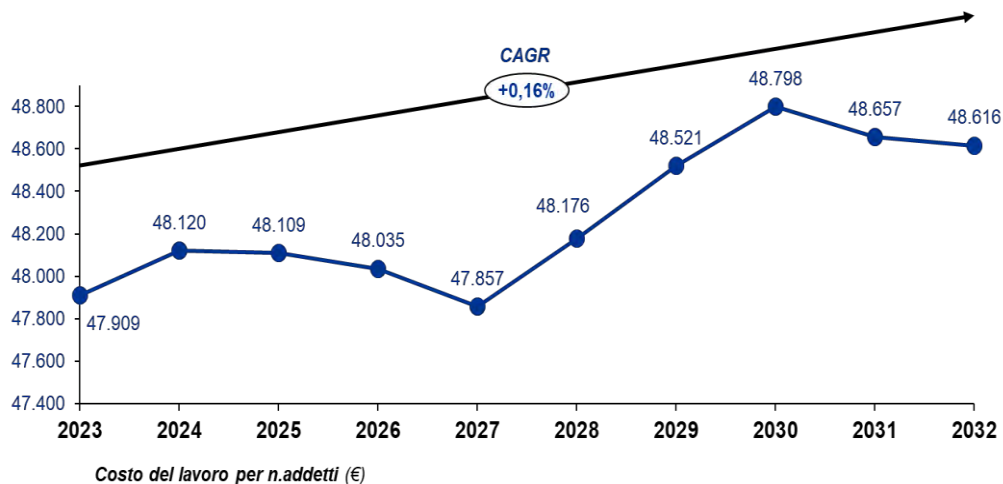
- Dinamica inflattiva (legata sia all'aumento dei costi generali, sia dei carburanti e materie prime);
- Evoluzione del parco mezzi (con introduzione di tipologie di veicoli ad alimentazione alternativa caratterizzati da costi più elevati di carburanti e manutenzione);
- Diminuzione delle percorrenze più che proporzionale rispetto alla diminuzione dei costi a causa dei costi di struttura (nel Piano, a fronte di una diminuzione del 10% delle percorrenze in virtù della riorganizzazione delle UdR, è stato ipotizzato un turnover graduale del personale a regime pari al 7%, fermo restando tutti i restanti costi di struttura che invece rimangono in capo all'azienda nonostante le minori percorrenze). Tale andamento si riflette sulla diminuzione del denominatore dell'indicatore. Infatti, considerando il periodo successivo alla riorganizzazione delle UdR, l'indicatore passa da 3,83 €/Km nel 2024 a 3,72 €/Km del 2032, nonostante la dinamica inflattiva e l'evoluzione del parco mezzi.

Tuttavia, si riporta di seguito una proiezione con neutralizzazione dell'effetto inflattivo e dell'evoluzione del parco mezzi, dove si evidenzia un aumento medio dell'indicatore dello 0,21% annuo, parametro che invece segna un -0,60% medio annuo a partire dal 2024 al 2032.

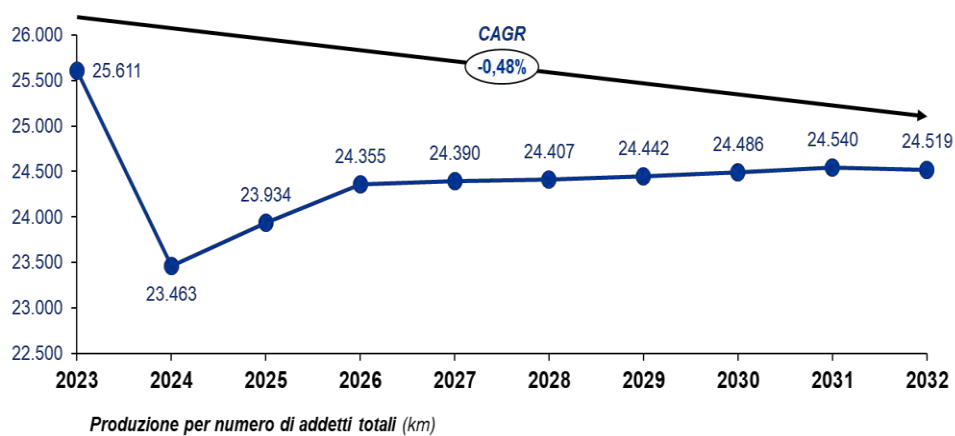
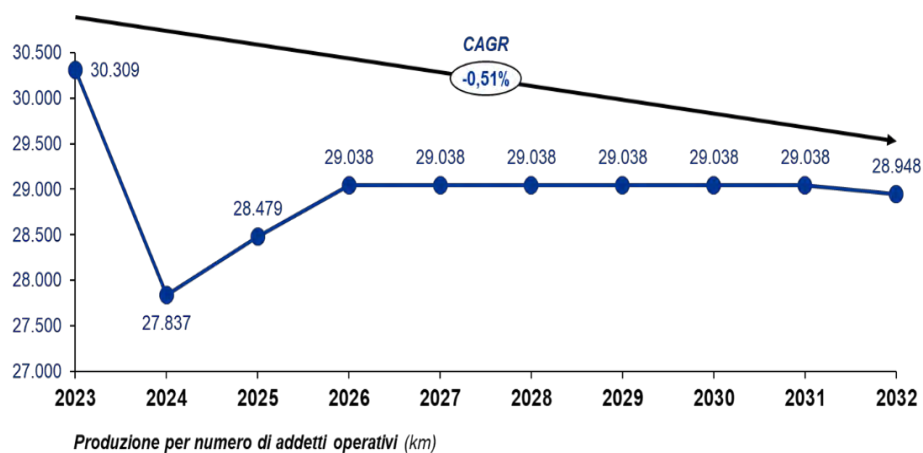


- Contenimento della crescita del costo del lavoro mediante ottimizzazione dell'organico, da una consistenza di 2.948 unità nel 2023 a 2.771 unità del 2032 (legato anche alle minori percorrenze relative al 10% in virtù delle azioni di riprogrammazione nelle Unità di Rete), comportando una crescita media annua dell'indicatore costo del lavoro/addetti totali dello 0,16% medio annuo, nonostante la dinamica prevista di rinnovo CCNL (30€/mese per 14 mensilità per il parametro 175) ogni 3 anni. Infatti, nel 2032 l'indicatore costo del lavoro/addetti totali si attesterà ad un livello pari al -1,3% rispetto al 2023;

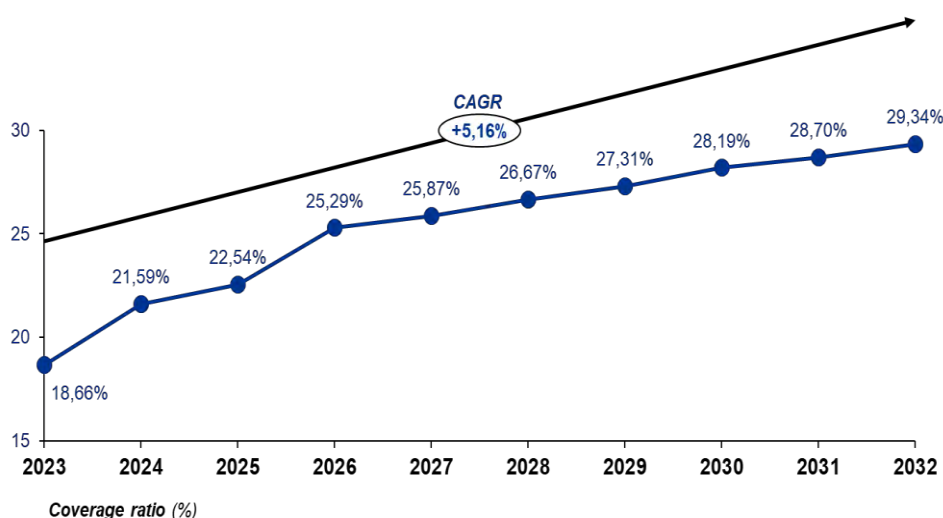
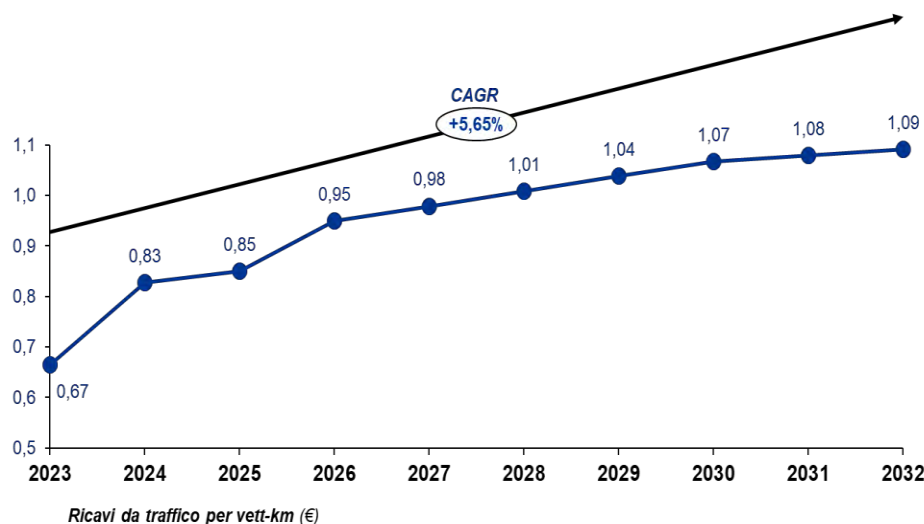




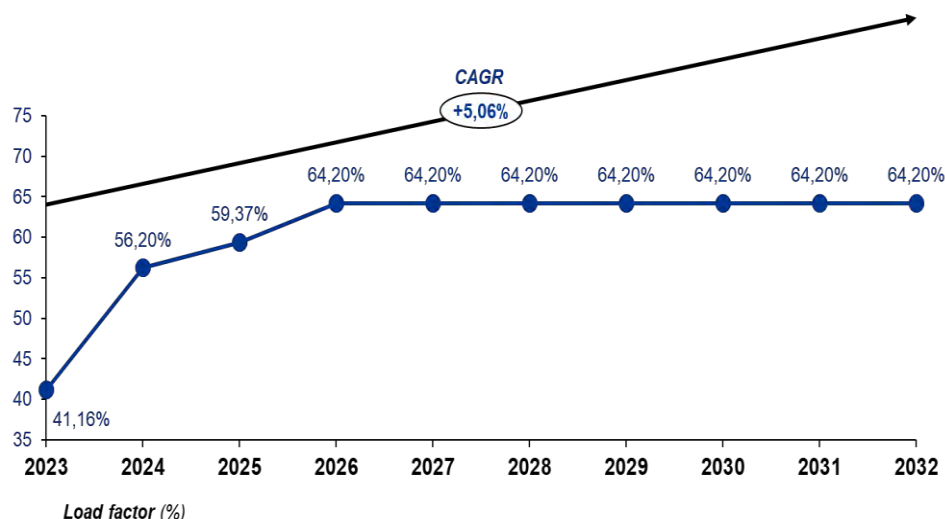
- Riduzione degli indicatori produzione per addetto operativo e produzione per addetto totale, in virtù della contrazione del 10% delle percorrenze che si prevede a partire dal 2024 in seguito alle azioni di riprogrammazione nelle Unità di Rete;



- Mantenimento costante dell'indicatore di efficienza della rete di trasporto di superficie;
- Miglioramento degli indicatori di redditività, attraverso il recupero graduale dei flussi di utenza che contribuirà a realizzare una crescita media annua prevista per l'indicatore ricavi tariffari/vetture-Km pari al 5,65% e crescita media annua prevista dell'indicatore coverage ratio (rapporto fra ricavi da traffico e costi operativi) del 5,16%;



- Miglioramento della qualità del servizio svolto, attraverso un incremento del load factor (pari al rapporto fra passeggeri-km e posti-km) del 5,06% medio annuo, nonché un costante impegno ambientale sostanziato in un piano investimenti atto a garantire il mantenimento dell'indicatore di sostenibilità ambientale (rapporto fra numero di veicoli max standard "Euro" e totale veicoli in parco) pari al 100% per tutta la durata del Piano.



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 7 della Delibera ART 154/2019.

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.

## 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 01/01/2023. 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 35/2022, pari per il servizio di trasporto pubblico extraurbano al 5,52%.

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 il 2030 grazie alla graduale crescita dei flussi di passeggeri che si ipotizza raggiungerà l'80% dei livelli 2019 nel 2026 e 90% nel 2030, con progressiva crescita dell'1% annuo fino al 2032, e delle manovre tariffarie previste per i titoli di viaggio Metrebus Roma e Metrebus Lazio e i titoli Cotral a partire da 01/01/2024 e 01/01/2026 nell'ordine del

7,5% per ciascuna manovra, per un totale complessivo di 14% di incremento al 2026 rispetto alla tariffa attuale;

- non è stata prevista l'attivazione di ulteriori servizi aggiuntivi Covid;
- ipotesi di contrazione del 10% dei km in virtù delle azioni di riprogrammazione nelle Unità di Rete coerenza con il Regolamento CE 1370/2007 a partire dal 01/01/2024;
- stima del piano ingressi-uscite del personale, prevedendo in particolare:
  - o Adeguamento dell'organico del personale viaggiante a fronte della rimodulazione della produzione con le Unità di Rete;
  - o Sostituzione del personale indiretto previsto in uscita;
- prevista dinamica di rinnovo CCNL (30€/mese per 14 mensilità per il parametro 175) ogni 3 anni, prevedendo annualmente il relativo accantonamento;
- ipotesi di riconoscimento delle indennità anche sulle ferie, per un costo unitario aggiuntivo di € 200/anno per ciascuna unità di personale;
- ipotesi nella voce "Godimento beni di terzi" riduzioni degli affitti in seguito alla realizzazione del piano impianti e aumento dei canoni di locazione relativi ai nodi di scambio Ponte Mammolo e Laurentina partire dal 2023 rispettivamente per 755 k€ e 198 k€ all'anno;
- ipotesi di ribaltamento di alcuni costi indiretti sul ramo ferro.

Per una definizione di maggiore 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 5.

## **7. Piano di Accesso al Dato**

All'esito della consultazione svolta, è stato predisposto il Piano di Accesso al Dato (allegato 4) relativo al contratto di servizio tra la Regione Lazio e Cotral SpA per la gestione del servizio di trasporto pubblico extraurbano 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.

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

## **9. Modifiche introdotte**

### **9.1 Le osservazioni dell'ART**

In ottemperanza alle disposizioni regolatorie, in data 28.10.2022 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, 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 1° dicembre 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con nota acquisita al protocollo della Regione Lazio al n. 897425, ha trasmesso il documento recante: *"Osservazioni alla "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. 1075011 del 28 ottobre 2022, acquisita in pari data al prot. ART n. 23402/2022)".* 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) LE CONDIZIONI DI QUALITÀ**

Conformemente alle richieste dell'Autorità, al fine di prevedere un sistema maggiormente incentivante, è stato modificato l'allegato 3, prevedendo una crescita annuale del livello minimo degli indicatori a prescindere dal raggiungimento nell'anno precedente del rispettivo target.

Per ciò che concerne, invece, il sistema della penalità, si osserva che la formula prevista per la loro quantificazione prevede un meccanismo di aggravamento rispetto alla frequenza dell'evento.

#### **B) PUNTUALITÀ**

Al fine di recepire l'invito *"a riconsiderare il ritardo massimo adottato pari a 15 minuti"*, l'indicatore della puntualità è stato modificato. Ed infatti, tenendo conto dei tempi di percorrenza, le linee sono state raggruppate in 3 classi a ciascuna delle quali corrisponde un diverso livello di ritardo massimo.

In particolare, il ritardo massimo previsto è pari a:

- 5 minuti, per le corse di durata pari o inferiore a 20';
- 10 minuti, per quelle superiori a 20' e pari o inferiori a 60';
- 15 minuti, per quelle superiori a 60'.

### C) PIANO DI ACCESSO AL DATO

Conformemente alle richieste dell'Autorità, il Piano di Accesso al Dato è stato modificato prevedendo la disponibilità in tempo reale tramite consultazione dell'app Cotral dei dati relativi a:

- accessibilità alle PMR;
- affollamento (misurato su tre livelli sugli autobus dotati del sistema contapasseggeri)

tali dati saranno disponibili entro 3 mesi dall'avvio del contratto.

### D) OBIETTIVI DI EFFICIENZA ED EFFICACIA

L'allegato 5 è stato modificato inserendo la valorizzazione degli indicatori segnalati (che effettivamente non risultano consultabili per un mero refuso). È stato, altresì, inserito uno specifico indicatore di monitoraggio degli investimenti sugli impianti in materia di sostenibilità ambientale.

### E) BENI ESSENZIALI

In riferimento all'osservazione attinente alla rilevata incoerenza tra il parco esistente, gli investimenti programmati per il rinnovo del parco rotabile, nonché i vincoli ambientali attualmente esistenti (inutilizzabilità Euro 2 ed Euro 3), si rappresenta che il computo degli investimenti programmati negli anni di contratto non contempla – naturalmente – l'acquisizione di materiale rotabile in corso nel 2022, pari a circa 200 nuovi mezzi. Pertanto, considerando tali nuovi ingressi nel parco disponibile e l'ampia disponibilità di mezzi di scorta conformi alle prescrizioni ambientali valevoli a far data dal 1° gennaio 2023, il servizio potrà essere gestito secondo la programmazione esistente.

Per ciò che concerne le osservazioni relative alle previsioni contrattuali in materia, si osserva che lo schema di contratto predisposto contiene una specifica disciplina sulla messa a disposizione dei beni essenziali ed indispensabili al termine dell'affidamento.

In particolare, è previsto che:

- i beni immobili e mobili acquistati con il contributo pubblico, ai sensi delle disposizioni regolatorie vigenti, sono obbligatoriamente trasferiti al gestore subentrante poiché indispensabili e soggetti a vincolo di destinazione, secondo i criteri di valorizzazione previsti dalla delibera ART n. 154/2019 e suoi eventuali aggiornamenti;
- la Regione ha facoltà di individuare e qualificare essenziali e/o indispensabili anche ulteriori beni immobili e mobili acquisiti in autofinanziamento dal gestore che, in tal caso, si obbliga a mettere a disposizione i predetti beni in favore del gestore subentrante, secondo le previsioni della delibera ART n. 154/2019 e suoi eventuali aggiornamenti.

### F) 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 gli incrementi attesi dei fattori di produttività e dei fattori qualitativi, unitamente al progressivo completamento dei progetti di investimento.

Si osserva, inoltre, come il tasso di adeguamento tariffario previsto è inferiore al tasso di inflazione già maturata.

### **Elenco allegati**

Allegato 1 – Rete dei servizi affidati

Allegato 2 – Sistema tariffario

Allegato 3 – Condizioni Minime di Qualità

Allegato 4 – Piano di Accesso al Dato

Allegato 5 – Piano Economico Finanziario simulato

Allegato 6 – Matrice dei rischi

Allegato 7 – Analisi di congruità del Costo Standard

# **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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”**



## **Indice dei contenuti**

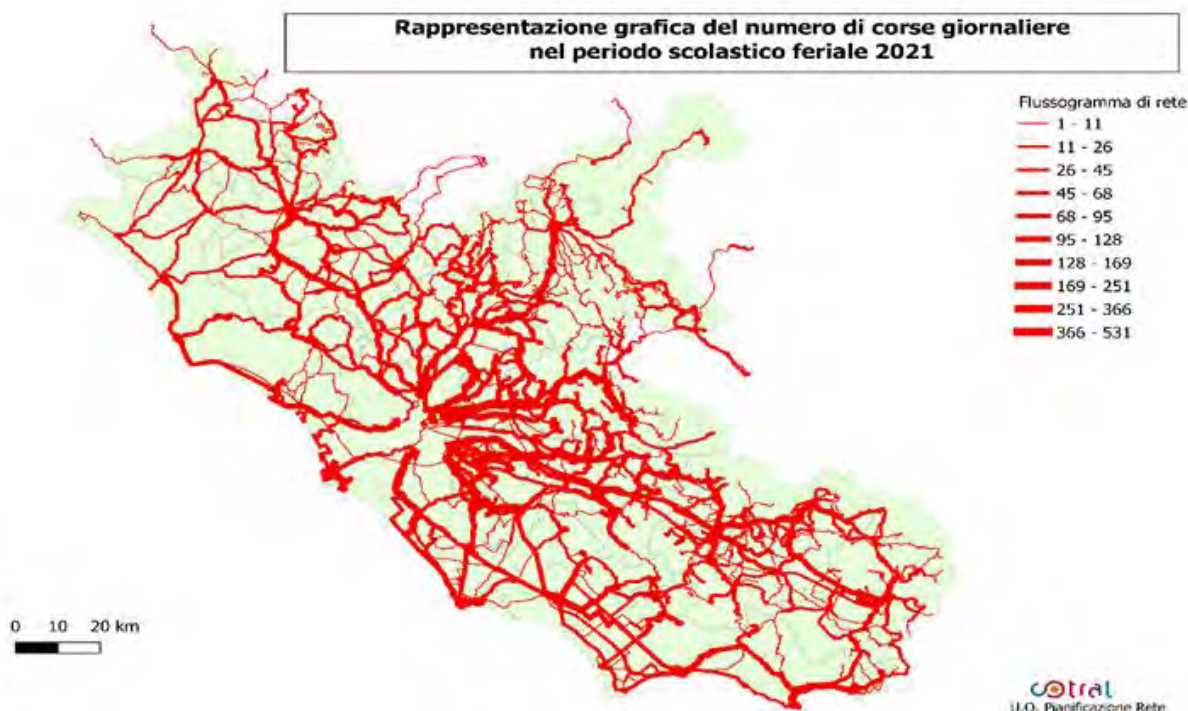
<b>1</b>	<b>La rete .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>I Servizi .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>L'Evoluzione programmata della produzione .....</b>	<b>6</b>

## 1 La rete

In continuità con quanto previsto dal precedente Contratto di Servizio, e in coerenza con quanto previsto dal nuovo accordo con la Regione Lazio (che definisce le linee programmatiche nonché la quantità e la qualità dei servizi minimi da garantire), la Società effettuerà 75,5 milioni di vetture/km per il primo anno di affidamento, che verranno ridotti a 68 milioni di vetture/km a partire dal 1 Gennaio 2024 e fino a fine affidamento.

La rete dei servizi extraurbani, tramite la quale Cotral si propone di effettuare il servizio di trasporto, presenta una struttura articolata sull'intero territorio regionale in grado di raggiungere tutti i Comuni del Lazio. Come si evince dal flussogramma che segue, la rete, che si sviluppa prioritariamente secondo i c.d. "Corridoi di traffico" rappresentati dalle consolari e dalle principali arterie viarie, presenta anche significative relazioni trasversali, oltre ai limiti dei confini provinciali.

La rete capillare delle fermate, invece, si estende per tutta la Regione con un patrimonio di oltre 14.000 paline di fermata e circa 1.000 capolinea.



Più in particolare, la struttura territoriale dei servizi di trasporto extraurbani è organizzata su 4 direttrici principali, rappresentate dalle relazioni capoluogo di Provincia-Capoluogo di Regione, in ragione della struttura fortemente "romanocentrica" della domanda di trasporto. Per lo svolgimento del servizio secondo questo schema, la struttura logistica dell'Azienda si fonda sull'utilizzo di 44 Depositi/Impianti distribuiti capillarmente nel territorio regionale. Rispetto alle direttrici di operatività all'interno della Regione, le produzioni chilometriche sono le seguenti:

- Direttrice Roma-Viterbo: 17,8 milioni di vetture/km;
- Direttrice Roma-Rieti: 19,8 milioni di vetture/km;
- Direttrice Roma-Latina: 17,5 milioni di vetture/km;
- Direttrice Roma-Frosinone: 19,2 milioni di vetture/km;
- Altre percorrenze all'interno della Città Metropolitana di Roma 1,2 milioni di vetture/km.

La rete dei servizi di trasporto automobilistico extraurbano, oltre a servire tutti i 375 Comuni della Regione Lazio (sulla terraferma), serve altri 7 Comuni nelle Regioni di Umbria, Toscana, Abruzzo e Campania, per un totale complessivo di 382 Comuni serviti, assicurando ogni giorno 8.385 corse di linea (distribuite su un complesso di 4.328 linee), con una copertura del servizio per 20 ore giornaliere. La rete di trasporto pubblico extraurbano consente il collegamento di tutti i Comuni della Regione Lazio con una rete di trasporto estesa su una superficie di circa 17.000 km quadrati. Per realizzare quotidianamente tale servizio, vengono impiegate oltre 2.900 persone fra autisti, operai, impiegati e dirigenti. Le linee dove viene svolto il servizio di Trasporto Pubblico Locale extraurbano effettuato da Cotral, e i relativi impianti di fermata, sono distribuiti come segue nei bacini territoriali:

Servizio Suburbano ed Extraurbano		
Bacino	Linee	Impianti di fermata
Città Metropolitana di Roma Capitale	1.517	5.374
Provincia di Frosinone	826	3.651
Provincia di Latina	468	1.768
Provincia di Rieti	564	2.050
Provincia di Viterbo	953	1.709
<b>Totale</b>	<b>4.328</b>	<b>14.552</b>

I principali punti d'interscambio tra corse urbane ed extraurbane nell'ambito del territorio della "Città Metropolitana di Roma Capitale" sono 6, costituiti dalle autostazioni di (I) Saxa Rubra, (II) Anagnina, (III) Ponte Mammolo, (IV) Laurentina, (V) Tiburtina e (VI) Cornelia.



## 2 I Servizi

Il servizio TPL di Cotral è distribuito nell'arco dell'anno solare secondo due distinte stagionalità (orario non scolastico/scolastico) e molteplici periodicità di effettuazione (giorni feriali/festivi) ed è articolato sulle diverse fasce orarie della giornata in base a un modello di esercizio a frequenza (servizi suburbani) e ad orario (servizi extraurbani).

La revisione della programmazione del servizio e la valutazione di modifiche e adeguamenti anche temporanei sono ottimizzati, oltre che in coincidenza di lavori programmati sulla viabilità, in esito all'effettuazione di indagini puntuali sulla domanda di trasporto pubblico (rilevazione della frequentazione delle linee), sui principali flussi di spostamento (rilevazione delle Origini/Destinazioni degli spostamenti), nonché in considerazione delle ordinanze dei singoli comuni. Le revisioni che comportano una riduzione o un incremento della percorrenza complessiva annua in termini di vetture/km entro il limite massimo del 2% non determina una variazione nel corrispettivo previsto dalla Regione.

Attualmente, la flotta di Cotral percorre oltre 200.000 chilometri quotidiani, collegando fra loro 375 comuni del Lazio (sono escluse solo le isole di Ponza e Ventotene) e 17 comuni delle Regioni confinanti.

In relazione alle caratteristiche del servizio appena descritte, si ipotizza che il programma di esercizio per il 2023 possa essere articolato come segue, con dettaglio del numero di corse e della produzione chilometrica dettagliati per direttrice (con divisione del programma su base annuale, stagionale e settimanale):

<i>Programma di Esercizio Annuale</i>		
<b>2023</b>	<b>Km</b>	<b>n.corse</b>
Direttrice Area Ovest RM-VT	17.660.236	774.414
Direttrice Area Ovest RM-LT	17.701.386	816.382
Direttrice Area Est RM-RI	20.087.007	1.033.420
Direttrice Area Est RM-FR	19.201.389	703.467
<b>Totale</b>	<b>74.650.019</b>	<b>3.327.683</b>

<i>Programma di Esercizio Stagionale</i>	<b>Periodo Non scolastico</b>		<b>Periodo Scolastico</b>	
<b>2023</b>	<b>Km</b>	<b>n.corse</b>	<b>Km</b>	<b>n.corse</b>
Direttrice Area Ovest RM-VT	4.719.192	411.394	12.941.045	363.020
Direttrice Area Ovest RM-LT	4.524.758	370.762	13.176.628	445.620
Direttrice Area Est RM-RI	5.411.753	553.185	14.675.254	480.235
Direttrice Area Est RM-FR	4.884.388	299.427	14.317.002	404.040
<b>Totale</b>	<b>19.540.090</b>	<b>1.634.768</b>	<b>55.109.928</b>	<b>1.692.915</b>

<i>Programma di Esercizio Settimanale</i>	<b>Non scolastico</b>		<b>Scolastico</b>	
<b>2023</b>	<i>Km</i>	<i>n.corse</i>	<i>Km</i>	<i>n.corse</i>
Direttrice Area Ovest RM-VT	304.358	8.034	369.744	10.372
Direttrice Area Ovest RM-LT	293.557	9.511	163.708	5.615
Direttrice Area Est RM-RI	352.952	11.193	419.293	13.721
Direttrice Area Est RM-FR	329.580	8.914	409.057	11.544
<b>Totale</b>	<b>1.280.447</b>	<b>37.652</b>	<b>1.361.803</b>	<b>41.252</b>

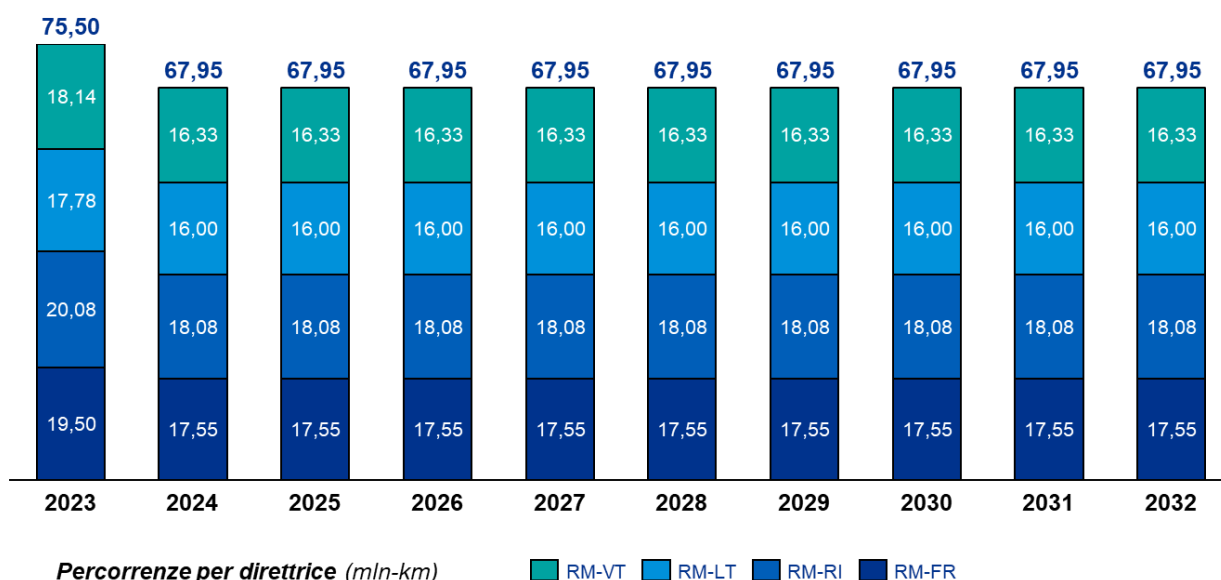
### 3 L'Evoluzione programmata della produzione

In coerenza con quanto previsto dalla:

- deliberazione di Giunta regionale 3 dicembre 2019, n. 912 con la quale la Regione ha preso atto del “*modello per la ridefinizione dei servizi minimi di TPL e per l'individuazione delle unità di rete*”, elaborato con il supporto scientifico del Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale (DIAG) dell'Università “La Sapienza” e;
- deliberazione di Giunta regionale 22 settembre 2020, n. 617, con la quale è stato approvato il nuovo modello per la ridefinizione del trasporto pubblico locale regionale e l'efficientamento del servizio, definendo, in particolare, i nuovi servizi minimi e il perimetro delle unità di rete,

a partire dal 2024, e per tutta la durata del Piano, la produzione di Cotral sarà modificata, diminuendo da 75,500 milioni di vetture-Km del 2023 a 67,950 milioni di vetture-Km.

La diminuzione delle percorrenze previste sarà ripartita sulle 4 direttrici di trasporto extraurbano (diminuzione del 10% per ogni direttrice), come evidenziato nel grafico sottostante:



# **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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<sup>a</sup> 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 Validò 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<sup>a</sup> 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 Validò 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<sup>a</sup> 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 Validò 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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
<b>Fino a €10.000,00</b>	<b>€130,00</b>
<b>Da €10.000,01 a €15.000,00</b>	<b>€140,00</b>
<b>Da €15.000,01 a €20.000,00</b>	<b>€150,00</b>

#### 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<sup>a</sup> 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
<b>Fino a €10.000,00</b>	<b>€120,00</b>

<b>Da €10.000,01 a €15.000,00</b>	<b>€130,00</b>
<b>Da €15.000,01 a €20.000,00</b>	<b>€150,00</b>

#### 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> alla 5<sup>a</sup> 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 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 (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:

<b>REDDITO ISEE</b>	<b>TARIFFA ABBONAMENTO</b>
<b>Fino a €10.000,00</b>	<b>€20,00</b>

<b>Da €10.000,01 a €15.000,00</b>	<b>€35,00</b>
<b>Da €15.000,01</b>	<b>€50,00</b>

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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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<sup>a</sup> 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 benemerenzia 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<sup>a</sup> 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
<b>BIRG 1 ZONA</b>	€3,30
<b>BIRG 2 ZONE</b>	€6,00
<b>BIRG 3 ZONE</b>	€8,00
<b>BIRG 4 ZONE</b>	€9,30
<b>BIRG 5 ZONE</b>	€12,00
<b>BIRG 6 ZONE</b>	€14,00
<b>BIRG 7 ZONE</b>	€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
<b>BTR 1 ZONA</b>	€8,90
<b>BTR 2 ZONE</b>	€16,50
<b>BTR 3 ZONE</b>	€22,00
<b>BTR 4 ZONE</b>	€26,10
<b>BTR 5 ZONE</b>	€33,70
<b>BTR 6 ZONE</b>	€39,20
<b>BTR 7 ZONE</b>	€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 <b>8/14</b>
--	--	--	--	--	-----------------------

<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 4 ZONE</b>	€488,10
<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 5 ZONE</b>	€590,80
<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 6 ZONE</b>	€688,40
<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 7 ZONE</b>	€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:

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

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

<b>CIRS 1 ZONA</b>	€13,50
<b>CIRS 2 ZONA</b>	€24,00
<b>CIRS 3 ZONA</b>	€34,50
<b>CIRS 4 ZONA</b>	€42,00
<b>CIRS 5 ZONA</b>	€52,20
<b>CIRS 6 ZONA</b>	€61,50
<b>CIRS 7 ZONA</b>	€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:

<b>TIPOLOGIA TITOLO</b>	<b>TARIFFA</b>
<b>MENSILE LAZIO 1 ZONA</b>	€24,50
<b>MENSILE LAZIO 2 ZONA</b>	€35,00
<b>MENSILE LAZIO 3 ZONA</b>	€59,50
<b>MENSILE LAZIO 4 ZONA</b>	€73,50
<b>MENSILE LAZIO 5 ZONA</b>	€91,00
<b>MENSILE LAZIO 6 ZONA</b>	€108,50
<b>MENSILE LAZIO 7 ZONA</b>	€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:

<b>TIPOLOGIA TITOLO</b>	<b>TARIFFA</b>
<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 1 ZONA</b>	€172,00
<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 2 ZONA</b>	€245,30
<b>ANNUALE LAZIO ORDINARIO 3 ZONA</b>	€404,00



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

	<b>1° scaglione tariffario</b>	<b>2° scaglione tariffario</b>	<b>3° scaglione tariffario</b>
<b>1 ZONA</b>	€202,00	€216,00	€242,40
<b>2 ZONE</b>	€259,80	€273,80	€300,20
<b>3 ZONE</b>	€390,50	€404,50	€430,90
<b>4 ZONE</b>	€462,30	€476,30	€502,70
<b>5 ZONE</b>	€551,10	€565,10	€591,50
<b>6 ZONE</b>	€637,40	€651,40	€677,80
<b>7 ZONE</b>	€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
<b>1 ZONA</b>	€248,30	€265,80	€298,70
<b>2 ZONE</b>	€321,60	€339,10	€372,00
<b>3 ZONE</b>	€480,30	€497,80	€530,70
<b>4 ZONE</b>	€564,40	€581,90	€614,80
<b>5 ZONE</b>	€667,10	€684,60	€717,50
<b>6 ZONE</b>	€764,70	€782,20	€815,10
<b>7 ZONE</b>	€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](http://www.atac.roma.it)).

##### *Bambini fino ai 10 anni*

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

##### *Cittadini ultra 70enni*

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

## **2. TITOLI NON INTEGRATI**

## Biglietti a Tratta Tariffaria

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

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

### Canali di vendita:

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

- biglietterie Atac collocate all'interno delle stazioni delle metropolitane (*escl. Spagna*) e ai capilinea delle ferrovie regionali (Roma/Lido e Roma/Viterbo) che offrono l'intera gamma di servizi di bigliettazione, di assistenza alla clientela e rilascio delle agevolazioni tariffarie Metrebus Roma e Lazio, nonché la vendita di titoli della sosta e turistici;
- biglietterie Atac collocate sulle direttrici Roma/Lido e Roma/Viterbo che rappresentano presidi di vendita per biglietti e abbonamenti ordinari, mensili e annuali.
- Rivendite autorizzate: circa 2.700 punti vendita (giornalai, bar, tabaccherie, ecc.) presenti sul territorio di Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma, di cui circa 1.200 punti vendita dotati di apparecchiature per la vendita/ricarica di titoli elettronici (biglietti e abbonamenti);
- MEB (emettitrici automatiche): circa 315 macchine collocate in tutte le stazioni delle linee metropolitane, presso alcune fermate di superficie, in alcune stazioni delle linee ferroviarie: Roma/Lido e Roma/Viterbo;
- EMV (Tap&Go) tornelli di ingresso di metro e ferrovie che sono stati abilitati anche al pagamento del BIT con carta di credito/debito contactless (con addebito della miglior tariffa e possibilità di continuare il viaggio sulle linee bus e tram nell'ambito dei 100 minuti di validità del biglietto);
- Parcometri Pay&Go: circa 2.100 colonnine abilitate alla vendita di abbonamenti mensili e annuali ordinari, con pagamento con carta di credito e carta prepagata;
- App Bipiù: è possibile acquistare i titoli Bit, Roma 24h, 48h e 72h e l'abbonamento mensile personale direttamente dal proprio smartphone;
- ricarica online sul sito [www.atac.roma.it](http://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](http://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](mailto: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](mailto: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 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 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](http://cotralspa.it), area "Cotral Risponde".

Per maggiori informazioni consultare il sito [www.cotralspa.it](http://www.cotralspa.it).

# **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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 “Condizioni Minime di Qualità”



Il presente allegato individua gli standard di qualità che costituiscono il livello minimo di qualità che l'impresa è tenuta a garantire e che, in conformità alla delibera ART 154/2019, sono monitorati in relazione ai seguenti aspetti:

- offerta di servizio (capacità, regolarità, puntualità);
- informazione all'utenza (completezza e trasparenza);
- canali di vendita (accessibilità commerciale);
- pulizia dei veicoli;
- accessibilità, anche alle PRM;
- sicurezza del viaggio e del viaggiatore.

#### **Indicazioni generali relative ai singoli indicatori:**

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

<b>PERIODO DI RIFERIMENTO</b>	<b>FERMATE RILEVANTI</b>	<b>TOT. PUNTI DI RILEVAZIONE</b>
Primo periodo regolatorio (dal 1° al 3° anno di affidamento)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nodi di scambio di Roma (Saxa Rubra, Anagnina, Ponte Mammolo, Laurentina, Tiburtina, Cornelia e Magliana);</li> <li>• Capolinea dei capoluoghi di provincia (Viterbo, Rieti FS, Latina, Frosinone Piazza Pertini, Frosinone Tiburtina);</li> </ul>	12 Fermate
Secondo periodo regolatorio (dal 4° al 6° anno di affidamento)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fermate già individuate per il primo periodo regolatorio;</li> <li>• Capolinea corrispondenti a circa il 50% dei capolinea dell'intera rete (per un totale di 26 fermate);</li> </ul>	38 Fermate
Terzo periodo regolatorio (dal 7° all'ultimo anno di affidamento)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fermate già individuate per il primo periodo regolatorio;</li> <li>• Capolinea corrispondenti al 100% dei capolinea dell'intera rete (per un totale di 61 fermate).</li> </ul>	73 Fermate

- 2) Periodi di misurazione degli indicatori:

<b>SIGLA</b>	<b>TIPOLOGIA OBIETTIVI E NUMERO</b>	<b>PERIODO DI MISURAZIONE</b>
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)	TRIMESTRALE
P&C	PULIZIA E COMFORT (8- 9-10)	TRIMESTRALE

ACC	ACCESSIBILITA' (11- 12)	ANNUALE
TRA	TRASPARENZA (13)	ANNUALE
SIC	SICUREZZA (14)	ANNUALE

## CONDIZIONI MINIME 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 del materiale rotabile impiegato per tipologia e capacità di trasporto.

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.

La misurazione viene effettuata rispetto all'esercizio programmato.

**MISURAZIONE:** La conformità rispetto alle previsioni contrattuali sarà valutata per la totalità degli autobus circolati in termini di:

- tipologia;
- allestimento.

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

L'indice di **regolarità** sarà calcolato annualmente come media aritmetica del rapporto mensile tra corse effettuate integralmente e corse programmate nel mese.

La condizione di qualità è garantita al raggiungimento del valore medio annuo di: 95% nel 2023, con crescita del 1% ogni anno. Over-performance al superamento del 98%.

L'indice di **puntualità** sarà riferito all'arrivo della corsa nella fermata di destino finale relativamente ai nodi di scambio di Roma e ai capolinea dei capoluoghi di Provincia per il primo periodo regolatorio, al 50% dei capolinea dell'intera rete per il secondo periodo regolatorio e al 100% dei capolinea dell'intera rete per il terzo periodo regolatorio. Il ritardo è definito come la differenza positiva, espressa in minuti, tra l'orario reale e quello programmato in una determinata località di rilevamento (partenza, fermata intermedia, destinazione).

La puntualità del servizio è misurata attraverso il rapporto mensile tra corse in orario o con un ritardo massimo (come sotto indicato) e corse effettuate.

In particolare, il ritardo massimo previsto è pari a:

- 5 minuti, per le corse di durata pari o inferiore a 20';
- 10 minuti, per quelle superiori a 20' e pari o inferiori a 60';
- 15 minuti, per quelle superiori a 60'.

Ai fini del calcolo, non saranno conteggiate come "in ritardo" le corse che non rispettano l'orario di esercizio per cause esogene non imputabili all'azienda.

La condizione di qualità è garantita se tale rapporto è pari almeno al 95% nel 2023, con crescita dello 0,5% ogni anno. Over-performance al superamento del 97%.

#### **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;
- ✓ Sistema tariffario vigente;
- ✓ Modalità di acquisto dei titoli di viaggio;
- ✓ Modalità di convalida dei biglietti e sanzioni applicabili ai viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio valido;
- ✓ Orario arrivo e partenza;
- ✓ Disponibilità di posti e servizi per PRM.

##### **DURANTE IL VIAGGIO (4 B)**

Avvenuta pubblicazione/comunicazione/diffusione all'utenza:

- ✓ Identificativo linea;
- ✓ Disponibilità a bordo di posti dedicati a PMR;
- ✓ Informazioni relative alla sicurezza dei passeggeri e comportamenti da adottare in caso di pericolo o emergenza;
- ✓ Condizioni generali di trasporto e condizioni minime di qualità
- ✓ Informazioni sui reclami.

**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 i capolinea;
- b) Veicolati verso i monitor a bordo degli autobus (ove disponibili) ovvero affissi a bordo;
- c) Pubblicati sul sito web aziendale [www.cotralspa.it](http://www.cotralspa.it) in apposita sezione,
- d) Accessibili da device dei clienti tramite App Cotral,
- e) numero verde del Contact Center Cotral,
- f) Canali social aziendali Instagram e Twitter.

#### **5 – 6 – 7 ) 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. % di corse per le quali è possibile acquistare il titolo di viaggio:

- con almeno un canale di vendita telematico (sito, APP Cotral, piattaforma di vendita, etc...), nonché
- con almeno un canale di vendita "fisico" (emettitrice automatica o rivendita nel raggio di 1 km dalla fermata/ 200 metri dai capolinea e dalle fermate intermedie rilevanti, ovvero vendita a bordo, ovvero vendita a terra mediante la rete dei verificatori abilitati).

La condizione si considera realizzata al raggiungimento del 95% nel 2023, con crescita dello 0,5% ogni anno. Over-performance al superamento del 99%.

• **disponibilità/funzionamento dei sistemi di biglietteria telematica (ACCOM - 6);**

**MISURAZIONE:** Su base trimestrale. % di giorni nel trimestre nei quali si registra una indisponibilità dei sistemi di biglietteria telematica (sito COTRAL, APP Cotral, piattaforma di vendita). Si considera esserci una indisponibilità per interruzioni contemporanee dei sistemi di biglietteria telematica superiori alle 8 ore consecutive.

La condizione si considera realizzata in caso di tasso di indisponibilità pari o inferiore al 3% nel 2023, con tasso di decrescita dello 0,4% ogni anno. Over-performance a tassi di indisponibilità pari o inferiori all'1%.

• **funzionamento delle validatrici o analoghi sistemi di convalida (ACCOM - 7).**

**MISURAZIONE:** Su base trimestrale. % delle validatrici funzionanti presenti sugli autobus o degli analoghi sistemi di convalida rispetto al totale delle validatrici o degli analoghi sistemi di convalida.

La condizione si considera rispettata al raggiungimento del 90% nel 2023, con crescita dello 0,5% ogni anno. Over-performance al superamento del 97%.

**8 - 9 - 10) 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 - 8);**

**MISURAZIONE:** Su base trimestrale. % cicli di pulizia effettuati rispetto a quelli programmati  
La condizione si considera rispettata al raggiungimento del 96% nel 2023, con crescita del 0,5% ogni anno. Over-performance al raggiungimento del 99,5%.

• **Indicatore 2 – Conformità cicli di pulizia eseguiti sul materiale rotabile (P&C - 9).**

**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 o inferiore al 10% nel 2023, con decrescita dello 0,5% ogni anno. 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 - 10);**

**MISURAZIONE:** Su base trimestrale. % impianti climatizzazione autobus funzionanti rispetto al totale dei mezzi impiegati per l'esercizio.

La condizione si considera rispettata in caso di raggiungimento del 92% nel 2023, con crescita del 1% ogni anno. Over-performance al superamento del 99%.

**11- 12) INDICATORE (ACC) Accessibilità dei mezzi (anche in riferimento a PMR):**

• **Disponibilità e fruibilità di servizi PMR;**

**MISURAZIONE:** rapporto tra le corse fruibili alle PMR e le corse totali programmate come accessibili alle PMR (indicate accessibili sull'orario programmato), calcolato per ogni anno come media aritmetica dei valori mensili.

Si considera corsa fruibile quella relativa ad un mezzo dotato di apposita pedana funzionante o altro sistema equivalente.

La condizione si considera rispettata in caso di valore medio almeno pari a 95% nel 2023, con crescita del 0,5% ogni anno. Over-performance al superamento del 99%.

- Disponibilità ricarica/porta USB su mezzi programmati;

**MISURAZIONE:** % degli autobus dotati prese di ricarica/porta USB rispetto al totale programmato.

La condizione si considera rispettata in caso di valore medio almeno pari a 35% nel 2023, con crescita dell'1% ogni anno. Over-performance al superamento del 70%.

### **13)INDICATORE (TRA): Trasparenza:**

Al fine di garantire condizioni minime di trasparenza nelle modalità di erogazione dei servizi, Cotral pubblica sul proprio portale le seguenti informazioni e documenti:

- contratto di servizio e allegati;
- carta della qualità dei servizi in vigore;
- 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.

### **14) 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.

# **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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 “Piano di Accesso al Dato”

Ai sensi dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il documento definito dall'EA che individua i seguenti elementi concernenti:

- a) l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;
- b) la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (real time) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- c) la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time, nonché la via telematica della richiesta del dato;
- d) il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA.

Per ciò che concerne l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità della Regione, il gestore dovrà fornire, con le modalità, i dettagli e le specifiche indicate nella tabella che segue, le informazioni relative a:

- Servizio erogato (Giornaliero, Mensile, Annuale)
- Ricavi tariffari (Mensile, Annuale)
- Frequentazioni relative alle principali relazioni di traffico (Due volte all'anno);
- Pulizia e decoro dei mezzi (Trimestrale, Annuale).
- Accessibilità (Trimestrale, Annuale);
- Accessibilità PMR (Trimestrale, Annuale).

ELEMENTO	MODALITA' DI RILEVAZIONE DEL DATO	CONTENUTO	ACCESSIBILE A TERZI
Servizio erogato	Automatica ( <i>real time</i> )	L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione in modalità open data della istantanea, puntuale, completa descrizione digitale della situazione operativa della rete del TPL utilizzando il protocollo GTFS (General Transit Feed Specification).	I dati sono pubblicati in modalità open data su piattaforma accessibile pubblicamente
Servizio erogato	Automatica ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito)	Le Relazioni di Rendicontazione (Mensile, e Annuale) relative ai seguenti dati. <b>Servizio svolto:</b> Dati relativi alle corse e le relative percorrenze, classificate nelle seguenti tipologie (in numero assoluto e percentuale sul totale): - effettuata: effettuata secondo la programmazione (entro una franchigia da definire). Il dato va articolato in: • puntuale: corsa partita dal capolinea secondo gli standard previsti. • non puntuale: corsa partita dal capolinea fuori dagli standard previsti	No

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- non effettuata: corsa e relativa percorrenza programmata, ma non erogata;</li> <li>- parzialmente soppressa: corsa e relativa percorrenza, ma erogata solo in un tratto del percorso;</li> <li>- variata: corsa e relativa percorrenza effettuata secondo l'orario di partenza programmato, ma su di un percorso parzialmente o totalmente difforme rispetto al programma;</li> <li>- straordinaria: corsa e relativa percorrenza effettuata in orario non programmato (servizi "bis" non programmati).</li> </ul> <p>Tutti i dati di cui all'elenco precedente dovranno riportare se la corsa è rendicontata in modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- automatica: corsa effettuata con la copertura completa del sistema AVM, comprensiva dell'invio in tempo reale dei dati della vettura in formato GTFS e la registrazione dei dati AVM ovvero parziale registrazione AVM integrata attraverso processi di rendicontazione dei sistemi di gestione del servizio;</li> <li>- manuale: corsa e relativa percorrenza per la quale è effettuata la registrazione manuale, o per la quale esiste una parziale registrazione AVM completata manualmente.</li> </ul> <p>I dati sul servizio erogato dovranno essere disponibili per:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggregazione giornaliera</li> <li>• Aggregazione mensile</li> <li>• Aggregazione annuale</li> </ul>	
Ricavi tariffari	Manuale	<p><u>Dati relativi ai ricavi tariffari</u></p> <p>Dovranno essere rappresentati in modalità tabellare e grafica ed esportabili secondo i più comuni formati (excel, pdf, access, etc.) e dovranno essere garantiti almeno i seguenti report a consuntivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• totale complessivo, calcolato su periodi temporali predefiniti (mese, anno), riferito al venduto, per tipologia di titolo e per tipologia di supporto utilizzato, con indicazione della percentuale del venduto di ciascuna tipologia di titolo sul totale</li> </ul>	I dati aggregati annuali dei ricavi da traffico sono accessibili mediante pubblicazione sul sito di Cotral.



		complessivo.	
Frequenzazioni relative alle principali relazioni di traffico	Manuale	<u>Dati relativi alle frequenzazioni delle principali relazioni previste dal Programma di esercizio coordinando i dati provenienti</u> dal sistema contapasseggeri, da campagne di rilevazioni dei saliti e dei discesi alle fermate significative e/o da altre modalità di rilevamento della domanda che dovranno essere effettuate, in periodi significativi, almeno due volte l'anno. I dati dovranno essere forniti anche su supporto informatico, secondo un formato da concordare con l'Ente affidante.	No
Pulizia e decoro dei mezzi	Manuale	Il dato riepilogativo sull'effettuazione dei cicli di pulizia programmati sul materiale rotabile è fornito dal gestore a consuntivo nell'ambito di un report annuale.  Le verifiche avvengono mediante visite ispettive effettuate all'inizio del turno del mezzo e/o alla partenza dell'autobus e/o durante il servizio.	Il dato riepilogativo è accessibile ai terzi in quanto contenuto nella Carta dei servizi.  L'esito dei controlli sarà accessibile a terzi mediante la pubblicazione sul sito di Cotral.
Accessibilità	Manuale	La rilevazione dei dati sui fattori di qualità relativi all'accessibilità al servizio e comfort di viaggio avviene mediante visite ispettive effettuate all'inizio del turno del mezzo e/o alla partenza dell'autobus e/o durante il servizio.	L'esito dei controlli sarà accessibile a terzi mediante la pubblicazione sul sito di Cotral.
Accessibilità	Automatico (real time)	L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione dei dati relativi all'affollamento. Il dato sarà misurato su tre livelli e solo sugli autobus dotati del sistema di contapasseggeri	Il dato è accessibile a tutti mediante consultazione della APP aziendale <sup>1</sup>
Accessibilità PMR	Manuale	La rilevazione dei dati sui fattori di qualità relativi all'accessibilità PMR avviene mediante visite ispettive	L'esito dei controlli sarà accessibile a

<sup>1</sup> Il dato sarà disponibile entro 3 mesi dall'avvio del contratto di servizio

		effettuate all'inizio del turno del mezzo e/o alla partenza dell'autobus e/o durante il servizio.	terzi mediante la pubblicazione sul sito di Cotral.
Accessibilità PMR	Automatico (real time)	L'IA dovrà garantire, in tempo reale, la messa a disposizione dei dati relativi agli autobus accessibili alle PMR	Il dato è accessibile a tutti mediante consultazione della APP aziendale <sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Il dato sarà disponibile entro 3 mesi dall'avvio del contratto di servizio

# **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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 - “Piano Economico Finanziario simulato”**

## Indice dei contenuti

<b>1</b>	<b>Presentazione del PEF.....</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Contesto regolatorio .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Proiezioni economiche .....</b>	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>Metodologia di elaborazione del PEF .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>Schemi di PEF Annesso 5.....</b>	<b>31</b>
5.1	Schema 1 – Conto Economico Regolatorio .....	31
5.2	Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio.....	32
5.3	Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio simulato .....	33
5.4	Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio simulato .....	34
<b>6</b>	<b>Indicatori di efficienza - obiettivi di efficienza ed efficacia Annesso 7 .....</b>	<b>35</b>

## 1 Presentazione del PEF

Nel presente allegato sono riportati in sintesi i prospetti di Conto Economico e Stato Patrimoniale.

Il PEF, elaborato sulla base degli elementi offerti, presenta un trend in crescita dell'EBITDA (da oltre € 30 milioni di partenza a oltre € 46 milioni nell'ultimo anno di affidamento), che consente di far fronte agli ammortamenti e agli oneri finanziari connessi al significativo piano di investimenti necessario (relative al rinnovo del parco mezzi e delle infrastrutture), realizzando un risultato finale positivo in tutti gli esercizi.

Conto Economico	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
<b>Ricavi</b>										
Ricavi da servizi di trasporto	50.237.290	56.250.619	57.747.644	64.492.766	65.835.590	67.178.414	68.521.238	69.864.062	71.206.885	72.549.709
Corrispettivo da CdS TPL	224.899.775	211.587.392	206.066.972	198.755.422	200.623.357	195.691.774	199.546.783	200.349.049	196.562.198	189.158.626
Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche										
Altri proventi (escluso proventi finanziari)	22.267.337	24.108.787	24.885.906	24.948.697	25.482.364	29.190.829	26.628.576	28.653.868	30.495.934	37.938.595
<b>Totale Ricavi</b>	<b>297.404.402</b>	<b>291.946.798</b>	<b>288.700.522</b>	<b>288.196.885</b>	<b>291.941.310</b>	<b>292.061.017</b>	<b>294.696.597</b>	<b>298.866.978</b>	<b>298.265.017</b>	<b>299.646.930</b>
<b>Costi</b>										
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(44.793.835)	(42.072.501)	(40.329.076)	(40.460.235)	(42.105.531)	(40.169.967)	(39.771.393)	(38.880.350)	(38.084.427)	(38.084.427)
Costi per servizi di terzi	(69.542.005)	(67.669.476)	(68.777.860)	(69.858.719)	(70.716.475)	(71.517.675)	(72.427.853)	(71.785.789)	(71.414.779)	(71.414.779)
Costi per godimento beni di terzi	(8.893.241)	(6.233.371)	(5.150.390)	(5.181.036)	(5.211.859)	(5.255.785)	(5.312.398)	(5.361.345)	(5.405.429)	(5.405.429)
Costo del personale	(141.236.860)	(139.354.437)	(136.582.096)	(134.018.825)	(133.334.372)	(134.132.181)	(134.904.756)	(135.435.028)	(134.750.542)	(134.751.056)
Oneri diversi	(2.795.302)	(2.835.773)	(2.881.406)	(2.907.252)	(2.932.885)	(2.962.553)	(2.996.077)	(3.027.193)	(3.057.465)	(3.057.465)
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)										
<b>Totale Costi</b>	<b>(267.261.243)</b>	<b>(258.165.558)</b>	<b>(253.720.829)</b>	<b>(252.426.066)</b>	<b>(254.301.123)</b>	<b>(254.038.161)</b>	<b>(255.412.477)</b>	<b>(254.489.706)</b>	<b>(252.712.642)</b>	<b>(252.713.156)</b>
<b>Margine Operativo Lordo (MOL)</b>	<b>30.143.158</b>	<b>33.781.240</b>	<b>34.979.693</b>	<b>35.770.819</b>	<b>37.640.188</b>	<b>38.022.856</b>	<b>39.284.120</b>	<b>44.377.273</b>	<b>45.552.375</b>	<b>46.933.774</b>
Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	(21.601.815)	(25.524.868)	(26.996.494)	(27.963.153)	(29.178.328)	(30.040.387)	(31.026.654)	(34.549.124)	(36.399.446)	(35.889.072)
Altri ammortamenti										
Svalutazioni	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)
Accantonamenti	-	-	(1.063.206)	(1.044.855)	(1.043.357)	-	-	-	(1.036.991)	(1.037.864)
Voci senza manifestazione finanziaria	(23.761.815)	(27.684.868)	(30.219.699)	(31.168.008)	(32.381.685)	(32.200.387)	(33.186.654)	(36.709.124)	(39.596.437)	(39.086.936)
<b>Risultato operativo netto (EBIT)</b>	<b>6.381.343</b>	<b>6.096.372</b>	<b>4.759.994</b>	<b>4.602.812</b>	<b>5.258.502</b>	<b>5.822.469</b>	<b>6.097.466</b>	<b>7.668.149</b>	<b>5.955.938</b>	<b>7.846.838</b>

A livello patrimoniale, si registra la cessione di un credito verso la Regione Lazio per contributi in c/investimenti pari a € 30 milioni al tasso del 3% per una durata di 12, l'accensione di due linee di credito, una nel 2022, per il finanziamento della digitalizzazione dei processi aziendali pari a € 5 milioni e una nel 2023, di durata 10 anni e tasso di interesse al 3% ed un mutuo per il finanziamento dell'acquisto della sede aziendale nel 2023 pari a € 8 milioni, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%. E' stata ipotizzata una ulteriore linea di credito nel 2032 di € 6,5 milioni per sostenere la cassa, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%,

Stato Patrimoniale	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
<b>Attività</b>										
Immobilizzazioni materiali	313.315.966	323.621.292	311.168.604	291.568.528	293.764.008	275.134.432	275.755.538	323.890.313	339.619.204	370.253.028
Immobilizzazioni immateriali	4.404.946	5.603.163	5.409.162	5.142.339	4.561.951	4.313.600	4.338.815	4.189.331	3.976.418	3.627.572
Immobilizzazioni finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre attività non correnti										
<b>Totale attività non correnti</b>	<b>317.720.913</b>	<b>329.224.455</b>	<b>316.577.766</b>	<b>296.710.866</b>	<b>298.325.958</b>	<b>279.448.031</b>	<b>280.094.353</b>	<b>328.079.644</b>	<b>343.595.622</b>	<b>373.880.600</b>
Attivo circolante	16.480.412	17.426.664	17.662.234	18.723.641	18.934.946	19.146.252	19.357.557	19.568.863	19.780.169	19.991.474
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	9.643.294	18.853.009	26.856.775	33.411.628	25.653.855	35.225.192	34.095.455	10.713.164	27.192.258	431.227
Altre attività correnti	24.931.019	7.634.158	(106.314)	1.044.815	5.762.104	4.316.211	11.510.021	32.579.525	23.118.048	4.603.558
<b>Totale attività correnti</b>	<b>51.054.725</b>	<b>43.913.831</b>	<b>44.412.695</b>	<b>53.180.083</b>	<b>50.350.906</b>	<b>58.687.655</b>	<b>64.963.033</b>	<b>62.861.552</b>	<b>70.090.474</b>	<b>25.026.259</b>
<b>Totale attività</b>	<b>372.369.833</b>	<b>376.666.525</b>	<b>364.479.469</b>	<b>353.373.871</b>	<b>352.205.038</b>	<b>341.665.306</b>	<b>348.618.858</b>	<b>394.553.067</b>	<b>417.290.693</b>	<b>402.528.156</b>
<b>Passività</b>										
Fondi per rischi e oneri	(14.503.292)	(14.503.292)	(15.566.497)	(16.611.352)	(17.654.709)	(14.503.292)	(14.503.292)	(14.503.292)	(15.540.282)	(16.578.146)
TFR e altri benefici ai dipendenti	(13.904.429)	(12.103.311)	(10.098.190)	(7.963.792)	(6.602.657)	(5.558.326)	(4.074.505)	(2.344.043)	(325.324)	-
Finanziamenti a m/l termine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Debiti operativi a m/l termine	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altre passività non correnti	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale passività non correnti</b>	<b>(28.407.720)</b>	<b>(26.606.602)</b>	<b>(25.664.687)</b>	<b>(24.575.145)</b>	<b>(24.257.366)</b>	<b>(20.061.617)</b>	<b>(18.577.796)</b>	<b>(16.847.335)</b>	<b>(15.865.606)</b>	<b>(16.578.146)</b>
Finanziamenti a b/l e quota corrente finanziamenti m/l	(12.077.698)	(11.127.727)	(10.149.257)	(9.141.433)	(8.103.374)	(7.034.173)	(5.932.896)	(4.798.581)	(3.630.237)	(9.219.529)
Debiti operativi a breve termine	(36.707.338)	(35.232.485)	(35.028.606)	(35.417.722)	(36.221.323)	(35.857.137)	(36.021.387)	(35.529.186)	(35.154.544)	(35.154.544)
Altre passività correnti	(23.727.152)	(23.129.602)	(22.623.627)	(22.282.387)	(22.238.304)	(22.337.610)	(22.467.478)	(22.520.776)	(22.405.312)	(22.405.387)
<b>Totale passività correnti</b>	<b>(72.512.188)</b>	<b>(69.489.814)</b>	<b>(67.801.490)</b>	<b>(66.841.542)</b>	<b>(66.563.001)</b>	<b>(65.228.921)</b>	<b>(64.421.762)</b>	<b>(62.848.543)</b>	<b>(61.190.093)</b>	<b>(66.779.459)</b>
<b>Totale passività</b>	<b>(143.397.379)</b>	<b>(147.443.929)</b>	<b>(134.105.883)</b>	<b>(121.386.368)</b>	<b>(116.515.548)</b>	<b>(106.579.977)</b>	<b>(110.615.007)</b>	<b>(153.158.190)</b>	<b>(173.472.959)</b>	<b>(145.752.388)</b>
<b>Capitale impiegato</b>	<b>228.972.454</b>	<b>229.222.596</b>	<b>230.373.586</b>	<b>232.000.000</b>	<b>235.689.490</b>	<b>235.085.329</b>	<b>238.033.861</b>	<b>241.394.877</b>	<b>243.817.734</b>	<b>256.775.768</b>
Capitale Sociale	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000	50.000.000
Riserve	6.032.863	6.288.544	6.475.606	6.658.776	6.873.692	7.119.975	7.380.450	7.715.185	7.968.337	8.301.144
Utili/(perdite) portati a nuovo	67.806.836	72.019.683	76.839.635	80.431.804	83.912.039	87.995.431	92.674.816	97.623.843	103.983.814	108.793.699
Risultato di esercizio	4.212.846	4.819.952	3.592.169	3.480.236	4.083.392	4.679.385	4.949.027	6.359.971	4.809.885	6.323.320
Altro										
<b>Patrimonio Netto</b>	<b>128.052.545</b>	<b>133.126.180</b>	<b>136.907.410</b>	<b>140.570.816</b>	<b>144.869.123</b>	<b>149.794.791</b>	<b>155.004.293</b>	<b>161.698.999</b>	<b>166.762.036</b>	<b>173.418.163</b>

Il contributo della gestione operativa ai flussi di cassa è positivo in tutti gli anni di affidamento.

Rendiconto finanziario	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10
<b>EBITDA</b>	<b>30.316.557</b>	<b>30.143.158</b>	<b>33.781.240</b>	<b>34.979.693</b>	<b>35.770.819</b>	<b>37.640.188</b>	<b>38.022.856</b>	<b>39.284.120</b>	<b>44.377.273</b>	<b>45.552.375</b>
Variazione del CCN	60.627.403	18.390.712	(6.503.767)	(14.878.086)	(9.085.150)	(8.967.309)	(3.107.820)	20.773.070	29.082.109	(9.434.012)
Variazione Fondo TFR	(1.605.275)	(1.801.118)	(2.005.121)	(2.134.397)	(1.361.136)	(1.044.331)	(1.483.821)	(1.730.461)	(2.018.720)	(325.324)
Variazione altri fondi	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(5.311.418)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)	(2.160.000)
Imposte sul reddito di esercizio	(435.324)	(434.976)	(415.443)	(403.145)	(451.851)	(417.258)	(438.133)	(554.261)	(505.338)	(640.762)
<b>Flusso di cassa dalla gestione operativa</b>	<b>86.743.362</b>	<b>44.137.776</b>	<b>22.696.908</b>	<b>15.404.065</b>	<b>22.712.683</b>	<b>21.899.872</b>	<b>30.833.083</b>	<b>55.612.467</b>	<b>68.775.324</b>	<b>32.992.278</b>
(Investimenti)/disinvestimenti immobilizzazioni materiali	(82.002.243)	(34.717.724)	(13.200.288)	(6.771.710)	(29.707.112)	(9.873.129)	(30.279.139)	(81.420.312)	(50.908.600)	(65.481.610)
(Investimenti)/disinvestimenti immobilizzazioni immateriali	(2.139.049)	(2.310.686)	(1.149.517)	(1.324.543)	(1.086.308)	(1.289.331)	(1.393.837)	(1.114.102)	(1.006.825)	(692.439)
Variazione delle altre attività fisse	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Flusso di cassa da gestione investimenti</b>	<b>(84.141.292)</b>	<b>(37.028.410)</b>	<b>(14.349.805)</b>	<b>(8.096.253)</b>	<b>(30.793.421)</b>	<b>(11.162.460)</b>	<b>(31.672.976)</b>	<b>(82.534.414)</b>	<b>(51.915.425)</b>	<b>(66.174.049)</b>
Finanziamento CAPEX	7.513.851	(949.971)	(978.470)	(1.007.824)	(1.038.059)	(1.069.201)	(1.101.277)	(1.134.315)	(1.168.344)	5.589.292
Oneri e proventi finanziari	(1.511.445)	(587.762)	(563.320)	(536.261)	(508.344)	(479.543)	(449.832)	(419.182)	(387.564)	(549.950)
<b>Flusso di cassa da gestione finanziaria</b>	<b>6.002.406</b>	<b>(1.537.733)</b>	<b>(1.541.790)</b>	<b>(1.544.085)</b>	<b>(1.546.403)</b>	<b>(1.548.744)</b>	<b>(1.551.109)</b>	<b>(1.553.497)</b>	<b>(1.555.909)</b>	<b>5.039.342</b>
Aumenti/(diminuzioni) CS	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendi della capogruppo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Flusso di cassa da gestione patrimoniale</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Flusso di cassa netto</b>	<b>8.604.476</b>	<b>5.571.633</b>	<b>6.805.313</b>	<b>5.763.727</b>	<b>(9.627.141)</b>	<b>9.188.668</b>	<b>(2.391.001)</b>	<b>(28.475.443)</b>	<b>15.303.991</b>	<b>(28.142.430)</b>

## 2 Contesto regolatorio

Il Piano Economico Finanziario (PEF) è stato predisposto sulla base degli schemi di cui all'Annesso 5 alla Delibera Art 154/2019.

Per la redazione del PEF è stato considerato un orizzonte temporale di 10 anni in accordo al paragrafo 3 art. 4 del Regolamento CE 1370/2007, convenzionalmente a partire dal 01/01/2023, nonostante la sottoscrizione del Contratto di Servizio potrebbe avvenire entro la fine del primo secondo semestre 2022 con effetto retroattivo ed eventuali conguagli verranno determinati agli stessi termini e condizioni.

Cotral ha l'obiettivo di sviluppare 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. Infatti *“la separazione contabile e la contabilità regolatoria, disciplinate nelle misure 11 e 12, unitamente all'adozione dei relativi schemi contabili, devono consentire di identificare il costo del servizio (nelle sue specifiche componenti tipiche di gestione), così come i ricavi di esercizio (sia da traffico che da attività ancillari) ed i corrispettivi pubblici. In caso di attività svolte nell'ambito del contratto di servizio e in libero mercato, la contabilità regolatoria deve distinguere tra le due attività, perimetrando sia per le componenti economiche che per le componenti patrimoniali. La separazione contabile è prevista per CdS e per modalità trasportistica, nel caso un contratto di servizio veda l'affidamento di più servizi effettuati con più modalità.*

*Come indicato nella Misura 1.6, si è stabilito di introdurre l'obbligo di contabilità regolatoria e di separazione contabile per il trasporto pubblico locale passeggeri su strada, a partire dal 1° gennaio 2021, per tenere conto del tempo necessario alle imprese per dotarsi, sia dal punto di vista degli strumenti interni – procedure contabili, piano dei conti regolatorio, etc. – sia dal punto di vista dei supporti esterni (ricerca del soggetto revisore).”*

Alla data di pubblicazione della presente Relazione, in linea con quanto riportato alla Misura 12 punto 3 della Delibera ART 154/2019: *“Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche e patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi afferenti a ciascun CdS potranno risultare:*

*a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal CdS stesso;*

*b) riferibili solo in parte a uno specifico CdS, in tal caso devono essere allocate in base a specifici driver.”, non è esclusa la necessità di rideterminare i driver di allocazione delle risorse tra i diversi Contratti di Servizio.*

Per le finalità della sostenibilità economico – finanziaria, si dovrà fare riferimento al Piano Economico Finanziario (PEF) allegato al/ai contratto/i di servizio ed alle modalità in esso stabilite per confrontare gli scostamenti fra i dati stimati nel PEF per ciascun anno ed i dati di consuntivo nel Conto Economico Regionale (CER), dopo l'approvazione del Bilancio annuale di Cotral S.p.A.

Per le finalità di cui alla D.G.R. n. 161/2019, si dovrà fare riferimento agli specifici obiettivi, annuali e pluriennali, delle società controllate in attuazione dell'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, recante “Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica”, così come modificato dall'articolo 12, comma 1, lettera a), del decreto legislativo 16 giugno 2017, n. 100 di cui all'articolo 17 (ultimo comma).

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 35/2022, pari per il servizio di trasporto su gomma a 5,52%.

Il Capitale Sociale considerato all'interno di tale documento e del PEF è considerato al netto dell'aumento che potrebbe derivare dalle ferrovie concesse nell'ipotesi che venga destinato un Patrimonio Netto dedicato.

All'interno di tale PEF non è stata prevista l'erogazione di servizi sostitutivi ferroviari, a fronte della chiusura delle linee Roma – Viterbo e Roma – Lido per i lavori di manutenzione, in quanto attività di competenza della BU ferro e regolata dal relativo contratto di servizio.

### **3 Proiezioni economiche**

Nelle proiezioni è stato previsto, nel corso del periodo di Piano, il recupero al 90% del volume di passeggeri 2019, in coerenza con il taglio del 10% delle percorrenze a partire dal 2024, in accordo a quanto previsto dal D. Lgs. 78/2009 in materia di affidamento in-house del servizio, realizzando di fatto un incremento dei passeggeri-km. Parallelamente, i ricavi da Titoli di Viaggio sono stati incrementati nel 2024 e nel 2026 per effetto di una manovra tariffaria.

Inoltre, è stato previsto di mantenere l'operatività degli ulteriori servizi offerti (come descritto al paragrafo 2.3) in termini di mezzi e personale impiegati. Tali servizi sono stati ipotizzati a parità/miglioramento delle condizioni qualitative, anche attraverso un costante rinnovo del parco mezzi che consente per tutto l'arco di affidamento previsto dal PEF di mantenere l'età media ad un livello che rappresenta una best performance a livello nazionale (età media compresa tra 7,0 e 8,0 anni in ogni anno di PEF), ipotizzando inoltre l'adozione di tecnologie innovative a basso impatto ambientale (ad es. metano (CNG), elettrico ed idrogeno). In aggiunta, a livello infrastrutturale, il PEF prevede l'apertura di nuovi impianti caratterizzati da elevati standard in termini di efficienza energetica e l'adeguamento degli impianti esistenti ai medesimi livelli.

Per quanto concerne il costo del personale, sono mantenute le attuali condizioni previste dal Contratto integrativo aziendale, ipotizzando, inoltre, opportune fasi di rinnovo periodiche del costo del lavoro.

È stato infine previsto l'impatto dell'acquisizione del ramo ferroviario (servizio sulle linee ferroviarie isolate Roma – Lido, Roma – Civita Castellana – Viterbo) sui costi indiretti di staff, prevedendo opportune logiche di ripartizione dei suddetti costi tra le due Business Unit. Nell'ambito di tale processo di ripartizione dei costi, sono stati considerati una serie di driver operativi:

- Ricavi Corrispettivi da Contratto di Servizio (Automobilistico e Ferroviario) utilizzati per allocare la componente indiretta di:
  - Costi per servizi (es. Vigilanza, Assicurazioni, Manutenzioni esterne, Consulenza, Telefonia, etc.);
  - Godimento beni di terzi (canoni per licenze SW);
  - Oneri diversi di gestione (Altre imposte e altri oneri diversi).
- Numero di FTE (Full Time Equivalent di Staff, diretti e totali, allocate sul business automobilistico e ferroviario) utilizzati per allocare la componente indiretta di:
  - Costi per servizi riguardanti l'organico (es. Accertamenti sanitari, Pulizia, Utenze, Servizi ai dipendenti);
  - Costo del personale (costo del lavoro ordinario e straordinario).

Ai fini della redazione del Piano Economico Finanziario (PEF), sono state sviluppate delle assumption, funzionali a definire gli obiettivi di medio-lungo termine della Società. Nello specifico, le principali assumption industriali sono:

— Percorrenze: al fine di sviluppare le percorrenze nell'orizzonte temporale dell'affidamento del servizio, è stato assunto come valore base delle percorrenze chilometriche il dato di riferimento nell'attuale Contratto di Servizio, 75,5 milioni di vetture/km. Per stimare le percorrenze a vuoto, è stato preso il dato percentuale delle percorrenze a vuoto sulle percorrenze totali registrate nel 2019 e tenuto costante per tutta la durata dell'affidamento.

A partire dal 2024, è stato stimato un taglio del 10% delle percorrenze, in ragione di quanto previsto dal D. Lgs. 78/2009 in materia di affidamento *in-house* del servizio, da affidare a Gara, in linea con il parallelo avvio della procedura relativa all'affidamento dei servizi di TPL nelle unità di rete.

— Parco mezzi: in linea con gli obiettivi individuati di mantenimento dell'età media della flotta tra i 7,0 e gli 8,0 anni, nel periodo di affidamento sono previsti investimenti per un importo pari a circa € 326,0 milioni per 910 mezzi nuovi, che prevedono la sostituzione di mezzi più vecchi e con classi di emissioni inquinanti, con la seguente distribuzione nel periodo di affidamento:

Parco mezzi	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	Totale
Lunghi 12 m extraurbano gasolio	60	-	-	-	65	-	-	-	-	-	125
Lunghi 12 m extraurbano metano	208	27	-	-	44	21	55	-	-	-	355
Lunghi 12 m extraurbano idrogeno	-	-	-	-	-	-	-	150	100	130	380
Lunghi 12 m suburbano elettrici	-	25	-	-	-	-	25	-	-	-	50
<b>Totale</b>	<b>268</b>	<b>52</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>109</b>	<b>21</b>	<b>80</b>	<b>150</b>	<b>100</b>	<b>130</b>	<b>910</b>

— Consumi: i consumi sono stati stimati utilizzando i km/l, i km/m<sup>3</sup> e i km/Kwh attuali, applicati alle percorrenze future.

Sulla base delle assumption industriali è stato possibile stimare i ricavi e i costi:

— Ricavi:

- Ricavi da Contratto di Servizio: per la prima annualità dell'affidamento, a fronte delle percorrenze complessive, pari a 75,5 milioni di vetture/km di servizio



automobilistico extraurbano, è stato previsto un corrispettivo annuo pari ad € 224.899.775 (€ 247.389.752 Iva al 10% inclusa), individuato in accordo con l'algoritmo previsto dagli schemi 1-3 dell'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019.

Ricavi da titoli di viaggio: i ricavi da titoli di viaggio sono stati stimati sulla base delle quantità vendute nel 2019, ipotizzando un recupero del 80% delle quantità vendute nel 2019 al 2026 e un recupero del 90% delle quantità vendute nel 2019 al 2032, e in coerenza con la manovra tariffaria prevista per Metrebus Roma e Metrebus Lazio, come indicato nel capitolo 6.2.

Per i titoli di viaggio Cotral è stata ipotizzata una manovra tariffaria analoga a quanto previsto per il Metrebus Lazio, con un incremento a partire dal 01/01/2024 e un incremento a partire dal 01/01/2026. Nello specifico, per i titoli di viaggio Cotral sono state previste le seguenti manovre tariffarie:

Sistema Tariffario Cotral SpA	Dettaglio	Tariffa base	Dal 01/01/2024	Dal 01/01/2026
BTT 1	Biglietti a Tratta Tariffaria	1,10 €	1,20 €	1,30 €
BTT 2		1,30 €	1,40 €	1,60 €
BTT 3		2,20 €	2,40 €	2,60 €
BTT 4		2,80 €	3,10 €	3,40 €
BTT 5		3,40 €	3,70 €	4,00 €
BTT 6		3,90 €	4,20 €	4,60 €
BTT 7		4,30 €	4,70 €	5,10 €
BTT 8		4,50 €	4,90 €	5,30 €
BTT 9		5,00 €	5,40 €	5,90 €
BTT 10		5,30 €	5,70 €	6,20 €
BTT 11		6,10 €	6,60 €	7,10 €
BTT 12		6,90 €	7,50 €	8,10 €

Sistema Tariffario Cotral SpA	Dettaglio	Tariffa base	Dal 01/01/2024	Dal 01/01/2026
BTTR50 1	Biglietti a Tratta Tariffaria Ridotti del 50%	0,60 €	0,70 €	0,80 €
BTTR50 2		0,70 €	0,80 €	0,90 €
BTTR50 3		1,10 €	1,20 €	1,30 €
BTTR50 4		1,40 €	1,60 €	1,80 €
BTTR50 5		1,70 €	1,90 €	2,10 €
BTTR50 6		2,00 €	2,20 €	2,40 €
BTTR50 7		2,20 €	2,40 €	2,60 €
BTTR50 8		2,30 €	2,50 €	2,70 €
BTTR50 9		2,50 €	2,70 €	3,00 €
BTTR50 10		2,70 €	3,00 €	3,30 €
BTTR50 11		3,10 €	3,40 €	3,70 €
BTTR50 12		3,50 €	3,80 €	4,10 €

Sistema Tariffario Cotral SpA	Dettaglio	Tariffa base	Dal 01/01/2024	Dal 01/01/2026
BTTR70 1	Biglietti a Tratta Tariffaria Ridotti del 70%	0,30 €	0,40 €	0,50 €
BTTR70 2		0,40 €	0,50 €	0,60 €
BTTR70 3		0,70 €	0,80 €	0,90 €
BTTR70 4		0,80 €	0,90 €	1,00 €
BTTR70 5		1,00 €	1,10 €	1,20 €
BTTR70 6		1,20 €	1,30 €	1,40 €
BTTR70 7		1,30 €	1,40 €	1,60 €
BTTR70 8		1,40 €	1,60 €	1,80 €
BTTR70 9		1,50 €	1,70 €	1,90 €
BTTR70 10		1,60 €	1,80 €	2,00 €
BTTR70 11		1,80 €	2,00 €	2,20 €
BTTR70 12		2,10 €	2,30 €	2,50 €



- Dinamica del personale: in relazione alla dinamica del personale sono stati proiettati i costi derivanti da accertamenti sanitari e i servizi ai dipendenti;
- Parco mezzi: sulla base della dinamica dell'evoluzione del parco mezzi sono stati proiettati i costi derivanti dalle assicurazioni;
- Inflazione: gli altri costi per servizi sono stati adeguati all'inflazione.
- Godimento beni di terzi: i costi relativi al godimento beni di terzi sono stati stimati puntualmente:
  - Canone di locazione: è stato stimato in relazione alla chiusura degli impianti e adeguando all'inflazione il costo del budget 2020 a cui si sono aggiunti, a partire dal 2023, ulteriori canoni di locazione relativi ai nodi di scambio di Ponte Mammolo e Laurentina;
  - Leasing: il costo derivante dal leasing è stato stimato in relazione alla dinamica dell'attuale contratto di leasing esistente;
  - Canoni licenze software: il valore dei canoni licenze software sono stati adeguati all'inflazione per tutto il periodo di affidamento;
- Costo del personale: la proiezione del costo del personale è stata stimata in base all'evoluzione della dinamica del personale che prevede la seguente dinamica di uscite (connesse ai pensionamenti) ed entrate:

Entrate	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Esercizio</b>	<b>60</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>39</b>	<b>27</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>49</b>	<b>49</b>
Autisti	55	0	0	12	27	19	27	21	35	35
Rieti	24	0	0	4	5	7	2	3	12	12
Viterbo	11	0	0	3	9	5	5	5	4	4
Frosinone	9	0	0	2	9	3	11	6	10	10
Latina	11	0	0	3	4	4	9	7	9	9
Indiretti di Esercizio	5	11	8	8	12	8	11	16	14	14
<b>Manutenzione</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>4</b>
Operai di manutenzione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Indiretti di manutenzione	0	2	1	3	2	2	3	8	1	4
<b>Commerciale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Operatori di vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Staff</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>46</b>	<b>52</b>	<b>59</b>	<b>60</b>

Uscite	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Esercizio</b>	<b>60</b>	<b>61</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>39</b>	<b>27</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>49</b>	<b>41</b>
Autisti	55	50	55	58	27	19	27	21	35	28
Rieti	24	17	12	19	5	7	2	3	12	6
Viterbo	11	15	22	14	9	5	5	5	4	5
Frosinone	9	12	12	11	9	3	11	6	10	9
Latina	11	6	9	14	4	4	9	7	9	8
Indiretti di Esercizio	5	11	8	8	12	8	11	16	14	14
<b>Manutenzione</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>9</b>
Operai di manutenzione	0	2	2	3	4	2	4	5	6	5
Indiretti di manutenzione	0	2	1	3	2	2	3	8	1	4
<b>Commerciale</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Operatori di vendita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Staff</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>7</b>
<b>Totale</b>	<b>62</b>	<b>68</b>	<b>74</b>	<b>77</b>	<b>48</b>	<b>36</b>	<b>50</b>	<b>57</b>	<b>65</b>	<b>57</b>

Negli Anni dal 2024 al 2026 si prevede una riduzione del 7% a fine 2026 del personale di guida in relazione alla riduzione prevista delle percorrenze del 10% nel 2024.

Inoltre, all'interno del costo del personale è stato tenuto in considerazione l'effetto derivante dal rinnovo del CCNL, la cui stima è basata su un ammontare mensile medio pari a € 30 per il parametro 175. E' stato inoltre ipotizzato il riconoscimento

delle indennità anche sulle ferie, per un costo unitario aggiuntivo di € 200/anno per ciascuna unità di personale.

- Oneri diversi di gestione: i costi relativi agli oneri diversi di gestione sono stati adeguati all'inflazione per tutto il periodo di affidamento.

In relazione alla gestione finanziaria, è stata ipotizzata l'apertura di un mutuo per il finanziamento della digitalizzazione dei processi aziendali pari a € 5 milioni nel 2022, una cessione del credito per € 30 milioni nel 2023 ad un tasso di interesse del 3% di durata 12 mesi; l'apertura di un mutuo per il finanziamento dell'acquisto della sede aziendale nel 2023 pari a € 8 milioni, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%. A chiusura di Piano, è stata ipotizzata una ulteriore linea di credito nel 2032 di € 6,5 milioni per sostenere la cassa, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%. E' stato inoltre ipotizzato il rimborso dell'attuale finanziamento in essere nel 2022, periodo precedente all'arco di Piano. Inoltre, Sono stati rettificati i saldi di fine anno del Budget finanziario di € 5 milioni c.a. a titolo di riparto a valere sui cd Contributi c/esercizio per mancati ricavi tariffari, con erogazione attesa entro il 31/12/2022, in base a quanto indicato nel DM 489 del MIMS di concerto con il MEF.

Per la stima delle imposte, in considerazione del beneficio derivante dal recupero delle perdite pregresse, è stata utilizzata l'aliquota prevista dal bilancio di esercizio 2020 di Cotral pari a 2,23% per il calcolo dell'IRES e l'aliquota ordinaria pari a 5,12% per il calcolo dell'IRAP.

In considerazione dell'utile ragionevole, nel periodo di affidamento non è stato previsto di corrispondere una remunerazione dell'utile, al netto del 2022, come previsto dal recente Piano Industriale approvato, pari al 2% del Capitale Sociale.

#### 4 Metodologia di elaborazione del PEF

Il presente capitolo è finalizzato a dare una visione d'insieme di tutto il processo che ha condotto alla redazione del PEF, al fine di garantire chiarezza nell'esposizione dei passaggi logici e matematici seguiti.

Di seguito si riporta, infatti, la metodologia adottata nell'elaborazione di tutti i sistemi di conto alla base del PEF, suddivisi per Conto Economico e Stato Patrimoniale, con indicazione dei dati di input, dell'algoritmo di calcolo e sintesi delle ratio sottostanti la loro quantificazione.

<b>Conto Economico</b>			
<b>Ricavi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
Ricavi Titoli di Viaggio Metrebus Roma	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Numero di titoli venduti nel 2019 e 2021 per tipologia</li> <li>• Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento</li> </ul>	1. Proiezione delle quantità dei titoli di viaggio venduti per ciascun anno di affidamento in relazione alle percorrenze previste 2. Utilizzo delle tariffe definite a livello regionale per le manovre tariffarie previste a partire dal 01/01/2024 (circa +7,5% di incremento del valore dei titoli di	1. E' stato ipotizzato un ritorno alle quantità vendute pari all'80% dei livelli del 2019 nel 2026 e del 90% nel 2032.

<b>Conto Economico</b>			
<b>Ricavi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tariffa per tipologia di titolo di viaggio</li> <li>Manovra tariffaria prevista da agosto 2025</li> </ul>	viaggio) e 01/01/2026 (circa +7,5% di incremento del valore dei titoli di viaggio) 3. Prodotto tra le quantità di titoli di viaggio e le tariffe definite per ciascun anno di affidamento 4. Calcolo dei ricavi attraverso la scorporazione dell'IVA (10%)	
Ricavi Titoli di Viaggio Metrebus Lazio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di titoli venduti nel 2019 e 2021 per tipologia</li> <li>Percentuale di incremento del numero di titoli di viaggio venduti nel periodo di affidamento</li> <li>Tariffa per tipologia di titolo di viaggio</li> <li>Manovra tariffaria prevista a gennaio 2024 e ad agosto 2025</li> </ul>	1. Proiezione delle quantità dei titoli di viaggio venduti per ciascun anno di affidamento in relazione alle percorrenze previste 2. Utilizzo delle tariffe definite dalla Regione Lazio per le manovre tariffarie previste dal 01/01/2024 (circa +7,5% di incremento del valore dei titoli di viaggio) e quella prevista a partire dal 01/01/2026 (circa +7,5% di incremento del valore dei titoli di viaggio) 3. Prodotto tra le quantità di titoli di viaggio e le tariffe definite per ciascun anno di affidamento 4. Calcolo dei ricavi attraverso la scorporazione dell'IVA (10%)	1. E' stato ipotizzato un ritorno alle quantità vendute pari all'80% dei livelli del 2019 nel 2026 e del 90% nel 2032.
Ricavi Titoli di Viaggio Cotral	<ul style="list-style-type: none"> <li>Numero di titoli venduti nel 2019 e 2021 per tipologia</li> <li>Percentuale di incremento del numero di titoli di viaggio venduti nel periodo di affidamento</li> <li>Tariffa per tipologia di titolo di viaggio</li> <li>Manovra tariffaria prevista a gennaio 2024 e ad agosto 2025</li> </ul>	1. Proiezione delle quantità dei titoli di viaggio venduti per ciascun anno di affidamento in relazione alle percorrenze previste 2. Previsione di manovra tariffaria nell'ordine del +7,5% di incremento del valore dei titoli di viaggio a partire da gennaio 2024 e un ulteriore +7,5% di incremento del valore dei titoli di viaggio a partire dal 01/01/2026. 3. Prodotto tra le quantità di titoli di viaggio e le tariffe definite per ciascun anno di affidamento 4. Calcolo dei ricavi attraverso la scorporazione dell'IVA (10%)	1. E' stato ipotizzato un ritorno alle quantità vendute pari all'80% dei livelli del 2019 nel 2026 e del 90% nel 2032.
Corrispettivi da Contratto di Servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ricavi da tariffa</li> <li>Altri ricavi</li> <li>Costi</li> <li>Capitale Investito Netto Regolatorio</li> </ul>	1. Per la stima dei corrispettivi derivanti da Contratto di Servizio è stato utilizzato l'algoritmo indicato nell'Annesso 5 agli schemi 1-3 della Delibera ART 154/2019	

<b>Conto Economico</b>			
<b>Ricavi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
Ricavi da sanzioni per evasione tariffaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ricavi da Vendita Titoli di Viaggio</li> <li>Valore consuntivo 2019</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stima del valore del 2023 sulla base del prodotto tra il valore dei ricavi da Vendita Titoli di Viaggio del 2023 e il rapporto tra il valore consuntivo 2019 dei ricavi da sanzione tariffaria e i ricavi da vendita titoli di viaggio del 2019, adeguando all'inflazione</li> <li>2. Per gli anni successivi, stima sulla base del prodotto tra il valore dei ricavi da Vendita Titoli di Viaggio dell'anno in corso e il rapporto tra il valore dell'anno precedente dei ricavi da sanzione tariffaria e i ricavi da vendita titoli di viaggio dell'anno precedente, adeguando all'inflazione</li> </ol>	
Rimborso delle accise	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore a chilometro per il rimborso delle accise</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Evoluzione della dinamica del parco mezzi per tipologia di mezzi</li> <li>2. Stima delle percorrenze per tipologia di mezzo per ciascun anno di affidamento</li> <li>3. Stima dei consumi totali in litri per i mezzi a gasolio per classe di emissione, in relazione al consumo a chilometro per tipologia di mezzo</li> <li>4. Prodotto dei litri individuati e del valore del rimborso delle accise a chilometro</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evoluzione del parco mezzi per tipologia di mezzi con la previsione di dismissione dei mezzi più vecchi e inquinanti e l'immissione di nuovi mezzi</li> <li>• Percorrenza media per tipologia di mezzi sulla base delle percorrenze del 2019, con la previsione di incrementare le percorrenze dei nuovi mezzi, con conseguente riduzione dei consumi</li> <li>• Stima dei consumi dei mezzi in relazione agli attuali consumi al litro registrati dai mezzi</li> <li>• Valore del rimborso delle accise a chilometro pari a 0,214179 €/km per i mezzi Euro 5 e successivi</li> </ul>
Ricavi da pubblicità	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Applicazione dei tassi di crescita obiettivo definiti dal Management sul valore di budget del 2022</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento del valore di budget pari al 5% annuo</li> </ul>
Ricavi diversi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stima dei ricavi derivanti dal buy back della manutenzione per ciascun anno di affidamento ipotizzato anche su mezzi Solaris in coerenza con le uscite di bus Iveco, fino a garantire la saturazione del personale di officina</li> <li>2. Applicazione dell'inflazione annua al valore di budget dei ricavi diversi e somma dei ricavi da servizio nelle aree a domanda debole e dei ricavi da manutenzione</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ricavi per il buy-back di manutenzione stimati considerando una media di 4 bus gestiti ad operaio di officina, prevedendo per il buy back un ricavo medio a bus nel periodo di € 3.790</li> </ul>

<i>Conto Economico</i>			
<i>Ricavi</i>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
Contributi in conto esercizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cespiti acquisiti mediante finanziamento pubblico</li> </ul>	1. Stima degli ammortamenti dei cespiti contribuiti antecedenti al 2021 2. Stima degli ammortamenti dei cespiti contribuiti previsti dal Piano Investimenti 3. Somma dei valori degli ammortamenti individuati	

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
<b>Costi per materie prime</b>			
Lubrificanti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive di chilometri fuori servizio</li> <li>Costo al chilometro per tipologia di mezzi</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stima del costo a chilometro per tipologia di mezzi, adeguando all'inflazione per ciascun anno di affidamento</li> <li>2. Prodotto tra il costo a chilometro e le percorrenze previste per ciascuna tipologia di mezzi</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinamica prospettica del costo a chilometrico con previsioni di valori correttivi funzionali a riflettere il costo di acquisto delle materie prime</li> </ul>
Pneumatici	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento</li> </ol>	
Ricambi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive di chilometri fuori servizio</li> <li>Costo al chilometro per tipologia di mezzi</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stima del costo a chilometro per tipologia di mezzi, adeguando all'inflazione per ciascun anno di affidamento</li> <li>2. Prodotto tra il costo a chilometro e le percorrenze previste per ciascuna tipologia di mezzi</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinamica prospettica del costo a chilometrico con previsioni di valori correttivi funzionali a riflettere il costo di acquisto delle materie prime</li> </ul>
Massa vestiario	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore base da contratto di Gara</li> <li>Evoluzione dinamica personale viaggiante</li> <li>Valore annuo per addetto</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Proiezione in relazione ai valori presenti nel contratto di Gara stipulato, con previsione di ricambio della massa vestiario ogni 3 annualità</li> <li>2. Stima del valore medio ad addetto</li> <li>3. Proiezione in relazione alla dinamica del numero del personale viaggiante per ciascun anno di affidamento e adeguato all'inflazione</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Previsione di andamento del costo della massa vestiario con un picco ogni tre anni per la sostituzione dei capi per tutto il personale di esercizio, negli altri due anni utilizzato il costo medio Cotral adeguato all'inflazione</li> </ul>
Carburante da trazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive dei chilometri fuori servizio</li> <li>Numero di mezzi per tipologia di servizio con distinzione di alimentazione (diesel, metano, elettrici)</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Evoluzione della dinamica del parco mezzi per tipologia di mezzi</li> <li>2. Stima delle percorrenze per tipologia di mezzo per ciascun anno di affidamento</li> <li>3. Stima dei consumi totali in litri (per gasolio e metano) per classe di emissione e in Kwh per i mezzi elettrici, in relazione al consumo a chilometro per tipologia di mezzo</li> <li>4. Prodotto tra i consumi individuati e il relativo costo al litro e kwh</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evoluzione del parco mezzi per tipologia di mezzi con la previsione di dismissione dei mezzi più vecchi e inquinanti e l'immissione di nuovi mezzi</li> <li>Percorrenza media per tipologia di mezzi sulla base delle percorrenze del 2019, con la previsione di incrementare le percorrenze dei nuovi mezzi, con conseguente riduzione dei consumi</li> <li>Stima dei consumi dei mezzi in relazione agli attuali consumi al litro registrati dai mezzi</li> </ul>



<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumo a chilometro per tipologia di mezzo</li> <li>Costo a litro</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Costo €/l per il gasolio è stato proiettato in considerazione delle previsioni prospettiche dell'indice "World Bank Crude Oil". Il costo €/l è stato stimato scorporando la quota parte delle accise dal costo</li> <li>Costo €/m<sup>3</sup> per il metano è stato proiettato in considerazione delle previsioni prospettiche dell'indice "World Bank Natural Gas". Il costo €/l è stato stimato scorporando la quota parte delle accise dal costo</li> <li>Il costo Kwh è stato adeguato all'inflazione dal costo base individuato 2022</li> </ul>
Altri consumi di materiali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento	
<b>Costi per servizi</b>			
Accertamenti sanitari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> <li>Evoluzione dinamica personale</li> <li>Valore annuo per addetto</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Individuazione del valore annuo per addetto dal costo di budget 2022</li> <li>Adeguamento all'inflazione del valore annuo per addetto</li> <li>Prodotto tra il valore annuo per addetto e la dinamica del personale</li> <li>A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli accertamenti sanitari, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo afferente alla parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Vigilanza	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento</li> <li>A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Assicurazioni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> <li>Evoluzione parco mezzi</li> <li>Valore annuo per mezzo</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Evoluzione della dinamica del parco mezzi</li> <li>Stima del valore annuo delle assicurazioni per mezzo</li> <li>Stima del valore annuo delle assicurazioni per mezzo adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evoluzione del parco mezzi</li> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio</li> </ul>

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		4. Prodotto del valore annuo per mezzo per il numero di mezzi 5. A partire dal dato del punto 4. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	sulla somma dei due Contratti di Servizio
Attività di comunicazione e customer care	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Consulenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget 2022 adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Servizi HW e SW	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Lavorazioni di terzi su bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percorrenze previste per ciascun anno di affidamento, comprensive di chilometri fuori servizio</li> <li>Costo al chilometro per tipologia di mezzi</li> </ul>	1. Stima del costo a chilometro per tipologia di mezzi, adeguando all'inflazione per ciascun anno di affidamento 2. Prodotto tra il costo a chilometro e le percorrenze previste per ciascuna tipologia di mezzi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinamica prospettica del costo a chilometrico con previsioni di valori correttivi funzionali a riflettere il maggior ricorso al contratto di global service</li> </ul>
Manutenzione edifici ed impianti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tale valore riflette il contratto di global service che Cotral ha con due distinte società per la manutenzione degli impianti. Si è</li> </ul>

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
			assunto che tale modello operativo sia mantenuto per tutta la durata dell'affidamento
Altre manutenzioni	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Prestazioni lavorative	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto e di costo misto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto delle prestazioni lavorative, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Pulizia e servizi di rimessa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> <li>Evoluzione parco mezzi</li> </ul>	1. Partendo dal valore di budget, è stato individuato il valore unitario a mezzo, proiettandolo per l'evoluzione del parco mezzi e adeguandolo all'inflazione 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al numero del personale totale tra le due BU</li> </ul>
Smaltimento rifiuti/bonifiche ambientali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio</li> </ul>

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	sulla somma dei due Contratti di Servizio
Spese legali e notarili	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Telefonia	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Utenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al numero del personale totale tra le due BU</li> </ul>
Formazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Aggio e gestione tariffaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Percentuale di aggio prevista</li> <li>Ricavi da titoli di viaggio</li> </ul>	1. Prodotto tra la percentuale degli aggi prevista, lasciata invariata per ciascun anno di affidamento e il valore totale dei ricavi da titoli di viaggio	
Servizi TPL affidati a terzi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore consuntivo 2020</li> </ul>	1. Valore di budget lasciato flat per ciascun anno di affidamento del servizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utilizzato valore consuntivo 2020 in quanto nel 2021 sono state registrati anche i costi derivanti dai servizi aggiuntivi</li> </ul>

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
Compensi organi societari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento</li> <li>A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Servizi ai dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore consuntivo 2020</li> <li>Dinamica del personale</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Individuazione del valore annuo per addetto dal costo consuntivo 2020</li> <li>Adeguamento all'inflazione del valore annuo per addetto</li> <li>Prodotto tra il valore annuo per addetto e la dinamica del personale</li> <li>A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto dei servizi ai dipendenti, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Altri servizi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascuno anno di affidamento</li> <li>A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Costi per servizi nelle aree a domanda debole	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scheda economica</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Stima dei costi per servizi nelle aree a domanda debole sulla base delle schede economiche, adeguando i costi all'inflazione per il periodo di affidamento</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Costi per servizi nelle aree a domanda debole sulla base delle schede economiche delle diverse aree interessate, con avvio del servizio da gennaio 2023 per la valle del Comino e per l'area dei Monti Reatini</li> </ul>
<b>Godimento beni di terzi</b>			
Canoni di locazione e noleggio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> <li>Valore dei canoni di locazione</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento</li> <li>Riduzione del canone in relazione alla riduzione dei beni in locazione</li> <li>A partire dal dato del punto 2. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al numero del personale totale tra le due BU</li> </ul>

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria	
Leasing	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano di leasing</li> </ul>	1. Valore sulla base del piano di leasing previsto che termina nel 2024	
Canoni licenze software	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento 2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
<b>Costo del personale</b>			
Costo del lavoro ordinario	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinamica delle entrate e delle uscite</li> <li>Costo medio per tipologia di figura</li> <li>Rinnovo CCNL</li> </ul>	1. Stima del costo del personale uscente 2. Stima del costo del personale entrante 3. Stima del rinnovo del CCNL sulla base del rinnovo unitario da corrispondere a ciascuna risorsa 4. Somma sul valore a budget 2022 per il primo anno dei valori individuati ai punti 1., 2. e 3. e per gli anni successivi sul costo totale ordinario 5. A partire dal dato del punto 4. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria 6. E' stato ipotizzato il riconoscimento delle indennità anche sulle ferie, per un costo unitario aggiuntivo di € 200/anno per ciascuna unità di personale.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> <li>Valore unitario da corrispondere stimato in € 30 per risorsa per 14 mensilità</li> <li>Previsione del rinnovo nel triennio 2022-2024 e 2028-2030</li> </ul>
Costo del lavoro straordinario	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dinamica delle entrate e delle uscite</li> <li>Costo medio per tipologia di figura</li> </ul>	1. Stima del valore unitario per tipologia di figura del costo dello straordinario sulla base del valore di budget 2022 2. Stima del costo del lavoro straordinario sulla base della dinamica del personale e del costo medio per tipologia di figura	
<b>Ammortamenti e svalutazioni</b>			
Ammortamento	<ul style="list-style-type: none"> <li>Libro cespiti</li> <li>Piano Investimenti</li> </ul>	1. Prodotto tra le aliquote di ammortamento (definite per ciascuna categoria di	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto e di costo misto</li> </ul>

<b>Conto Economico</b>			
<b>Costi</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		<p>investimento secondo quanto previsto dalla documentazione di gara) e residuo contabile per ciascun anno di affidamento per libro cespiti e per gli investimenti ipotizzati</p> <p>2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli ammortamenti, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Accantonamenti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rinnovo oneri CCNL</li> <li>Valore unitario del rinnovo</li> <li>Consistenza del personale</li> </ul>	1. Stima dell'accantonamento al fondo oneri rinnovo CCNL sulla base del rinnovo unitario da corrispondere a ciascuna risorsa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore unitario da accantonare stimato in € 30 per risorsa per 14 mensilità</li> <li>Previsione dell'accantonamento nel triennio 2025-2027 e nel 2031</li> </ul>
<b>Oneri diversi di gestione</b>			
Altre imposte e tasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<p>1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento</p> <p>2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte del costo indiretto</li> <li>Riparametrazione di quota parte del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio e quota parte in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Oneri diversi di gestione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	<p>1. Valore di budget adeguato all'inflazione per ciascun anno di affidamento</p> <p>2. A partire dal dato del punto 1. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto e di costo misto</li> <li>Riparametrazione del costo indiretto alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli oneri diversi di gestione, stimandolo in relazione</li> </ul>

<i>Conto Economico</i>			
<i>Costi</i>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria	al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale



<b>Conto Economico</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
<b>Oneri finanziari</b>			
Proventi e oneri finanziari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano di ammortamento del finanziamento in essere</li> </ul>	1. Individuazione della quota interessi dal piano di ammortamento del finanziamento in essere per ciascun anno di affidamento e stima degli oneri finanziari derivanti dall'accensione della linea di credito del 2023 e del 2032	<ul style="list-style-type: none"> <li>Oneri finanziari basati su tasso di interesse del 3% per la cessione del credito nel 2023 con importo pari a € 30 milioni per 12 mesi; interesse del 3% su mutuo acceso nel 2022 con importo pari a € 5 milioni; interesse del 3% su mutuo acceso nel 2023 con importo pari a € 8 milioni; interesse del 3% su mutuo acceso nel 2032 con importo pari a € 1,8 milioni.</li> </ul>
<b>Imposte</b>			
IRES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aliquota vigente di riferimento per Cotral (consuntivo bilancio 2021)</li> </ul>	1. Calcolo della base imponibile, posta pari all'EBT al netto degli accantonamenti 2. Prodotto per ciascun anno di affidamento tra aliquota fiscale di riferimento di Cotral (consuntivo bilancio 2021) sulla base delle perdite pregresse per l'IRES (2,23%) e la base imponibile definita come da punto 1., nel caso in cui quest'ultima risulti essere positiva	
IRAP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aliquota vigente</li> </ul>	1. Calcolo della base imponibile, posta pari all'EBIT al netto degli accantonamenti 2. Prodotto per ciascun anno di affidamento tra aliquota fiscale prevista per l'IRAP (5,12%) e la base imponibile definita come da punto 1., nel caso in cui quest'ultima risulti essere positiva	

<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Attivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
<b>Immobilizzazioni</b>			
Fabbricati, Impianti e Depositi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Libro cespiti</li> <li>• Piano Investimenti</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</li> <li>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</li> <li>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'investimento previsto riguarda principalmente la ristrutturazione/realizzazione dei nuovi depositi, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 40 milioni</li> </ul>
Impianti specifici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Libro cespiti</li> <li>• Piano Investimenti</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</li> <li>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</li> <li>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'investimento previsto riguarda principalmente la realizzazione di interventi volti all'efficientamento energetico (come ad esempio l'installazione di impianti fotovoltaici o l'illuminazione al led in tutti i depositi), per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 25 milioni</li> </ul>
Flotta bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Libro cespiti</li> <li>• Piano Investimenti</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</li> <li>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</li> <li>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'investimento previsto riguarda l'acquisto di nuovi mezzi per un totale di 910 mezzi, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a circa € 326 milioni</li> </ul>
Infrastrutture tecnologiche	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Libro cespiti</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'investimento previsto riguarda principalmente il rinnovo delle</li> </ul>

<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Attivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano Investimenti</li> </ul>	<p>netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</p> <p>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</p> <p>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</p> <p>4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria</p>	<p>infrastrutture tecnologiche, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 9 milioni</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste</li> <li>Riparametrizzazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
Macchine elettroniche	<ul style="list-style-type: none"> <li>Libro cespiti</li> <li>Piano Investimenti</li> </ul>	<p>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento</p> <p>2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento</p> <p>3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2.</p> <p>4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria e sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investimento previsto riguarda principalmente il rinnovo delle macchine elettroniche, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 2 milioni</li> <li>Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste</li> <li>Riparametrizzazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> <li>Individuazione della quota parte di immobilizzazioni indirette tra la parte automobilistica e ferroviaria, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il valore delle immobilizzazioni indirette, riparametrizzazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Licenze	<ul style="list-style-type: none"> <li>Libro cespiti</li> </ul>	<p>1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investimento previsto riguarda principalmente il rinnovo delle licenze, per un importo totale nel</li> </ul>

<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Attivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano Investimenti</li> </ul>	ammortamento previste per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. 4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria	periodo di affidamento pari a oltre € 4 milioni <ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste</li> <li>Riparametrazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Software	<ul style="list-style-type: none"> <li>Libro cespiti</li> <li>Piano Investimenti</li> </ul>	1. Per il libro cespiti, importo pari al valore residuo contabile al netto delle quote di ammortamento previste per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al costo storico di acquisto al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota di ammortamento dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Somma dei valori individuati al punto 1. e al punto 2. 4. A partire dal dato del punto 3. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del Contratto di Servizio della BU automobilistica stessa rispetto al Contratto di Servizio della BU ferroviaria	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'investimento previsto riguarda principalmente l'implementazione e il rinnovo dei software, per un importo totale nel periodo di affidamento pari a oltre € 12 milioni</li> <li>Individuazione della quota parte delle immobilizzazioni indirette e miste</li> <li>Riparametrazione delle immobilizzazioni indirette alla BU automobilistica in relazione al valore del rispettivo Contratto di Servizio sulla somma dei due Contratti di Servizio</li> </ul>
<b>Attivo circolante</b>			
Rimanenze			<ul style="list-style-type: none"> <li>Non considerata una variazione delle rimanenze nel periodo di affidamento del servizio</li> </ul>
Crediti v/clienti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore consuntivo 2020</li> </ul>	1. Stima del DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) sulla base del rapporto	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DSO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 57 giorni</li> </ul>

<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Attivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		tra il valore dei crediti v/clienti e dei ricavi da titoli di viaggio 2. Mantenimento del DSO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei crediti v/clienti sulla base del DSO e della dinamica dei ricavi da titoli di viaggio	
Crediti v/controllanti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Stima del DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) sulla base del rapporto tra il valore dei crediti v/controllanti del 2020 e dei ricavi da corrispettivi 2. Mantenimento del DSO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei crediti v/controllanti sulla base del DSO e della dinamica dei ricavi da corrispettivi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DSO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 59 giorni</li> <li>Cessione del credito verso Regione Lazio per contributi in c/investimento per un ammontare pari € 30 milioni</li> </ul>
Crediti tributari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore consuntivo 2020</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Stima del DSO (Days Sales Outstanding, tempo medio di incasso) sulla base del rapporto tra il valore dei crediti tributari del 2020 e dei ricavi da corrispettivi</li> <li>Mantenimento del DSO costante per tutta la durata del periodo di concessione</li> <li>Stima del valore dei crediti v/controllanti sulla base del DSO e della dinamica dei ricavi da corrispettivi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DSO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 62 giorni</li> </ul>
Altri crediti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. È stato previsto, in linea con quanto definito nella proposta di concordato da parte di Atac, il pagamento parziale nella misura del 31% nel 2022 del credito verso Atac 2. È stata prevista nel 2022 la compensazione relativa agli oneri di malattia per le annualità comprese nel quadriennio 2015-2018 (in forza del Decreto Interministeriale del 30 luglio 2021 Rimborso Oneri Malattia 2015-2018)	
Disponibilità liquide	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Definita sulla base dello sviluppo del Rendiconto Finanziario	

<i>Stato Patrimoniale</i>			
<b>Attivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
Ratei e risconti attivi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di budget 2022</li> </ul>	1. Definiti proporzionalmente sulla base dell'andamento dei ricavi totali	

<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Passivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
<b>Patrimonio Netto</b>			
Capitale Sociale, riserva legale e utili/perdite a nuovo/d'esercizio	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Destinazione del 5% dell'utile di esercizio a riserva legale fino al limite del 20% del capitale sociale</li> <li>Previsione di distribuzione di dividendi alla Regione nella misura del 2% del Capitale Sociale (pari a € 1.000.000) per il 2022</li> <li>Riporto a nuovo di utili e perdite di ciascun esercizio per il periodo di affidamento</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Prevista destinazione a riserva legale, attraverso l'accantonamento del 5%, dell'utile di esercizio fino al raggiungimento di un importo pari al 20% del Capitale Sociale, come previsto dall'art. 2430 comma 1 del Codice civile</li> </ul>
<b>Fondi</b>			
Fondo di trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> <li>Uscite del personale per ciascun anno di affidamento</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sottrazione al fondo dell'importo relativo al personale previsto in uscita per ciascun anno di affidamento</li> <li>Applicazione del tasso di rivalutazione annua (1,5% + 75% dell'Istat FOI) al fondo TFR per i successivi anni di affidamento</li> <li>A partire dal dato del punto 2. è stata calcolata la quota della BU automobilistica sulla base dei valori del numero di FTE presenti nella BU automobilistica stessa rispetto agli FTE presenti nella BU ferroviaria</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Previsione dei pensionamenti fornita sulla base di stime del raggiungimento del limite di età lavorabile</li> <li>Individuazione della quota parte di costo indiretto tra la parte automobilistica e ferroviaria del costo misto degli accertamenti sanitari, stimandolo in relazione al numero del personale per ciascuna BU. Individuato il costo indiretto, riparametrazione del costo alla BU automobilistica in relazione al numero del personale amministrativo della parte automobilistica sul totale del personale</li> </ul>
Fondo rischi e oneri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Non considerata una variazione del fondo rischi e oneri per gli anni di affidamento del servizio</li> </ul>
Fondo oneri rinnovo CCNL	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore consuntivo 2020</li> <li>Valore unitario del rinnovo</li> <li>Consistenza del personale</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Stima dell'accantonamento al fondo oneri rinnovo CCNL sulla base del rinnovo unitario da corrispondere a ciascuna risorsa</li> <li>Riduzione del fondo oneri rinnovo CCNL in corrispondenza del rinnovo contrattuale e previsione di nessun accantonamento nel periodo di vigenza contrattuale della durata di tre anni</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore unitario da accantonare stimato in € 30 per risorsa per 14 mensilità</li> <li>Previsione dell'accantonamento nel triennio 2025-2027 e nel 2031</li> </ul>
<b>Passivo circolante</b>			
Debiti v/fornitori	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore dei debiti</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 117 giorni</li> </ul>

<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Passivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		v/fornitori e della somma dei costi per materie prime e costi per servizi 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica della somma dei costi per materie prime e dei costi per servizi	
Debiti tributari	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> </ul>	1. Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore dei debiti tributari e della somma di tutti i costi 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica di tutti i costi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 7 giorni</li> </ul>
Debiti v/istituti previdenziali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> </ul>	1. Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore dei debiti v/istituti previdenziali e della somma di tutti i costi 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica di tutti i costi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 20 giorni</li> </ul>
Debiti verso banche	<ul style="list-style-type: none"> <li>Piano di ammortamento del finanziamento in essere</li> </ul>	1. Individuazione della quota interessi dal piano di ammortamento del finanziamento in essere per ciascun anno di affidamento e dell'apertura della linea di credito dovuta allo sfasamento temporale dell'incasso del Fondo Coesione e Sviluppo 2. Ipotesi di accensione 2 linee di credito nel 2022 e 2023 e 1 nel 2032, ad un tasso del 3%.	Ipotesi di accensione di due linee di credito nel 2022 e 2023, per il finanziamento della digitalizzazione dei processi aziendali pari a € 5 milioni nel 2022, di durata 10 anni e tasso di interesse al 3% ed un mutuo per il finanziamento dell'acquisto della sede aziendale nel 2023 pari a € 8 milioni, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%. E' stata ipotizzata una ulteriore linea di credito nel 2032 di € 1,8 milioni per sostenere la cassa, di durata 15 anni e tasso di interesse al 3%
Altri debiti	<ul style="list-style-type: none"> <li>Valore di consuntivo 2020</li> </ul>	1. Stima del DPO (Days Payable Outstanding, tempo medio di pagamento) sulla base del rapporto tra il valore degli altri	<ul style="list-style-type: none"> <li>Il valore medio del DPO per tutto il periodo di concessione è stato assunto pari a 25 giorni</li> </ul>



<b>Stato Patrimoniale</b>			
<b>Passivo</b>			
<i>Valore di riferimento</i>	<i>Input</i>	<i>Algoritmo di calcolo</i>	<i>Ratio di quantificazione</i>
		debiti e della somma dei costi del personale, godimento beni di terzi e oneri diversi di gestione 2. Mantenimento del DPO costante per tutta la durata del periodo di concessione 3. Stima del valore dei debiti v/fornitori sulla base del DPO e della dinamica dei costi del personale, godimento beni di terzi e oneri diversi di gestione	
Ratei e risconti passivi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valore dei contributi pubblici pregressi</li> <li>• Valore dei contributi pubblici previsti</li> <li>• Valore dei ricavi dei titoli di viaggio</li> </ul>	1. Per i contributi pregressi, importo pari al valore residuo contabile al netto della quota riscontata nell'esercizio per ciascun anno di affidamento 2. Per il Piano Investimenti, importo pari al valore storico del contributo per ciascuna annualità al netto della quota riscontata dell'esercizio per il primo anno di affidamento e valore residuo contabile al netto della quota riscontata dell'esercizio per i successivi anni di affidamento 3. Per i ratei e risconti derivanti dalla vendita di titoli di viaggio, definiti proporzionalmente sulla base dell'andamento dei costi totali 4. Somma dei valori individuati al punto 1. al punto 2. e al punto 3.	

## 5 Schemi di PEF Annesso 5

### Schema 1 – Conto Economico Regolatorio

Schema 1 - Conto Economico regolatorio	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10	Totale
<b>Ricavi</b>											
Ricavi da traffico	50.237.290	56.250.619	57.747.644	64.492.766	65.835.590	67.178.414	68.521.238	69.864.062	71.206.885	72.549.709	643.884.215
Altri ricavi e proventi inerenti al servizio	22.267.337	24.108.787	24.885.906	24.948.697	25.482.364	29.190.829	26.628.576	28.653.868	30.495.934	37.938.595	274.600.894
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>72.504.627</b>	<b>80.359.405</b>	<b>82.633.550</b>	<b>89.441.463</b>	<b>91.317.953</b>	<b>96.369.243</b>	<b>95.149.814</b>	<b>98.517.930</b>	<b>101.702.819</b>	<b>110.488.304</b>	<b>918.485.109</b>
<b>Effetti positivi di rete indotti</b>											-
<b>Costi</b>											
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(44.793.835)	(42.072.501)	(40.329.076)	(40.460.235)	(42.105.531)	(40.189.967)	(39.771.393)	(38.880.350)	(38.084.427)	(38.084.427)	(404.751.742)
Costi per servizi	(69.542.005)	(67.669.476)	(68.777.860)	(69.858.719)	(70.716.475)	(71.517.675)	(72.427.853)	(71.785.789)	(71.414.779)	(71.414.779)	(705.125.410)
Costi per godimento beni di terzi	(8.893.241)	(6.233.371)	(5.150.390)	(5.181.036)	(5.211.859)	(5.255.785)	(5.312.398)	(5.361.345)	(5.405.429)	(5.405.429)	(57.470.283)
Costo del personale	(141.236.860)	(139.354.437)	(136.582.096)	(134.018.825)	(133.334.372)	(134.132.181)	(134.904.756)	(135.435.028)	(134.750.542)	(134.751.056)	(1.368.500.152)
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(2.795.302)	(2.835.773)	(2.881.406)	(2.907.252)	(2.932.885)	(2.962.553)	(2.996.077)	(3.027.193)	(3.057.465)	(3.057.465)	(29.453.373)
Oneri diversi di gestione	(267.261.243)	(258.165.558)	(253.720.829)	(252.426.066)	(254.301.123)	(254.038.161)	(255.412.477)	(254.489.706)	(252.712.642)	(252.713.156)	(2.555.240.960)
<b>Totale costi operativi</b>	<b>(194.756.616)</b>	<b>(177.806.152)</b>	<b>(171.087.279)</b>	<b>(162.984.603)</b>	<b>(162.983.169)</b>	<b>(157.668.918)</b>	<b>(160.262.663)</b>	<b>(155.971.776)</b>	<b>(151.009.823)</b>	<b>(142.224.851)</b>	<b>(1.636.755.851)</b>
<b>Risultato Operativo Lordo (EBITDA)</b>	<b>(21.601.815)</b>	<b>(25.524.868)</b>	<b>(26.996.494)</b>	<b>(27.963.153)</b>	<b>(29.178.328)</b>	<b>(30.040.387)</b>	<b>(31.026.654)</b>	<b>(34.549.124)</b>	<b>(36.399.446)</b>	<b>(35.889.072)</b>	<b>(299.169.341)</b>
<b>Totale Ammortamenti</b>	<b>(218.518.431)</b>	<b>(205.491.020)</b>	<b>(201.306.978)</b>	<b>(194.152.610)</b>	<b>(195.364.855)</b>	<b>(189.869.305)</b>	<b>(193.449.317)</b>	<b>(192.680.900)</b>	<b>(190.606.260)</b>	<b>(181.311.788)</b>	<b>(1.962.751.464)</b>
<b>Risultato Operativo Netto (EBIT)</b>											
Utilizzo fondi per rischi ed oneri pertinenti agli OSP											

## Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio

Schema 2 Stato Patrimoniale Regolatorio	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10	Totale
Immobilizzazioni Immateriali	4.404.946	5.603.163	5.409.162	5.142.339	4.561.951	4.313.600	4.338.815	4.189.331	3.976.418	3.627.572	45.567.297
Immobilizzazioni Materiali	181.430.290	188.397.786	189.459.582	183.373.989	190.598.552	182.062.809	178.807.149	184.557.003	180.129.389	238.642.046	1.897.458.594
Altre Immobilizzazioni	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totale Immobilizzazioni</b>	<b>185.835.236</b>	<b>194.000.949</b>	<b>194.868.744</b>	<b>188.516.327</b>	<b>195.160.503</b>	<b>186.376.409</b>	<b>183.145.964</b>	<b>188.746.334</b>	<b>184.105.807</b>	<b>242.269.618</b>	<b>1.943.025.891</b>
Rimanenze	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	8.575.116	85.751.162
Crediti	32.836.314	16.485.706	8.980.804	11.193.339	16.121.934	14.887.347	22.292.463	43.573.272	34.323.101	16.019.916	216.714.196
- di cui: commerciali	7.905.295	8.851.548	9.087.118	10.148.525	10.359.830	10.571.136	10.782.441	10.993.747	11.205.052	11.416.358	101.321.050
- di cui: Altri crediti	24.931.019	7.634.158	(106.314)	1.044.815	5.762.104	4.316.211	11.510.021	32.579.525	23.118.048	4.603.558	115.393.146
<b>Totale Attivo Circolante</b>	<b>41.411.430</b>	<b>25.060.822</b>	<b>17.555.920</b>	<b>19.768.455</b>	<b>24.697.051</b>	<b>23.462.463</b>	<b>30.867.579</b>	<b>52.148.388</b>	<b>42.898.217</b>	<b>24.595.032</b>	<b>302.465.358</b>
Debiti	(72.512.188)	(69.489.814)	(67.801.490)	(66.841.542)	(66.563.001)	(65.228.921)	(64.421.762)	(62.848.543)	(61.190.093)	(66.779.459)	(663.676.812)
- di cui: Debiti verso fornitori	(36.707.338)	(35.232.485)	(35.028.606)	(35.417.722)	(36.221.323)	(35.857.137)	(36.021.387)	(35.529.186)	(35.154.544)	(35.154.544)	(356.324.272)
<b>Totale Debiti</b>	<b>(72.512.188)</b>	<b>(69.489.814)</b>	<b>(67.801.490)</b>	<b>(66.841.542)</b>	<b>(66.563.001)</b>	<b>(65.228.921)</b>	<b>(64.421.762)</b>	<b>(62.848.543)</b>	<b>(61.190.093)</b>	<b>(66.779.459)</b>	<b>(663.676.812)</b>
<b>Capitale Investito Netto Regolatorio</b>	<b>154.734.479</b>	<b>149.571.957</b>	<b>144.623.175</b>	<b>141.443.240</b>	<b>153.294.552</b>	<b>144.609.951</b>	<b>149.591.781</b>	<b>178.046.180</b>	<b>165.813.931</b>	<b>200.085.191</b>	<b>1.581.814.437</b>

## Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio simulato

Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio simulato	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10	Totale
Entrate relative a ricavi generati dall'assolvimento degli OSP	72.504.627	80.359.405	82.633.550	89.441.463	91.317.953	96.369.243	95.149.814	98.517.930	101.702.819	110.488.304	918.485.109
Effetti positivi di rete indotti											-
<b>Entrate + effetti positivi di rete</b>	<b>72.504.627</b>	<b>80.359.405</b>	<b>82.633.550</b>	<b>89.441.463</b>	<b>91.317.953</b>	<b>96.369.243</b>	<b>95.149.814</b>	<b>98.517.930</b>	<b>101.702.819</b>	<b>110.488.304</b>	<b>918.485.109</b>
Uscite relative a costi sostenuti per l'assolvimento degli OSP	288.863.059	283.690.426	280.717.323	280.389.219	283.479.451	284.078.548	286.439.130	289.038.829	289.112.089	288.602.227	2.854.410.301
Capitale investito Netto (CIN) Regolatorio	154.734.479	149.571.957	144.623.175	141.443.240	153.294.552	144.609.951	149.591.781	178.046.180	165.813.931	200.085.191	1.581.814.437
Tasso di congrua remunerazione del CIN (%)											5,52%
Remunerazione del capitale investito (utile ragionevole)	8.541.343	8.256.372	7.983.199	7.807.667	8.461.859	7.982.469	8.257.466	9.828.149	9.152.929	11.044.703	87.316.157
<b>Uscite + Utile ragionevole</b>	<b>297.404.402</b>	<b>291.946.798</b>	<b>288.700.522</b>	<b>288.196.886</b>	<b>291.941.311</b>	<b>292.061.017</b>	<b>294.696.597</b>	<b>298.866.979</b>	<b>298.265.018</b>	<b>299.646.930</b>	<b>2.941.726.458</b>
<b>Effetto Finanziario Netto (Compensazione variabile)</b>	<b>224.899.775</b>	<b>211.587.392</b>	<b>206.066.972</b>	<b>198.755.422</b>	<b>200.623.357</b>	<b>195.691.774</b>	<b>199.546.783</b>	<b>200.349.049</b>	<b>196.562.198</b>	<b>189.158.626</b>	<b>2.023.241.349</b>
<b>Entrate + Effetti positivi di rete + Compensazione variabile</b>	<b>297.404.402</b>	<b>291.946.798</b>	<b>288.700.522</b>	<b>288.196.886</b>	<b>291.941.311</b>	<b>292.061.017</b>	<b>294.696.597</b>	<b>298.866.979</b>	<b>298.265.018</b>	<b>299.646.930</b>	<b>2.941.726.458</b>
VAN L											2.212.724.325
VAN H											2.212.724.325
VAN I											1.533.060.858
Compensazione costante											203.582.922
Poste figurative	21.316.852	8.004.470	2.484.050	(4.827.500)	(2.959.565)	(7.891.148)	(4.036.139)	(3.233.873)	(7.020.724)	(14.424.296)	

### Schema 3 – Piano Finanziario Regolatorio simulato

Schema 4 - Rendiconto Finanziario	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6	Anno 7	Anno 8	Anno 9	Anno 10	Totale
Incessi da tariffa	54.002.915	55.370.323	57.551.305	63.437.446	66.579.032	66.965.661	68.278.080	69.602.356	71.002.855	72.321.703	644.111.677
Incessi da corrispettivo	249.197.775	230.212.392	214.191.972	198.755.422	196.223.357	197.991.774	192.146.783	179.849.049	206.562.198	209.158.626	2.074.289.348
Altri incassi	22.267.337	24.108.787	24.885.906	24.948.697	25.482.364	29.190.829	26.628.576	28.653.868	30.495.934	37.938.595	274.600.894
Pagamenti a fornitori per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(53.913.276)	(43.547.353)	(40.532.955)	(40.071.119)	(41.301.930)	(40.534.152)	(39.607.143)	(39.372.552)	(38.459.069)	(38.084.427)	(415.423.976)
Pagamenti a fornitori per servizi	(69.542.005)	(67.669.476)	(68.777.860)	(69.858.719)	(70.716.475)	(71.517.675)	(72.427.853)	(71.785.789)	(71.414.779)	(71.414.779)	(705.125.410)
Pagamenti al personale	(145.237.472)	(143.628.538)	(141.012.081)	(138.487.503)	(136.898.168)	(140.427.346)	(136.488.598)	(139.283.057)	(138.971.681)	(137.236.343)	(1.399.671.787)
Altri pagamenti	27.329.553	(5.022.594)	(21.369.843)	(20.807.802)	(13.015.565)	(18.153.909)	(4.273.445)	34.154.645	11.851.874	(36.183.464)	(45.490.551)
Imposte sul reddito di esercizio	(435.324)	(434.976)	(415.443)	(403.145)	(451.851)	(417.258)	(438.133)	(554.261)	(505.338)	(640.762)	(4.696.489)
<b>Flusso di cassa dell'attività operativa</b>	<b>83.669.504</b>	<b>49.388.564</b>	<b>24.521.001</b>	<b>17.513.278</b>	<b>24.898.764</b>	<b>23.097.924</b>	<b>31.818.268</b>	<b>61.264.259</b>	<b>70.561.995</b>	<b>35.859.148</b>	<b>422.593.705</b>
Investimenti in immobilizzazioni immateriali	(2.139.049)	(2.310.686)	(1.143.517)	(1.324.543)	(1.086.308)	(1.289.331)	(1.393.837)	(1.114.102)	(1.006.825)	(692.439)	(13.506.636)
(Disinvestimenti) in immobilizzazioni immateriali	(82.002.243)	(34.717.724)	(13.200.288)	(6.771.710)	(29.707.112)	(9.873.129)	(30.279.139)	(81.420.312)	(50.908.600)	(65.481.610)	(404.361.868)
Investimenti in immobilizzazioni materiali	(84.141.292)	(37.028.410)	(14.349.805)	(8.096.253)	(30.793.421)	(11.162.460)	(31.672.976)	(82.534.414)	(51.915.425)	(66.174.049)	(417.868.504)
(Disinvestimenti) in immobilizzazioni materiali	8.000.000									6.500.000	14.500.000
<b>Flusso di cassa dell'attività di investimento</b>	<b>(84.141.292)</b>	<b>(37.028.410)</b>	<b>(14.349.805)</b>	<b>(8.096.253)</b>	<b>(30.793.421)</b>	<b>(11.162.460)</b>	<b>(31.672.976)</b>	<b>(82.534.414)</b>	<b>(51.915.425)</b>	<b>(66.174.049)</b>	<b>(417.868.504)</b>
Incremento di mezzi di terzi	(922.302)	(949.971)	(978.470)	(1.007.824)	(1.038.059)	(1.069.201)	(1.101.277)	(1.134.315)	(1.168.344)	(910.708)	(10.280.471)
(Decremento) di mezzi di terzi											
Incremento mezzi propri											
(Decremento) mezzi propri											
<b>Flusso di cassa dell'attività finanziaria</b>	<b>7.077.698</b>	<b>(949.971)</b>	<b>(978.470)</b>	<b>(1.007.824)</b>	<b>(1.038.059)</b>	<b>(1.069.201)</b>	<b>(1.101.277)</b>	<b>(1.134.315)</b>	<b>(1.168.344)</b>	<b>(910.708)</b>	<b>(10.280.471)</b>
<b>Variazione delle disponibilità liquide</b>	<b>6.605.910</b>	<b>11.410.182</b>	<b>9.192.726</b>	<b>8.409.201</b>	<b>(6.931.716)</b>	<b>10.866.264</b>	<b>(955.985)</b>	<b>(22.404.470)</b>	<b>17.478.225</b>	<b>(24.725.610)</b>	<b>8.944.729</b>

## 6 Indicatori di efficienza - obiettivi di efficienza ed efficacia Annesso 7

Nome	Formulazione	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
<b>Efficienza operativa</b>	Costo operativo per vettura-km	3.57	3.83	3.77	3.75	3.78	3.78	3.80	3.78	3.76	3.72
	Costo operativo per posto-km	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05	0.05
	Costo operativo/posti-km (totali)										
<b>Efficienza - produttività</b>	Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	47.909	48.120	48.109	48.035	47.859	48.180	48.527	48.805	48.664	48.623
	Produzione per numero di addetti operativi	30.309	27.837	28.479	29.038	29.038	29.038	29.038	29.038	29.038	28.948
	Produzione per numero di addetti totali	25.611	23.463	23.934	24.355	24.390	24.407	24.442	24.486	24.540	24.519
<b>Efficienza - redditività</b>	Efficienza della rete di trasporto di superficie	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86	0.86
	Ricavi da traffico per vet-km	0.67	0.83	0.85	0.95	0.97	0.99	1.01	1.03	1.05	1.07
	Coverage Ratio	0.19	0.22	0.23	0.25	0.26	0.26	0.27	0.27	0.28	0.29
<b>Efficacia - qualità</b>	N. corse effettive/n. corse programmate	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	Load factor*	41.2%	56.2%	59.4%	64.2%	64.2%	64.2%	64.2%	64.2%	64.2%	64.2%
	Sostenibilità ambientale	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
<b>Monitoraggio</b>	Efficienza energetica	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%	0.0005%
	Velocità commerciale (effettiva)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
	Vett-km (cons)/h servizio										

# **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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 - “Matrice dei rischi”**

## 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 Assessment
			EA	IA	
Operativo	Domanda	Contrazione della domanda di servizio - per inefficienze commerciali, errate stime previsionali, insufficienti livelli qualitativi, ordinarie fluttuazioni di mercato (fatti salvi eventi esterni di natura straordinaria)		X	3
	Offerta	Surplus programmatico		X	2
		Deficit programmatico	X		2
		Disponibilità materiale rotabile		X	2
		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 3% di variazione annua a carico del gestore		4
	Normativo	Modifiche legislative o regolatorie	X		2
		Ritardo per cause non imputabili al gestore nel rilascio di autorizzazioni,	X		2



Altri rischi		certificazioni o altri atti amministrativi da parte di soggetti competenti			
	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		1
		Mancato adeguamento dei corrispettivi/tariffe 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. A titolo esemplificativo e non esaustivo: terremoti, sommosse, pandemie, inondazioni, eventi atmosferici straordinari etc.	X		1

#### 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 sia per le casistiche successivamente riportate, sia per le ulteriori previste dalla matrice.

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 proporzionalmente adeguato alle percorrenze svolte con conseguente mancato miglioramento dei parametri di efficacia.

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

### **3. 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 dall'amministrazione o dal Gestore.

### **4. Rischio associato all'incremento degli oneri finanziari maturati per ritardati pagamenti da parte dell'Ente Affidante ovvero per indisponibilità delle risorse programmate per gli investimenti**

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 l'aumento delle tariffe, laddove applicabile ovvero il monitoraggio delle procedure amministrative di liquidazione delle risorse, la rimodulazione degli investimenti richiesti e la copertura dei costi sostenuti dall'IA per gli oneri finanziari derivanti dall'apertura di ulteriori linee di finanziamento.

### **5. 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.

## **AFFIDAMENTO A COTRAL S.P.A. DEI SERVIZI DI TPL AUTOMOBILISTICO EXTRAURBANO**

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

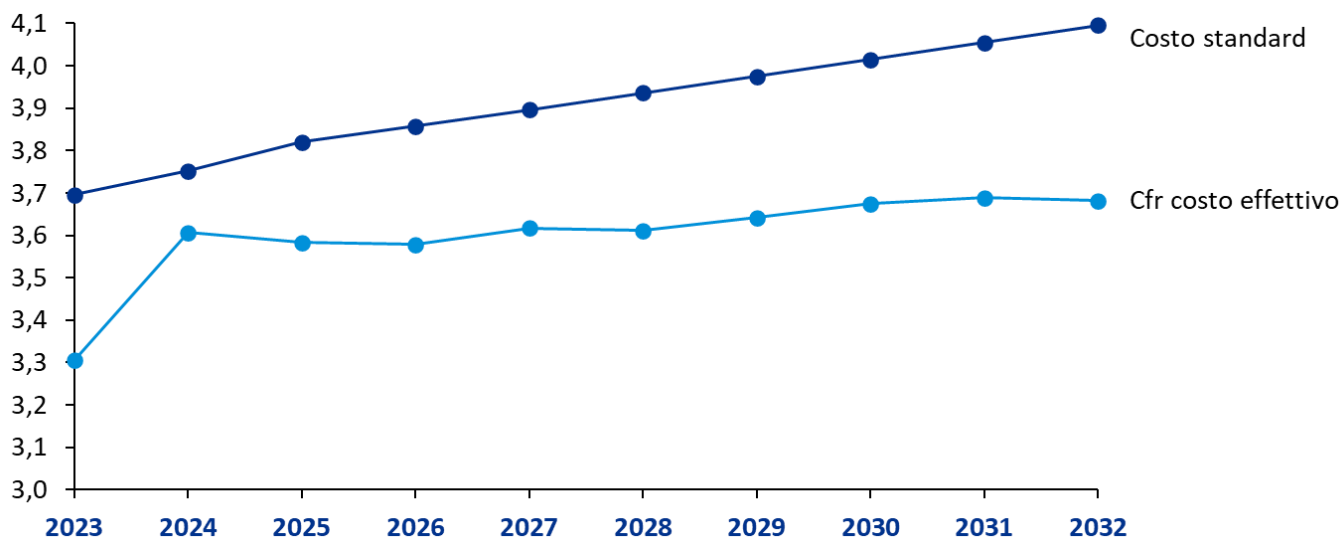
Relazione di affidamento ex misura 2 Delibera ART n. 154/2019

### **Allegato 7 - “Analisi di congruità del Costo Standard”**

### Analisi di congruità del Costo Standard

Nell'elaborazione del PEF è stato tenuto conto dei costi standard, con i quali è stato fatto un confronto per ciascuna annualità di Piano. Le evidenze mostrano un livello di costo effettivo azienda sempre inferiore al riferimento del costo standard, mediamente del 9% nel periodo di 10 anni.

Di seguito, si riporta il *trend* del costo standard (€/Km) e del costo effettivo azienda (€/Km) nel periodo di Piano.



In particolare, si riporta di seguito il dettaglio del costo standard e costo effettivo azienda in valore assoluto (€) per ciascuna annualità di Piano, evidenziando il livello di efficienza aziendale rispetto al confronto con il valore standard di riferimento, sostanziato in circa 25 milioni di Euro all'anno di minori costi rispetto allo standard, calcolato considerando una velocità commerciale di 38 km/h e il tasso di inflazione IPCA DEF 2022.

Servizio Gamma	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	media
Costo standard	-325.447.574	-297.401.324	-302.754.548	-305.782.094	-308.839.915	-311.928.314	-315.047.597	-318.198.073	-321.380.054	-324.593.854	-313.137.335
Costo effettivo	-291.023.059	-285.850.426	-283.940.528	-283.594.074	-286.682.808	-286.238.548	-288.599.130	-291.198.829	-292.309.079	-291.800.092	-288.123.657
delta	34.424.516	11.550.899	18.814.020	22.188.020	22.157.106	25.689.766	26.448.466	26.999.243	29.070.974	32.793.762	25.013.677

## Modalità di calcolo del Costo Standard

Ai fini di un corretto confronto tra i costi effettivi e il costo standard riportati negli schemi e nei grafici del precedente paragrafo, si evidenziano i fattori e le modalità di calcolo che sono stati utilizzati.

### 1. Costo standard

Il Costo Standard, usato per confrontare le performance effettive di Cotral con quanto stabilito dalla normativa, è stato calcolato tramite la formula prevista dal D.M. 157/2018 del Mit, il quale definisce i criteri per la determinazione dei costi standard nel Trasporto Pubblico Locale.

In particolare, l'Art. 6 comma 1 del D.M. 157/2018 prevede che: *"Il costo standard unitario per i servizi con autolinea è determinato ai sensi dell'articolo 3 commi 1 e 4 (del medesimo Decreto Ministeriale), con la funzione di regressione lineare:*

$$\begin{aligned} \text{Costo standard unitario (€/bus-km)} = & \\ & +14,07855 \\ & -0,59230 \times \text{velocità commerciale} \\ & +0,50837 \times V1 \times (\text{velocità commerciale} - 17) \\ & +0,06827 \times V2 \times (\text{velocità commerciale} - 32) \\ & - 0,18583 \times K1 \times \text{quantità bus-km di servizio} \\ & +0,01559 \times K2 \times \text{quantità bus-km di servizio} \\ & + 1,46083 \times \text{ammodernamento del materiale rotabile per bus-km di servizio} \end{aligned}$$

dove:

- *la quantità bus-km di servizio è espressa in milioni, la velocità commerciale è da calcolare come definito nell'articolo 2, e l'ammodernamento è definito all' articolo 3, commi 8 e 9;*
- *V1 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 17km/h ed è pari a 1 se superiore;*
- *V2 è pari a 0 se la velocità commerciale è inferiore o uguale a 32km/h ed è pari a 1 se superiore;*
- *K1 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è inferiore o uguale a 4 milioni di km ed è pari a 0 se superiore;*
- *K2 è pari a 1 se la quantità bus-km di servizio è superiore a 4 milioni di km è pari a 0 se uguale o inferiore."*

In coerenza con le ulteriori previsioni dettate dall'Art.8 commi 4, 5 e 6, le quali prevedono un adeguamento dei valori per alcune costanti presenti nella formula generale (in relazione alle produzioni chilometriche delle aziende di trasporto su gomma), sono stati individuati i valori corretti da assegnare alle costanti, e sono stati successivamente individuati i valori specifici relativi all'attività di Cotral per completare il calcolo del Costo Standard.

In particolare:

- Per quanto riguarda la **produzione chilometrica**, è stato utilizzato un valore di 75,5 mln di km per il 2023, mentre dal 2024 fino a fine Piano, in seguito alla riorganizzazione delle UdR, il valore utilizzato è 68 mln di km;
- Relativamente alla **velocità commerciale**, è stato utilizzato il valore di 38 km/h, come indicato nella Carta dei Servizi dell'Azienda;
- Relativamente al coefficiente di **ammortamento standard**, così come previsto dall'Art.9 comma 4, è stato utilizzato l'Allegato n.4 al Decreto Ministeriale, che prevede per il servizio extraurbano un valore pari a 0,34.

Il valore del Costo Standard risultante dal calcolo svolto è stato successivamente adeguato in base all'indice inflattivo (operazione resa necessaria considerando che i dati ministeriali facevano riferimento all'anno 2012), applicando l'inflazione cumulata dall'anno di riferimento fino all'anno di inizio di Piano.

Per le annualità successive alla prima è stata infine applicata l'inflazione attesa. In particolare, i valori di inflazione utilizzati sono stati ricavati dall'indice IPCA indicato nel DEF 2022.

## 2. Costi effettivi

Per quanto riguarda il calcolo dei costi complessivi, le voci considerate sono relative al Totale Costi Operativi di Conto Economico, e al Totale di Ammortamenti, Accantonamenti e Svalutazioni.

In particolare le voci di dettaglio sono:

- Costi per materie prime e materiale di consumo;
- Costi per servizi;
- Costi per godimento di beni di terzi;
- Costi per il personale;
- Oneri diversi di gestione;
- Ammortamenti (beni materiali e immateriali);
- Accantonamenti;
- Svalutazioni.

Le voci elencate precedentemente sono state utilizzate per il calcolo dei costi effettivi di ogni singolo anno di competenza del PEFs (2023-2032).