

Il Direttore Generale

ATAC S.p.A

24/06/2016
0094636
Uscita



Al Presidente
dell'VIII° Commissione
permanente- Senato
della Repubblica
Sen. Altero Matteoli
ROMA

Gentile Presidente,

in esito all'audizione informale dei Vertici di ATAC SpA svoltasi presso l'Ufficio di Presidenza il 25 maggio u.s. in merito alla scadenza e alle procedure di affidamento della concessione del servizio ferroviario sulla linea Roma – Ostia Lido, ad integrazione di quanto in quella sede rappresentato e prodotto, si rimette il documento allegato.

Rimanendo a disposizione per eventuali ulteriori approfondimenti, inviamo cordiali saluti.

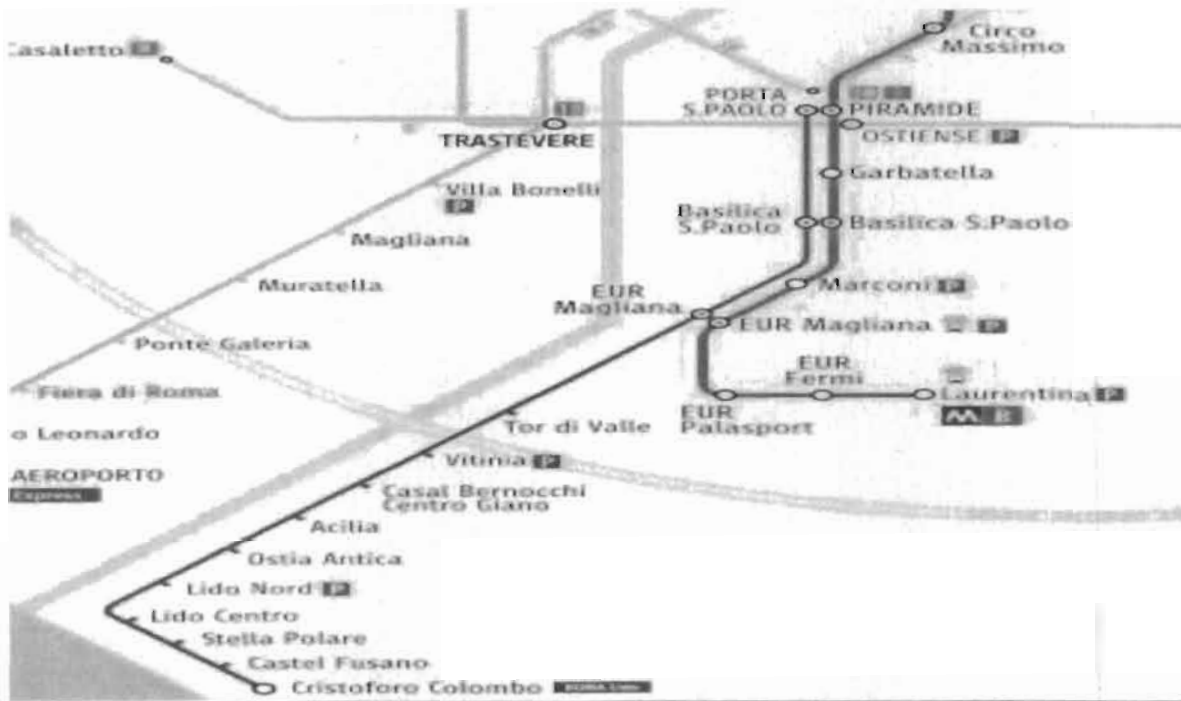
Marco Rettighieri

Armando Brandolese

ATAC S.p.A. Azienda per la mobilità
Via Prenestina, 45 - 00176 Roma
T (+39) 0646953911 F (+39) 0646953915
www.atac.roma.it

Società con socio unico soggetta alla direzione
e coordinamento di Roma Capitale
P. Iva 06341981006 - Cap. Soc. euro 179.519.299,00 i.v.
Iscri. CCIAA di Roma n. 961692 del 18/12/2000

RISPOSTE AI QUESITI POSTI NEL CORSO DELL'AUDIZIONE DEI VERTICI DI ATAC SPA SVOLTASI IL 25 MAGGIO 2016 PRESSO L'8a COMMISSIONE TRASPORTI DEL SENATO DELLA REPUBBLICA SUL TEMA DELLA FERROVIA ROMA - OSTIA LIDO



Orari di inizio e fine servizio	05.08 - 23.30 lun/ven 05.08 - 00.00 sab 05.30 - 23.30 dom
Lunghezza della linea (km)	28,359
Tempo di percorrenza	37'
Frequenza massima (min/rmax)	7' - 30'
Numero di fermate/stazioni	13
Stazioni con scale mobili	6
Stazioni con ascensori e/o montascale	11
Treni (parco rotabile)	23
Volume di produzione (vett./Km)	8.700.660 *
Passeggeri trasportati	18.393.863**

Al fine di fornire un'informazione esaustiva sul tema in questione, si riportano di seguito degli indicatori che definiscono l'entità del servizio attualmente reso nella Ferrovia Roma – Lido, prodotti su dati 2015.

La Ferrovia Roma – Lido inaugurata nell'agosto del 1924 nasce come collegamento tra Roma ed il suo Litorale.

Unisce il centro della capitale (il capolinea è situato a Porta S. Paolo nel quartiere Ostiense) con il litorale Lido di Ostia trasportando una media di 50.000 passeggeri al giorno. La ferrovia ha tre nodi di scambio con la linea B della Metropolitana: Magliana, Basilica di S. Paolo e Porta S. Paolo.

Lunghezza della linea	Km. 28,349
Tempo di percorrenza	37 minuti
Frequenza delle corse (min – max)	7 minuti – 30 minuti
Numero di fermate e stazioni	13
Stazioni con scale mobili	6
Stazioni con ascensori e/o montascale	11
Treni impiegati (parco rotabili)	23
Volume di produzione espresso in vetture/Km. 2015)	8.700.660 (da preconsuntivo
Passeggeri trasportati annui	18.393.863

QUESITI POSTI

1) Considerando che conosce e condivide il progetto presentato da ATAC alla R.L., quanto ha da dire per lo sviluppo del progetto stesso e quanti anni prevede per la sua realizzazione?

Premessa

Il termine progetto, adottato impropriamente per indicare la sommatoria delle azioni di rinnovamento che ATAC, in qualità di esercente il servizio ha, nel tempo, messo a punto e recentemente riordinato, potrebbe indurre in errore se non altro per inquadrare al meglio lo stato di definizione della effettiva riorganizzazione del servizio in parola. D'altra parte anche le informazioni contenute nel *project financing* messo a punto da RATP non possono essere, al momento, accreditate come progetto.

Per quanto attiene ad ATAC il distinguo si rende necessario per rappresentare lo status in cui si trova l'Azienda rispetto al tema dato, ossia di esercente "storico" il quale - nel tempo - conseguentemente all'esperienza acquisita nel corso del servizio reso, ha individuato ambiti di efficientamento.

Alla luce delle considerazioni espresse in premessa, appare evidente che una parte delle azioni individuate nel tempo come necessarie sono state nel frattempo realizzate tramite l'accesso a forme di finanziamento di natura pubblica di livello nazionale (intesa Stato Regioni) e nella particolare condizione che vedeva l'esercente esprimere anche il ruolo di stazione appaltante, status ricoperto dalla Met.Ro SpA Società confluita, tramite fusione per incorporazione, nella nuova ATAC SpA nel 2010.

Tutto questo per dire che il "Progetto ATAC" è un *progress* che per la parte fin qui realizzata ha visto un significativo intervento di finanza pubblica e, proprio in virtù di tale natura, vede fortemente condizionata la possibilità di valutare i tempi di realizzazione delle opere ancora da attuare.

2) ATAC è in grado di realizzare il progetto presentato?

La risposta potrebbe essere contenuta nella semplice constatazione che l'Azienda ha ritenuto opportuno formalizzare alla Regione Lazio – assumendone pertanto la titolarità - una propria proposta. In merito alla capacità di realizzazione delle opere in essa contenute varrebbe la pena di osservare che in qualità di stazione appaltante prima (Met.Ro. SpA) e, successivamente alla fusione ATAC, hanno già attivato una pluralità di interventi in tale senso.

3) Quali disagi per l'utenza potrà determinare la realizzazione del progetto?

La proposta avanzata dall'Azienda prevede la concretizzazione dei lavori previsti in regime di "soggezione d'esercizio" ossia con l'esercizio pienamente in essere e quindi lo svolgimento dei lavori avverrebbe di notte prevedendo la contrazione degli orari di fine servizio - portandoli alle ore 21.00 contro le attuali 24.00 - e prevedendo altresì l'interruzione del servizio per qualche fine settimana nel periodo non estivo. Tale azione sarebbe coadiuvata da un piano dettagliato di comunicazione da attivare durante tutto il periodo, al fine di informare gli utenti/passeggeri e la popolazione residente nelle adiacenze della linea così da contenere, al massimo, gli inevitabili disagi che caratterizzano alcune fasi delle attività previste.

4) Perché a distanza di sei mesi dall'apertura della Conferenza di Servizio da parte della Regione Lazio sul progetto Roma Lido non risulta essere stata formalizzata nessuna posizione di ATAC al riguardo?

La Conferenza di Servizi a carattere istruttorio, istituita dalla Regione Lazio con la finalità di promuovere l'analisi del *project financing* proposto dall'ATI che vede tra i partecipanti RATP, ha visto la partecipazione sia di ATAC SpA che di Roma Capitale, soggetti che, nel corso di due sedute, hanno rappresentato il proprio punto di vista sull'argomento. In proposito è opportuno rappresentare che l'Ente a tutt'oggi non ha provveduto ad inviare ai partecipanti i verbali delle due sedute, nonostante fossero state avanzate formali richieste in tal senso.

5) ATAC quali e quanti lavori ha già realizzato sulla tratta Roma – Lido con finanziamenti pubblici che sarebbero resi inutilizzabili o demoliti dalla realizzazione del progetto di finanza proposto da RATP.

Si elencano di seguito le azioni completate ed in corso di realizzazione (Fonte Documento aziendale del maggio 2016 "Ferrovia Roma Lido Andamento 1° quadrimestre 2016, Interventi e programmi di azione").

Interventi sul materiale rotabile (flotta)

CAF MA 300:

- Recupero di 5 treni con sostituzione ruote (1 a nov. 2015 – 1 a dic. 2015 – 2 a marzo 2016 ed uno in fase di completamento);
- Revisione intermedia e sostituzione ruote su treno CAF 385 -386;
- Completamento internalizzazione della manutenzione corrente.

MA 200:

- Rivisitazione commesse di lavoro per manutenzione programmata e cicli produttivi per miglioramento affidabilità (*come sopra*);
- Riparazione indotti e revisione dei compressori (recupero tre treni) in corso di avvio;
- Progetto per il miglioramento dell'affidabilità dei treni, in approvazione.
- Gli interventi completati o in corso di completamento hanno permesso di ridurre sensibilmente il *gap* tra i treni necessari al servizio e quelli effettivamente utilizzati. Contemporaneamente si è registrata una diminuzione del numero dei guasti con la conseguente riduzione dei rientri in officina ed il complessivo aumento dell'affidabilità della flotta.

Superamento delle criticità rappresentate dal fermo treno in linea

Recenti episodi hanno evidenziato la necessità di avviare un'azione volta alla gestione del recupero dei passeggeri su treno fermo in linea posto che l'attuale assetto della ferrovia non prevede camminamenti a fianco dei binari (esiste la sola massicciata peraltro in pendenza, determinata dall'altezza terreno – treno). In assenza di interventi strutturali (banchinette) volti ad evitare il transito dei passeggeri sui binari, sono in corso di emanazione provvedimenti che si sostanziano: nel

trasbordo su un altro treno affiancato; accoppiamento con un altro treno per lo spostamento del treno guasto senza trasbordo passeggeri.

Interventi sul Servizio Pulizie finalizzato ad accrescere lo standard del servizio reso

- Passaggio al servizio in orario diurno della pulizia delle Stazioni e del materiale rotabile con visibilità delle attività svolte quotidianamente nella Stazione di Porta S. Paolo ed incremento dei controlli sull'attuazione dei capitolati.
- Interventi all'interno delle vetture quali: Rimozione graffiti interni; Pulizia pavimenti e pareti, pulizia dei tetti dei convogli.
- Istituzione del pulitore viaggiante nelle ore di morbida (fascia 11.00 – 12.00 e dopo uscita scuole). In fase di avviamento.
- Rimozione graffiti esterni – In fase di avviamento.

Interventi per l'incremento della qualità delle informazioni al pubblico

Sono in corso di installazione:

- Informazioni in banchina su orari di arrivo dei treni e sullo stato del servizio della linea e delle altre linee;
- Installazione di un sistema di geolocalizzazione dei treni per acquisire informazioni in tempo reale sull'andamento del servizio
- Installazione di un sistema di informazioni a bordo treno su prossime fermate e stato del servizio;
- E' in corso di completamento l'installazione presso le 13 fermate della linea ferroviaria di 32 pannelli elettronici gestiti da remoto contenenti informazioni sugli orari del servizio.

Infrastrutture

Interventi in corso di realizzazione:

- Nuova fermata Acilia Sud (pressi quartiere di Dragona);
- Nuovo fabbricato viaggiatori nella fermata di Tor di Valle;
- Riqualificazione di stazioni/fermate: Casal Bernocchi e Cristoforo Colombo. In corso di realizzazione i lavori nella Stazione Lido Centro. Da avviare i lavori presso le fermate Stella Polare e Castelfusano;
- Installazione barriere antirumore in prossimità del centro abitato di Ostia per uno sviluppo complessivo nelle due direzioni di marcia di circa 2.600 m.
- Posa in opera di due impianti di scale mobile nella Stazione di Ostia Antica;
- Manutenzione sui Ponti di Via Macchia Saponara e sul fosso delle Acque medie.
- *Up-grade* delle Sottostazioni Elettriche di Torino e Colombo, realizzazione di una nuova Sottostazione Elettrica mobile presso Vitinia.

Impianti

Interventi in corso di realizzazione:

- Up-grade del sistema di segnalamento con implementazione del sistema di blocco automatico e correnti codificate da due codici a quattro codici (allineando il supporto tecnico a quello in uso presso le linee A e B della metropolitana);
- Modifiche alle apparecchiature di bordo ATP (Automatic Train Protection);
- Installazione di un Sistema "discontinuo" di terra per la sostituzione degli attuali dispositivi con boe ad induzione elettromagnetica;
- Rete di trasmissione dati a fibre ottiche attraverso la posa in opera di una dorsale telefonica e dati, attiva e fruibile per tutti gli impianti.

In ordine al quesito posto circa la possibilità che con l'attuazione del progetto presentato dall'ATI possano essere superate le azioni di efficientamento fino ad ora svolte con risorse pubbliche e la conseguente distruzione di opere precedentemente realizzate, si rimanda all'analisi del progetto esecutivo il quale dovrà necessariamente tenere conto della vetustà e incoerenza delle opere in essere rispetto alla rinnovata progettualità, comprese quelle di recente costruzione o restauro.

6) Quali sono le differenze tra il progetto proposto da RATP e quello di ATAC?

Posto che ambedue le proposte sono finalizzate al rinnovo della flotta, degli impianti e a fornire un servizio in linea con la domanda – in modo molto più stringente di quanto oggi non avvenga – ponendosi l'obiettivo prospettico di dotare il territorio di riferimento di un'infrastruttura in linea con gli standard più aggiornati, le differenze – ivi compresa la valutazione del costo previsto per l'intera opera - potranno essere puntualmente riscontrate solo nel corso del confronto sui progetti propriamente detti in fase di gara visto che, al momento, non è noto il riparto per singole voci dell'ammontare complessivamente previsto dal progetto proposto dall'ATI che si attesta in 450 milioni di Euro. La proposta avanzata da ATAC – quantificabile in 180 milioni di Euro, al contrario, dettaglia i costi previsti per singole macro voci, circostanza che impedisce un puntuale raffronto su quelle che sono le componenti principali dell'azione di rinnovamento (Armiamento, Opere civili in linea, Linea di contatto e Parco Veicoli) Il significativo discostamento che caratterizza le due proposte sul versante strettamente economico, lascia intuire che esistono delle differenti impostazioni che caratterizzano *ab origine* l'azione complessiva di rinnovamento prefigurata. Ci sentiamo quindi di poter affermare che la quantificazione economica avanzata dall'Azienda per il rinnovo dell'infrastruttura è la visione dell' esercente che ha operato storicamente e che da tale posizione ha potuto calibrare con puntualità quali sono gli ambiti di intervento che decretano l'effettivo miglioramento delle prestazioni del servizio da offrire all'utenza, con una puntuale attenzione all'aspetto economico, considerando il contesto di finanza pubblica entro cui si è chiamati ad operare.

Si indicano di seguito i corrispettivi economici delle azioni di potenziamento e rinnovamento previste da ATAC, dati peraltro ricompresi nel documento acquisito dalla Commissione in corso di audizione.

Progetto ATAC – valore complessivo**Euro 180.000.000****Descrizione interventi**

• Opere civili stazioni	Euro 2.500.000	
• Impianti Stazioni	Euro 3.400.000	
• Armamento	Euro 38.300.000	
• Opere civili Linea	Euro 38.500.000	
• Linea di contatto	Euro 29.400.000	
• Segnalamento	Euro 10.000.000	
• Telecomunicazioni SCADA	Euro 7.400.000	
• Controllo Viaggiatori	Euro 2.000.000	
• Alimentazione	Euro 4.000.000	
• Veicoli	Euro 33.000.000	
• Oneri speciali sicurezza	Euro 2.000.000	
• Totale intermedio		Euro 170.500.000
• Imprevisti	Euro 6.000.000	
• Servizi Ingegneria	Euro 3.000.000	
• Comm. Colla.	Euro 500.000	
• Totale generale		Euro 180.000.000

7) Quanti sono i treni della Metro che sono stati spostati sulla Roma Lido e a spese di chi?

Al fine di promuovere una puntuale illustrazione del parco rotabili in essere sulla linea ferroviaria, si riporta di seguito una tabella riepilogativa:

Rotabili	MA 300	MA200	MA100	Fiat 500
Parco	8	10	2	3
Età media	9 anni	16 anni	40 anni	29 anni
Km medi percorsi	1.200.000Km.	650.000Km.	2.000.000Km.	1.500.000Km.
Proprietà	ATAC SpA	Roma Capitale	ATAC SpA	ATAC SpA

Fonte Documento aziendale "Ferrovia Roma – Lido di Ostia Andamento 1° quadrimestre 2016 – Interventi a programmi di azione".

Dal riepilogo si evince che la proprietà dei rotabili in servizio presso la Linea è in capo ad ATAC SpA ed a Roma Capitale. L'Azienda, d'intesa con il Socio unico, ha onorato il servizio richiesto fornendo treni di proprietà anche se gli adeguamenti tecnici per la circolazione sulla linea sono stati finanziati dalla Regione Lazio.

8) La Metro è ancora in grado di fornire altri treni alla Roma –Lido in considerazione che la RL non ne ha mai acquistati di nuovi?

L'analisi dell'intera flotta rotabili attualmente in essere, porta a valutare come impraticabile qualsiasi ulteriore operazione di diversa dislocazione dei mezzi in favore della Linea Roma Lido.

9) Il X Municipio ha 195.000 abitanti si legge che i passeggeri giorno trasportati dalla Metro B sono 200.000 e quelli dalla Metro A 400.000. Non le sembrano troppi i 100.000 giorni come si è sentito dire da qualcuno? ATAC afferma di trasportare 191.932 passeggeri a settimana. Vorrei sapere quanti sono i passeggeri giorno della Roma Lido e come vengono conteggiati.

Come riportato nella tabella di pag. 1 illustrativa dei dati caratterizzanti la linea ferroviaria, si stima che il numero dei passeggeri trasportati si attesta a 50.000 unità giorno, dato che determina la quantificazione dei passaggi giornalieri in ragione di 75/80.000 giorno (la forchetta che si determina tra il numero dei passeggeri e quello dei passaggi è determinata dall'incidenza degli utenti che, nell'arco del medesimo giorno, utilizzano la linea per due volte).

10) Quanti sono i treni in servizio giornaliero?

Per garantire la frequenza di 7 minuti e 30sec, nelle ore di punta sono necessari 12 treni. Nelle altre fasce il numero di convogli richiesti è, ovviamente, minore. La flotta complessivamente a disposizione dell'esercizio deve tener conto anche dei convogli in manutenzione ordinaria e straordinaria con un incremento di rotabili – rispetto alla punta massima – di un ulteriore 20-30 %.

11) Quali sono le vendite di titoli della Roma Lido e come è stimato il tasso di evasione all'8%?

La puntuale lettura dei rilevamenti effettuati nel corso del 2015 evidenzia che gli introiti dalla vendita dei titoli di viaggio effettuata tramite MEB (macchine emettitrici biglietti) presso le stazioni della Roma Lido (calcolati al netto dell'IVA al 10%) ammontano a Euro 1.127.308; quelli relativi ai titoli venduti presso le biglietterie in essere presso le stazioni della Roma Lido ammontano a Euro 6.490.933 ed infine quelli attinenti ai titoli venduti presso i punti vendita indiretti (rivendite) posti nelle adiacenze delle stazioni della Roma Lido (raggio di 200 mt.) ammontano a Euro 4.086.848, per un totale complessivo pari a Euro 11.705.090. La ripartizione delle quote spettanti rispettivamente a Trenitalia, Cotral ed ATAC (sistema Metrebus) - che attribuisce a quest'ultima l'86% del valore indicato – portano a stimare gli incassi spettanti ad ATAC per il 2015 in circa 10 Mln di Euro.

12) Cosa si intende per interventi in autofinanziamento visto che l'Azienda denuncia debiti per un importo complessivo assimilabile al miliardo e mezzo di Euro?

In considerazione dell'entità delle risorse necessarie alla manutenzione straordinaria della linea (investimenti) l'Azienda non ha mai fatto ricorso all'autofinanziamento ma piuttosto ha rappresentato le esigenze in tale senso concretizzatesi all'Ente regione, soggetto deputato a finanziare le opere in parola.

13) Il Progetto RATP prevede ricavi per 10.000.000 estendibili a 20.000.000 milioni di Euro.

Come precedentemente illustrato, se il dato degli incassi da titoli di viaggio di spettanza ATAC nel 2015 è pari a circa 10 Mln di Euro, si può considerare una proiezione a crescere in funzione delle azioni relative al potenziamento del servizio in termini di frequenza e capacità dei treni, senza trascurare l'eventuale aumento del prezzo. In funzione di tali azioni, il valore degli incassi a 20 Mln di Euro può essere raggiunto nel medio - lungo periodo.

14) Conosce se FS tramite RFI sia interessata all'acquisto dell'infrastruttura della Roma – Lido e comunque alla sua gestione?

Il tema è stato già assolto in corso di audizione dal Direttore Generale laddove è stato rappresentato essere questo un ambito di competenza in primis dell'Ente Regione e, secondariamente, del Socio unico dell'attuale esercente, ossia Roma Capitale.

15) L'attuale assetto organizzativo di ATAC è compatibile con lo sforzo che richiede la trasformazione della Roma Lido in metropolitana?

La circostanza che vede ATAC avanzare una proposta di complessivo rinnovo e potenziamento della linea, presume la sostenibilità dell'azione avendo ben chiaro l'imprescindibilità di congrui finanziamenti dedicati.

A conclusione dell'illustrazione sopra riportate, nell'intento di concorrere a dettagliare nel modo più puntuale lo stato in cui versa attualmente l'esercizio sulla linea ferroviaria Roma Lido, di seguito si sintetizzano le aree di criticità rilevate e gli interventi di maggior evidenza ritenuti indispensabili

Criticità ed aree di intervento

Per poter garantire regolarità e sicurezza al servizio della ferrovia Roma – Lido sono urgenti ed indispensabili interventi ed investimenti su materiale rotabile e infrastrutture.

- L'attuale gestione dell'esercizio sconta un ritardo su materiale rotabile e infrastrutture di oltre 10 anni;
- Lo stato dei materiali rotabili e delle infrastrutture, effetto del debito conclamato di manutenzione straordinaria, genera inefficienze gravi nell'esercizio;
- La sola manutenzione ordinaria e lo sforzo operativo del gestore ATAC non sono sufficienti a fronteggiare il grave stato di criticità che in alcune realtà di esercizio ha assunto il carattere dell'emergenza;

- In conseguenza del perdurare delle carenze di interventi sopra descritti il gestore ATAC sarà costretto a rivedere quantità e qualità dell'offerta attualmente in essere;
- Le opzioni adottate sul versante delle infrastrutture e del materiale rotabile dovranno assumere il carattere di estrema urgenza.
- Al fine di garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ATAC, nelle more dell'attivazione dei finanziamenti dovuti dalla proprietà ha realizzato interventi a carattere di estrema urgenza.
- La gestione degli investimenti necessari ed il recupero del debito manutentivo determina la necessità di interventi indispensabili pianificati e programmati in un arco temporale pluriennale (4.5 anni).

Interventi improcrastinabili sul materiale rotabile:

- Acquisto di nuovo materiale rotabile dedicato;
- Completamento della sostituzione delle ruote della flotta CAF;
- Realizzazione della manutenzione programmata (revisione intermedia) per la flotta CAF

Interventi sulle infrastrutture:

- Rinnovo degli impianti di stazione;
- Rifacimento completo dell'armamento;
- Realizzazione delle banchinette di emergenza e delle recinzioni;
- Sostituzione della linea di contatto con la catenaria rigida.

Roma, 23 giugno 2016

R.P.