

RESOCONTO dell' INCONTRO tra il COMITATI della TRIPLICE INTESA

e

REGIONE LAZIO – ASSESSORATO LAVORI PUBBLICI E INFRASTRUTTURE

e

REGIONE LAZIO – DIREZIONE TERRITORIO, URBANISTICA E MOBILITÀ

e

ATAC S.p.A. – Dirigente di esercizio

svoltosi presso la sede della Regione nel pomeriggio di mercoledì 26 settembre 2018

Sommario dei problemi posti in preparazione della riunione:

- 0) *Regolarità dell'esercizio ferroviario extra urbano sulla Roma Nord alla luce del sistematico susseguirsi di soppressioni di convogli e bus sostitutivi;*
- 1) *procedure possibili per la riapertura dei cantieri infrastrutturali, bloccati sulle ferrovie concesse per mancati pagamenti di ATAC alle imprese appaltatrici;*
- 2) *tempistica aggiornate della procedura di acquisto nuovi treni, con crono-programmi per l'Accordo Quadro e per le Gare di fornitura conseguenti;*
- 3) *decisioni su passaggio in proprietà particelle catastali del sedime della ferrovie Roma Giardinetti a Roma Capitale;*
- 4) *avvio delle procedure per il nuovo Contratto di Servizio delle ex concesse, in scadenza a Giugno 2019, anche alla luce del piano di risanamento di ATAC, presentato al Tribunale fallimentare di Roma, che mira ad espungere dal perimetro aziendale la gestione delle tre ex concesse*
- 5) *stato del prodotto contrattuale "Carta dei Servizi" ferrovie ex concesse;*
- 6) *stato installazione di pedane di autonomo accesso dei disabili in carrozzella a bordo convogli CAF300 e MA200;*
- 7) *programmazione interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di cui al c.d. Patto per il Lazio, firmato a maggio 2016, con particolare riguardo allo stato delle gara di appalto per il raddoppio di un tratto extra urbano della Roma nord e di quella, eventuale, per i lavori del segnalamento sulla Roma Nord, che dovrebbe impegnare i restanti 51 milioni previsti nel "Patto per il Lazio" per detta linea.*

L'incontro si è svolto **mercoledì 26 settembre 2018** presso l'Assessorato regionale ai lavori pubblici, tutela del territorio e mobilità, con orario fissato alle 16 e poi spostato alle 17 per impegni regionali ed effettivamente iniziata alle ore 17.20 fino alle 19.40.

Partecipanti:

- **Comitato Pendolari Roma Nord** per la Roma – Civita castellana - Viterbo:
- *Fabrizio Bonanni, Barbara Zannini e Antonio Tempio.*
- **Comitato Pendolari Roma Ostia**, per la Roma Lido:

- *Maurizio Messina; Roberto Spigai; Franco Pirone;*
 - **Sferragliamenti dalla Casilina, per la Roma-Giardinetti:**
 - *Carlo Andrea Tortorelli rappresentato in riunione da Fabrizio Bonanni;*
 - **Regione Lazio:**
 - *Nicola Passanisi, che ha presieduto la riunione in qualità di delegato dell'Assessore Alessandri;*
 - *Stefano Fermante (Direttore della Direzione regionale infrastrutture e trasporti);*
 - *Carlo Cecconi (Direttore dell'Area Trasporto ferroviario ed impianti fissi della Direzione);*
 - *Bruno Nevi (Area Trasporto ferroviario ed impianti fissi della Direzione);*
 - *Ruggero Piccolo (Area Trasporto ferroviario ed impianti fissi della Direzione).*
 - **ATAC S.p.A.**
 - *Giovanni Battista Nicastro, Direttore di esercizio delle ferrovie ex concesse*
 - **Comune di Castelnuovo di Porto, il Sindaco Riccardo Travaglini**
 - *Comune di Morlupo, il Sindaco Ettore Iacomussi*
- ;

Problema 0) *Regolarità dell'esercizio ferroviario extra urbano sulla Roma Nord alla luce del sistematico susseguirsi di soppressioni di convogli e bus sostitutivi*

I Comitati della Triplice Intesa portano all'attenzione dei referenti istituzionali presenti le disastrose condizioni di viaggio per i pendolari della Roma-Civita Castellana Viterbo.

Il **2 luglio 2018** entra in vigore l'orario estivo concordato tra ATAC e la Regione Lazio, nonostante le richieste dei pendolari, di spostare 20 giorni in avanti la data di attivazione di questo orario per permettere a chi ancora lavora di poter usufruire dell'orario pieno e non ridotto. I pendolari lavorano anche a luglio: questo l'ente gestore lo sa.

Contestualmente all'entrata in vigore dell'orario estivo vengono soppresse tutte le corse integrative di bus tra Montebello e Catalano e tra Catalano e Viterbo. Le corse integrative dovevano riprendere regolarmente il **2 settembre scorso** insieme al ripristino dell'orario invernale, ma una successiva comunicazione le spostava al **17 settembre**. Dopo circa 10 giorni di disservizio completo dovuto alla soppressione delle corse integrative per non meglio specificati motivi (ATAC ha parlato di "disguidi"), alla contemporanea mancanza di ben 8 (poi diventati 4) treni extraurbani (sempre per non ben precisati motivi) e dopo innumerevoli segnalazioni da parte del Comitato e da parte degli utenti, le corse integrative sono state ripristinate solo il **29 settembre**.

Ricordiamo che le corse bus "integrative" sono state attivate da ATAC (in accordo con la Regione Lazio) circa 2 anni fa, in concomitanza con l'inserimento dei "punti di rottura di carico" a Catalano e Montebello, diradando di molto la frequenza di treni in tratta extraurbana e sostituendoli con questi autobus circolanti sulla trafficatissima via Flaminia.

La scelta è stata motivata anzitutto da esigenze economiche, in quanto quei treni soppressi non erano remunerativi in quanto "*ci salgono 20 persone*", come riportato da ATAC in più di una riunione e poi suffragate da un loro studio che portava al risultato che, diradando i treni extraurbani migliorava il servizio urbano da Montebello a Roma p.le Flaminio e viceversa.

I Comitati osservano che ATAC prende comunque il contributo pieno da parte della Regione Lazio per l'effettuazione del servizio ferroviario, tra Viterbo e Montebello, anche con meno treni e meno corse erogate.

Di questo abbiamo chiesto conto alla Regione Lazio che afferma di aver provveduto a far effettuare alla società controllata Lazio Crea S.p.A. **oltre 400 controlli** nel corso del 2018. Abbiamo chiesto il dettaglio di questi controlli perché non sappiamo se siano riferiti a un semplice

servizio di “customer care satisfaction” o siano effettivi rilievi sulle corse urbane e extraurbane non effettuate per ritardi o soppressioni.

I sindaci intervenuti hanno chiesto conto degli interventi della Regione e sul monitoraggio del servizio perché sono preoccupati di come si sta gestendo la linea ferroviaria.

La Regione ha assicurato più volte in riunione che sulla tratta extraurbana ci sono forti investimenti, previsti per circa 300 milioni di euro, in realtà non ancora disponibili, ma che possono essere spesi appena arrivano i fondi richiesti. **L'intenzione della Regione è di non dismettere assolutamente la tratta extraurbana.**

Sul raddoppio della tratta extraurbana tra Riano e Morlupo (gara in aggiudicazione da mesi per circa 154 milioni di euro), altri 100 milioni per l'acquisto dei nuovi treni (5 treni per la Roma Lido e 6 per la Roma-Civita Castellana-Viterbo), poi altri 50 milioni circa per le manutenzioni di treni e infrastrutture.

I Comitati affermano che la situazione per la tratta urbana è leggermente migliore (a discapito della tratta extraurbana), ma questo sta creando un grosso problema di parcheggi. A Montebello il parcheggio è largamente insufficiente per raccogliere tutto il bacino di utenti che prendono il treno, poiché molti degli utenti che prendevano il treno a Riano, Castelnuovo, Morlupo adesso giungono fino a Montebello, o anche a Labaro o La Celsa o a Prima Porta, aggravando il traffico su Flaminia e Tiberina.

Sempre a Montebello il parcheggio è ulteriormente ridotto come capienza dai lavori che sono fermi da 2 anni, per la messa in sicurezza di alcune porzioni di muro pericolante. Di fatto quel parcheggio è saturo già alle 8 di mattina e tutti gli utenti che arrivano vanno a parcheggiare ovunque nei dintorni della stazione e le multe fioccano.

ATAC in riunione ha presentato numeri sui chilometri/treno prodotti nel 2017 che disegnano un'immagine vicina “alla perfezione”, con punte di puntualità del 90% e oltre, ma questi numeri non tengono conto di corse soppresse, ritardate o rimodulate.

Comunque la Regione Lazio ha chiesto anche ai Comitati di fornire i dati per un confronto, cosa che come Comitati abbiamo da tempo iniziato a fare su varie questioni.

Come Comitato abbiamo ribadito che la Stazione di Catalano non è atta ad essere vera stazione, poiché non dispone dei requisiti minimi: non ci sono servizi igienici, non c'è una biglietteria.

Abbiamo chiesto nuovamente di ripristinare **tutte le partenze dei treni extraurbani da Viterbo a Roma Flaminio** e di ripristinare TUTTI i passaggi nella stazione di Civita Castellana (invece di Catalano, come accade ora) **come da orario in vigore nel 2015** con la **contestuale** eliminazione dei bus integrativi tra Catalano e Montebello e tra Catalano e Viterbo.

Abbiamo chiesto un **monitoraggio continuo** del servizio da parte dell'ente regionale, per l'applicazione di rilievi formali ed eventuali penali come da Contratto di servizio.

I comitati chiedono inoltre un **incontro congiunto** da tenersi al più presto tra Regione Lazio, Atac, il Municipio XV e i comitati stessi per discutere e risolvere il problema legato alla sicurezza, alla manutenzione e al presidio dei parcheggi di scambio, soprattutto per le stazioni di Prima Porta, Labaro, La Celsa e Montebello.

Inoltre chiedono **chiarimenti** alla Regione Lazio per il parcheggio di scambio della stazione di Riano, ancora chiuso nonostante sia stato saldato ogni tipo di pagamento da **aprile 2017**.

Problema 1) *Procedure possibili per la riapertura dei cantieri infrastrutturali, bloccati sulle ferrovie concesse per mancati pagamenti di ATAC alle imprese appaltatrici.*

I **Comitati della Triplice Intesa** rammentato che a marzo scorso, in una riunione alla Direzione Regionale, con riferimento alla sospensione dei lavori nei cantieri aperti nelle tre ferrovie, con riguardo a quelli principali (nuova stazione di Flaminio sotterranea + nuova stazione Acilia Sud-Dragona + rifacimento di Tor di Valle), era stato evidenziato come il problema fosse l'interruzione dell'ordinario flusso di pagamenti, che sono assicurati dalla Regione Lazio ai vari appaltatori delle opere, con fondi statali, inseriti in *Accordi pluriennali di programma* sottoscritti tra *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti* e Regione stessa e che vengono realizzati con ATAC S.p.A. in funzione di Stazione appaltante e ufficiale pagatore.

I Comitati hanno ricordato anche che nella riunione successiva, quella di luglio scorso, lo stesso dott. Passanisi aveva comunicato che il *Concordato preventivo in continuità*, in cui si era messa volontariamente a fine settembre 2017 ATAC S.p.A., bloccava le erogazioni necessarie a saldare le spese passate (pre-concordato) seppur spettanti alle imprese costruttrici.

Intanto, alcune di queste erano andate in crisi di liquidità, avviando procedure di licenziamento dei propri edili.

In quell'occasione, fu detto che per il futuro la Regione avrebbe rappresentato alle ditte, in un'apposita riunione convocata e svolta a fine luglio 2018, che erano pagabili i lavori futuri, addirittura entro 30 giorni dall'emissione delle relative fatture, poiché ciò lo prevedeva il regime pre-fallimentare del Concordato in continuità. La Regione stava quindi cercando d'incontrare le imprese coinvolte per illustrare la situazione e per consigliare loro di riprendere i lavori. Passanisi stesso auspicava che per la fine dell'estate si potesse sistemare la situazione nei cantieri aperti.

In riunione i **Comitati hanno ribadito** l'urgente necessità di far ripartire i cantieri, come ad esempio quello per la nuova stazione di piazzale Flaminio perché se anche dovessero arrivare nuovi treni, non potrebbero essere utilizzati nella vecchia stazione capolinea della R.N.

In questi mesi, mentre la parte politica della Regione ha tentato una mediazione ed un'opera di convincimento verso le imprese, la parte dirigenziale ha insistito in prese di posizione e lettere formali, che facevano passare un giudizio "colpevolista" contro le imprese costruttrici, assolvendo di fatto ATAC da qualsiasi responsabilità e conseguenza.

Nel corso della riunione la Direzione regionale ha tenuto a sottolineare il ruolo e quindi le responsabilità del R.U.P. nominato da ATAC ed il rapporto bilaterale che c'è tra stazione appaltante ATAC e l'impresa firmatarie dei vari contratti di appalto.

Ai Comitati è parso che, in pratica, tra un fornitore di pneumatici scelto da ATAC e pagato con gli introiti dei biglietti, e una impresa appaltatrice per **cantieri previsti in un Accordo di programma tra Governo e Regione e pagati dalla Regione**, alle imprese, **tramite ATAC, con fondi statali a destinazione vincolata**, non ci sia alcuna differenza.

La Direzione regionale per bocca del suo Direttore ha sottolineato solo il ruolo come "alta vigilanza"; "alta" non nel senso di "elevata", "notevole" capacità di controllare periodicamente cosa accade nello svolgimento degli appalti e delle opere sulle stazioni di sua proprietà e da lei pagate, ma nel senso di "lontana", se vogliamo di "in alto nei cieli", incapace di accorgersi quando e se alcune delle partite contabili di soldi statali vincolati affluissero o meno regolarmente alle imprese per il pagamento delle fatture delle opere svolte sotto il controllo di ATAC.

Il prossimo tentativo della Direzione regionale sarà quello di contattare i commissari concordatari, oltre ad ATAC nella persona del suo Presidente e amministratore delegato, Paolo Simioni, oltre al Dipartimento mobilità di Roma Capitale, per stabilire assieme come procedere da ora in avanti, per pareggiare le poste finanziarie, per stabilire assieme a loro i crediti e i debiti complessivi tra Regione e Comune e non solo quelli dei cantieri fermi, ovviamente!

Risultato: i cantieri sono fermi da mesi, alcuni da oltre 13 mesi (Acilia e Tor di Valle) e ad oggi né ATAC, né la Regione, (per non parlare di Roma Capitale) sono in grado di individuare una sola via di uscita praticabile.

Come sottolineato dai Comitati, all'*affaire* del Concordato in continuità di ATAC rischia presto di aggiungersi una serie di contenziosi infiniti sugli appalti di queste nostre stazioni, che potrebbero rimanere scheletri di cemento e bandoni arrugginiti a testimonianza delle incapacità gestionali dei soggetti coinvolti.

I Comitati si sono dichiarati insoddisfatti e hanno chiesto aggiornamenti.

Problema 2) *Tempistica aggiornate della procedura di acquisto nuovi treni, con cronogrammi per l'Accordo Quadro e per le Gare di fornitura conseguenti*

I *Comitati della Triplice Intesa* hanno ricordato agli interlocutori regionali che fin da Febbraio 2018, in piena campagna elettorale per le elezioni regionali, l'ex Assessore alla mobilità, Michele Civita ed altri autorevoli esponenti regionali, avevano fatto esternazioni ripetute, dando per certa e rapida la procedura di acquisto di nuovi treni per R.L. e R.N.

Il 13 marzo 2018 nella riunione in Direzione regionale, veniva confermato come fosse stata bandita una gara per l'acquisto di 38 nuovi treni per la Roma-Lido e la Roma-Civita Castellana-Viterbo per un importo complessivo di 312 milioni€ ed avevano chiarito che:

- il bando era relativo a un accordo quadro che prevede una fornitura di treni tramite la stipula di contratti attuativi successivi;
- il primo contratto attuativo prevedeva l'acquisto di 11 treni (5 per la Roma-Lido e 6 per la Roma-Civita Castellana) e relativa manutenzione decennale per un importo max. di 100 M€;
- i 100M€ erano "in cassa" e disponibili, tecnicamente erano stati "prenotati";
- la gara prevedeva una procedura ristretta coi seguenti passaggi:
 - presentazione delle manifestazioni di interesse da parte dei soggetti interessati (entro 30 marzo 2018, scadenza tassativa, tanto "tassativa" da essere subito prorogata al 24 aprile),
 - valutazione della sussistenza dei requisiti per i soggetti che hanno partecipato al bando entro 30 aprile 2018 (nulla di fatto!);
 - invio di lettera di invito e capitolato alle aziende risultate "idonee" alla presentazione delle offerte (prevista entro 30 giugno 2018 e ad oggi di là da venire),
 - presentazione delle offerte da parte dei soggetti idonei (prevista entro settembre 2018 + aggiungiamo almeno sei mesi, per essere ottimisti),
 - svolgimento della gara con valutazione delle offerte tecnico-economiche da parte di una commissione e individuazione fornitore (prevista entro febbraio 2019, ora + 6 mesi salvo ricorsi),
 - approvazione degli esiti di gara;
 - formalizzazione del primo ordine di acquisto (da parte della Regione, di ATAC o d'un eventuale nuovo gestore delle linee) con relativi atti di impegno regionali dei fondi e cronogrammi di fornitura (prevista entro aprile 2019, ad oggi + almeno altri 6 mesi),
 - chiusura delle progettazioni esecutive del materiale rotabile da produrre (entro agosto 2019, ad oggi per gli inizi del 2020),
 - costruzione, omologazione e collaudo del primo treno in linea (entro il 2020, ma ad oggi entro fine 2021).
 - pre-esercizio del primo treno consegnato (circa altri tre mesi -forse marzo 2021, ad oggi tifiamo per il gennaio 2022 !).

Come avete letto, in riunione abbiamo dovuto resettare gran parte di questi punti, prendendo atto che **si sono persi almeno sei mesi per stare quasi allo stesso punto.**

I famosi 100 milioni di euro, recuperati nelle pieghe del bilancio regionale, che i Comitati della Triplice vedono svolazzare nelle sale di riunione almeno dalla primavera del 2016, **ci sono, ma non ci sono**. Non sono tecnicamente disponibili “in Cassa”, ma sono solo “impegnati” o “prenotati”.

I 20 milioni di euro all’anno che la Regione risparmia sul Contratto di servizio firmato con ATAC nel 2017 per avere il medesimo servizio che fino al 2016 ci costava 105 milioni iva compresa, pari a circa 60 milioni risparmiati a fine 2019, non sono stati resi disponibili;

I circa 6/7 milioni (+ eventuali penali che il Dirigente dell’Area trasporto ferroviario ha assicurato in riunione di aver addossato ad ATAC per i disservizi contrattuali), che la regione “dovrebbe” aver pagato in meno ad ATAC per i chilometri/treno non forniti dal Gestore sulle tre ferrovie nel 2017, non sono stati resi disponibili per investimenti migliorativi, pur previsti nel Contratto di servizio, e si teme che lo stesso accada per i corrispettivi delle corse non fatte da ATAC in questo 2018 (-4% in media?).

Il Direttore della Direzione regionale, dott. Fermante ha ben precisato che non intende assumersi la responsabilità di fare partire la fase vera e propria di Gara, cioè non intende invitare le ditte, che si sono proposte e risultano idonee ad essere invitate a fare offerte, prima di avere dal Governo (M.I.T.) i soldi certi in cassa. Si perché questi, come la quasi totalità dei soldi di cui si vantano questa, come altre regioni, di mettere sul trasporto pubblico, sono in realtà fondi che gli passano i vari Governi, tramite il Ministero delle infrastrutture e trasporti o sono fondi strutturali europei.

In “soldoni”, abbiamo buone possibilità di scommettere e vincere che il primo treno vedrà il primo passeggero vero a gennaio 2022.

Per aiutare a diradare la nebbia di annunci, comunicati stampa e informazioni dette e non dette ai tavoli di incontro, i Comitati hanno chiesto alcune precisazioni al Dirigente dell’Area trasporto ferroviario presente, in particolare, sugli esiti di una interlocuzione tra Regione e Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (attualmente a Firenze) circa le caratteristiche tecniche che tali rotabili dovrebbero avere secondo il Capitolato da allegare al Bando di Gara e, soprattutto, se gli uffici regionali hanno intanto completato la redazione di tutti gli atti di gara, per essere pronti a partire appena arriveranno i fondi dal Governo.

Il Dirigente e il Direttore regionale hanno dato ampie rassicurazioni di essere pronti a partire con gli atti di Gara.

Alla luce di queste sconcertanti notizie sui treni nuovi i Comitati hanno ricordato alcuni dati.

Solo negli ultimi mesi sulla R.L. la radiazione degli unici 3 treni di proprietà regionale, i famigerati FIAT 500, e il fine servizio degli ultimi 2 MA100 Freccia del Mare, ha portato la dotazione teorica della linea da 21 (di cui un MA200 senza condizionamento attualmente non in servizio) a 15/16 convogli effettivi; sulla R.N. la mancanza di rotabili è già ora il problema e, al contempo, la giustificazione di ATAC S.p.A. per non coprire l’intero servizio extra-urbano, sperando che su quello urbano non ci abbandonino i convogli Firema.

Visti i tempi biblici per l’arrivo anche solo del primo dei treni nuovi, i Comitati hanno chiesto nuovamente ad ATAC, nella persona del Direttore di esercizio presente in riunione, se questi tempi di gara siano compatibili con la vita utile residua degli MA200 e dei Firema e con il problema della extra urbana per Viterbo, che vede una soppressione strutturale di almeno 4 corse/giorno.

Il Direttore di esercizio ha dichiarato che coi treni presenti, sia pure con grandi difficoltà e a patto di continue e crescenti manutenzioni, ATAC è in grado di coprire l’attuale programma orario fino al 2022.

Per la Roma Lido, il Comitato presente ha comunque precisato che si vuole lavorare attivamente, con le istituzioni comunali, per uno storno di almeno 2 e fino a 5 CAF 300 più vecchi e attualmente a disposizione della Metro B, per supportare il servizio di quella che tanti politici, capitolini o regionali, da anni predicano dover diventare la quarta metropolitana di Roma. **I Comitati della Triplice, volendo esprimere una visione d'assieme dei problemi, hanno anche ricordato che tale spostamento consentirebbe di concentrare le prime forniture dei nuovi treni del bando citato sulle 6 unità promesse per la Roma Nord, a cominciare da due treni per l'extra-urbano.**

Problema 3) Decisioni su passaggio in proprietà particelle catastali del sedime della ferrovie Roma Giardinetti a Roma Capitale.

I Comitati han chiesto notizie sulla procedura tecnica e amministrativa del passaggio della Roma Giardinetti a Roma Capitale, lamentando che, sull'unico punto su cui da due anni **tutti i soggetti sono concordi** (Comitati, cittadini dei quartieri, gestore ATAC ed istituzioni) non si sia riuscito a firmare alcuno degli atti conseguenti.

Il Dirigente dell'Area trasporto ferroviario ha precisato che presso il MIT è stato formato un tavolo tecnico inter istituzionale, che vede anche la partecipazione del *Dipartimento mobilità di Roma Capitale* e di due uffici dello stesso MIT. Si lavora sul declassamento della linea da ferrovia regionale a tramvia in sede propria. Il Dirigente regionale ha affermato che, in quanto ferrovia, la Giardinetti non sia cedibile al Comune. Vi è l'urgenza di completare la procedura entro giugno 2019; a tale data la A.N.S.F. subentrante all'USTIF nei controlli di revisione e sicurezza delle linee, in base ai propri standard non potrebbe autorizzare la continuazione dell'esercizio ferroviario sulla Roma Giardinetti nelle condizioni attuali, **per cui urge il suo declassamento al tramvia.**

I Comitati hanno ribadito che **questa è la cartina i tornasole della capacità degli staff delle due istituzioni romane di risolvere almeno alcuni problemi**, essendo una scelta attesa e condivisa e non richiedendo per essere compiuta, nell'immediato, l'apertura di alcun cantiere, che pur necessiteranno nella fase successiva di esercizio come tramvia in sede propria.

Problema 4) Avvio delle procedure per il nuovo Contratto di Servizio delle ex concesse, in scadenza a Giugno 2019, anche alla luce del piano di risanamento di ATAC, presentato al Tribunale fallimentare di Roma, che mira ad espungere dal perimetro aziendale la gestione delle tre ex concesse

L'attuale contratto di servizio che affida ad ATAC la gestione delle linee "ex concesse" scadrà a fine maggio 2019. Già nella riunione di Marzo 2018, con riferimento alle linee ex concesse la Direzione aveva chiarito che:

- nell'ambito delle gare di affidamento i beni essenziali di proprietà di enti/società terze (treni, officine meccaniche, ecc.) devono essere messi a disposizione per la gestione del subentro nel servizio del nuovo gestore, ciò per obbligo di legge (*Ndr. – l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, recentemente modificato prevede che in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, nei bandi di gara va previsto il trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante, con l'esclusione dei dirigenti, applicando il contratto collettivo nazionale e il contratto di secondo livello o territoriale del gestore uscente, inoltre Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante é versato all'INPS dal gestore uscente*);

- le modalità di gestione di alcuni di questi beni essenziali (officine meccaniche di proprietà di ATAC) deve ancora essere definita in quanto resta in piedi l'individuazione di RL e RN come *linee ferroviarie non interconnesse alla rete ferroviaria nazionale* (Ndr - a Dicembre 2016 con Delibera di Giunta regionale, era stato sostenuto l'opposto!) di interesse primario. Tale individuazione è stata fatta dal MIT e questo porrebbe le due linee sotto la gestione di Rete ferroviaria italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato) per infrastruttura, sedime, binari, impianti e stazioni;
- un anno prima della scadenza del contratto vigente (**maggio 2018**) la Regione ha pubblicato un semplice "preavviso" di gara, come impongono le norme comunitarie, anche sulla G.U.C.E.;
- nel futuro contratto di servizio saranno previste penali per corse saltate in singola fascia oraria (*nel contratto attuale valgono le corse saltate al giorno: se saltano due treni tra le 7:00 e le 8:30, ma ATAC ne fa partire due in più tra le 21:00 e le 23:30 non si applicano penali, N.d.r.*); su questo punto, i Comitati avevano espresso e lo anno ribadito oggi tutto il proprio dissenso, ribadendo che accanto ad un problema di puntualità nelle partenze e, ancor più, negli orari di arrivo a capolinea, v'è l'usanza di far "slittare" l'orario di partenza del treno precedente a copertura del successivo. Questo per i Comitati si chiama "soppressione" e non si sono rinvenute nel Contratto di servizio attuale norme che dicano cose diverse..
- I Comitati hanno ricordato di aver inviato varie volte, fin dalla fine del 2016, proposte e contributi per una migliore redazione del Contratto di servizio, ancor prima fosse firmato il nuovo. I Comitati hanno sottolineato che il Contratto attuale è scritto male in molti passaggi, Alcuni esponenti regionali avevano seccamente risposto che questa è solo una opinione di parte dei Comitati. A titolo di esempio, i Comitati, per bocca di Spigai, hanno ricordato, come già segnalato per scritto, che nel Contratto attuale i servizi essenziali, come la presenza di Addetti di stazione in tutte le stazioni e per l'intero orario di apertura al pubblico, come la presenza o meno di servizi di vigilanza, la funzionalità di ascensori e scale mobili, non sono chiaramente regolati dagli articoli, lasciando "al buon cuore" del Gestore di assicurarli in tutto o in parte.

Nella riunione di oggi, oltre le cose sopra dette, è emerso che al di là di Gare "avvisate", ma non ancora iniziate, la Regione sta approfondendo il ruolo affidato a R.F.I. dall'art. 47 del D.L. n.50/2017. Devono in pratica valutare se infrastruttura e impianti "debbano" per legge essere affidati a R.F.I, restando alla gara solo la gestione dei servizi di trasporto su ferro.

Su esplicita domanda dei Comitati, il Direttore generale ha ammesso che sullo sfondo resta anche il progetto di investimento e concessione proposto tre anni fa dal raggruppamento franco-italiano di RATP+Ansaldo-Hitaci per la Roma Lido. I vari ricorsi al TAR Lazio, presentati dal consorzio contro la Regione per la scelta improvvisa dell'Assessore dell'epoca, Michele Civita, di chiudere sul progetto, che fino a poco prima era stato ampiamente preso in considerazione, ha lasciato in eredità un tavolo di contrattazione, necessariamente tenuto aperto dalla Regione con RATP per evitare ulteriori condanne dei tribunali amministrativi, Il tavolo dovrebbe partorire una revisione del progetto presentato, rendendolo più conveniente per la Regione, ma questo si sovrappone che le altre due possibili soluzioni: gara integrale o gara per il solo esercizio.

In pratica, la Regione non muoverà paglia a breve e non si avrà nessun nuovo affidamento, neppure ad ATAc a giugno 2019, ma solo una proroga tecnica per non chiudere le linee e per non ricadere nelle osservazioni dell'Autorità per la concorrenza è il mercato – Antitrust.

Problema 5) stato del prodotto contrattuale "Carta dei Servizi".

Dopo che a marzo scorso sul tema ATAC aveva ritenuto di non fornire alcuna risposta (*fatto questo che legittimava la sensazione che, nonostante i molti contatti e documenti proposti dai Comitati pendolari, il Gestore vi avesse lavorato poco e male e comunque, senza produrre quel*

documento che fa parte degli obblighi contrattuali - n.d.r.) questa volta la domanda è stata posta direttamente alla Regione che ha ritenuto, fin da subito, di inserirsi nella fase di elaborazione della Carta, pur non essendo questo previsto obbligatoriamente dalla normativa nazionale.

Sul punto il Dirigente dell'Area trasporto ferroviario, più volte in passato interrogato dalla Direttore pro tempore della Direzione, e che aveva promesso di portare a conclusione l'elaborazione della bozza entro 2 o 3 mesi da marzo 2018, ha detto che stanno completando la revisione della bozza di Carta arrivata da ATAC, e che la sottoporranno entro ottobre alle associazioni dei consumatori.

I Comitati hanno ricordato che i requisiti di qualità dei servizi ferroviari, stabiliti alcuni mesi fa dalla Agenzia per la regolazione dei trasporti ferroviari, prevedono la assimilazione dei comitati pendolari e civici alle associazioni di tutela dei consumatori. Anche alla luce dei ripetuti contributi scritti, proposte, osservazioni e bozze che, su richiesta degli stessi rappresentanti regionali, i Comitati della Triplice hanno inviato in viale del Giorgione e in viale del Tintoretto, **la Triplice si attende di essere parimenti convocata per fare le proprie osservazioni sulla bozza** di Carta.

Problema 6) *Stato installazione di pedane di autonomo accesso dei disabili in carrozzella a bordo convogli CAF300 e MA200 R.L.*

Su sollecitazione dei Comitati, dell'Associazione "Luca Coscioni" e, a livello del Municipio X di Roma, anche su iniziativa di alcuni consiglieri e del Presidente della Commissione municipale Sociale e Sport, ATAC e Regione hanno lavorato per trasformare alcune entrate ulteriori, derivanti ad ATAC dalla dismissione di rottami ferroviari, in fondi per l'acquisto di 45 pedane, amovibili a mano, da mettere tra banchina e treno quando debba salire un viaggiatore in carrozzella, in particolare se motorizzata elettrica con batterie.

Il Direttore di esercizio di ATAC ha ribadito che il progetto sta proseguendo, anche se la fornitura delle 45, che si aggiungono al prototipo sperimentato prima dell'estate, è slittata di altri due mesi (quindi Novembre 2018) per ritardo nella installazione delle grappe di ancoraggio delle pedane sui treni e per incertezza sulla opportunità installarne alcune anche nelle stazioni, oltre che ai due capolinea. Difatti i 15/16 treni attuali abbisognano di circa 30/32 pedane e altre 4 sarebbero presenti nei due capolinea.

I Comitati hanno espresso soddisfazione per il procedere di un intervento sicuramente a basso impatto tecnologico e totalmente in autofinanziamento, ma che rappresenta un forte impatto di civiltà, auspicando che il prosieguo sia una idonea progettazione di banchine, piano del ferro e nuovi treni sulla Roma Nord per rendere anche questa ferrovia *handicap-friendly*.

Problema 7) *Programmazione interventi di manutenzione straordinaria delle infrastrutture di cui al c.d. Patto per il Lazio, firmato a maggio 2016, con particolare riguardo allo stato delle gara di appalto per il raddoppio di un tratto extra urbano della Roma nord e di quella, eventuale, per i lavori del segnalamento sulla Roma Nord, che dovrebbe impegnare i restanti 51 milioni previsti nel "Patto per il Lazio" per detta linea.*

Ottobre 2018

Triplice intesa dei Comitati pendolari delle ferrovie regionali ex concesse