



DIREZIONE REGIONALE INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

Relazione periodica, redatta ai sensi dell'articolo 30 del D.lgs. 201/2022.

1. Introduzione: inquadramento normativo

Il D.lgs. del 23 dicembre 2022, n. 20, pubblicato in GU del 30 dicembre 2022 n. 394, sul riordino della disciplina dei servizi pubblici locali (di seguito Tuspl) ha previsto diversi adempimenti, fra i quali la relazione annuale sulla gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica.

Il primo aspetto che viene in rilievo è la identificazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica che comprendono anche quelli a rete e che sono caratterizzati dalla "concessione" di diritti esclusivi (il diritto, concesso da un'autorità competente mediante una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa, compatibilmente con la disciplina dell'Unione europea, avente l'effetto di riservare a un unico operatore economico l'esercizio di un'attività in un ambito determinato) o diritti speciali (i diritti, concessi da un'autorità competente mediante una disposizione legislativa, regolamentare o amministrativa, compatibilmente con la disciplina dell'Unione europea, avente l'effetto di riservare a due o più operatori economici l'esercizio di un'attività in un ambito determinato).

Non sono oggetto di tale verifica:

- i servizi di interesse generale privi di rilevanza economica: le attività di produzione e fornitura di beni o servizi che non sarebbero svolte dal mercato senza un intervento pubblico o che sarebbero svolte a condizioni differenti in termini di accessibilità fisica ed economica, continuità, non discriminazione, qualità e sicurezza, che le amministrazioni pubbliche, nell'ambito delle rispettive competenze, assumono come necessarie per assicurare la soddisfazione dei bisogni della collettività di riferimento, così da garantire l'omogeneità dello sviluppo e la coesione sociale, che non sono servizi di interesse economico generale. Storicamente riconducibili ai servizi sanitari, sociali, socioassistenziali, culturali;
- i servizi strumentali: la definizione più corretta di servizi strumentali è reperibile nelle sentenze del Consiglio di Stato (ex multis, sezione V, 12 giugno 2009, n. 3766) dove si indicano quali servizi strumentali tutti quei servizi erogati da società ed enti a supporto di funzioni amministrative di natura pubblicistica di cui resta titolare l'ente di riferimento e con i quali lo stesso ente provvede al perseguimento dei propri fini istituzionali.

I servizi strumentali, quindi, sono svolti in favore della pubblica amministrazione e dell'utenza diffusa, mentre i servizi pubblici locali mirano direttamente a soddisfare bisogni o esigenze della collettività. Pertanto, laddove è presente un'utenza diffusa sul territorio e pagatrice di prezzo, si è in presenza di servizio pubblico locale, mentre quando il beneficio della prestazione è soltanto dell'ente, e l'ente è l'unico pagatore del corrispettivo si configura un'attività strumentale ovvero un'attività resa alla pubblica amministrazione. Il Tar Lombardia (Sezione di Brescia, 27 dicembre 2007 n. 1373) ha definito la distinzione tra le due categorie, affermando che essa va ricercata nel beneficiario diretto del servizio: ricorre l'ipotesi del servizio pubblico se la prestazione resa dall'appaltatore viene fornita



per soddisfare in via immediata e diretta le esigenze del singolo utente o della collettività; costituisce, al contrario, servizio strumentale quello le cui prestazioni vengono svolte in favore della stazione appaltante.

La relazione periodica sui servizi pubblici, ai sensi dell'art. 30 Tuspl, deve essere predisposta dagli enti locali e dagli altri soggetti competenti e deve rilevare, «per ogni servizio affidato, il concreto andamento dal punto di vista economico, dell'efficienza e della qualità del servizio e del rispetto degli obblighi indicati nel contratto di servizio, in modo analitico, tenendo conto anche degli atti e degli indicatori» che l'ente dovrebbe adottare sulla base del regolamento generale. La relazione deve predisporre entro l'anno corrente e periodicamente alla fine di ogni anno.

Sebbene la Regione non possa annoverarsi tra gli enti locali cui all'articolo 2, comma 1, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000 n. 267, la stessa può essere ricondotta tra gli “enti competenti” (sulla base della definizione fornita dall'articolo 2, comma 1, lett. b) del Tuspl) che regolano e organizzano servizi di interesse economico generale di livello locale.

2. I contratti di servizio gestiti dalla Direzione competente in materia di infrastrutture e mobilità.

La Direzione regionale infrastrutture e mobilità è titolare, sulla base di specifici affidamenti *in house*, dei seguenti contratti di servizio:

Società	Atto di indirizzo	Oggetto contratto	Decorrenza	Termine
ASTRAL S.p.A.	Deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 50	Gestione delle infrastrutture ferroviarie regionali ex concesse Roma - Lido di Ostia e Roma - Civita Castellana - Viterbo, delle relative pertinenze, degli annessi impianti e dei macchinari ad essi funzionali	1° luglio 2022	30 giugno 2032
COTRAL S.p.A.	Deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49	Gestione del servizio di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale sulle ferrovie regionali Roma - Lido di Ostia e Roma - Civita Castellana - Viterbo.	1° luglio 2022	30 giugno 2032
COTRAL S.p.A.	Deliberazione di Giunta regionale 28 ottobre 2011, n. 507 prorogato con deliberazione di Giunta regionale del 28 aprile 2022, n. 232 fino al 31 dicembre 2022	Contratto di servizio di trasporto pubblico locale su strada extraurbano.	Novembre 2011	Ottobre 2021, da ultimo prorogato ai sensi dell'articolo 92 comma 4 ter del decreto-legge 18/2020 fino al 31 dicembre 2022.
COTRAL S.p.A.	Deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n.1252	Affidamento dei servizi di TPL automobilistico extraurbano su gomma a rilevanza economica di interesse regionale e locale.	1° gennaio 2023	31 dicembre 2032



I contratti approvati con la deliberazione della Giunta regionale n. 49 e n. 50 del 15 febbraio 2022 riguardano rispettivamente la concessione in gestione del trasporto pubblico ferroviario regionale e la gestione delle infrastrutture ferroviarie regionali riferite alle linee ferroviarie ex concesse Roma - Lido di Ostia e Roma -Civita Castellana - Viterbo. Ai fini del corretto inquadramento dei due contratti in questione va precisato l'ambito oggettivo e l'ambito soggettivo di applicazione del Tuspl con specifico riferimento alle Regioni:

- a) **ambito soggettivo:** le regioni sono soggette alla disciplina del Tuspl, solo in quanto enti competenti nella gestione dei servizi di ambito locale (anche a seguito della delega conferita dagli EELL);
- b) **ambito oggettivo:** il Tuspl disciplina in maniera «orizzontale» tutti i SPL, sia i SPL a rete, sia quelli non a rete (definiti anche non a rilevanza economica). Per quanto riguarda il trasporto pubblico, si applica ai servizi nella titolarità degli enti locali in ambito locale (=urbano, suburbano ed extraurbano) effettuato attraverso autobus, tram, filobus e metropolitana (e altre modalità minori) e non comprende i servizi nella titolarità delle Regioni e Province autonome (ferroviario).

Sono dunque esclusi i **SIEG su scala regionale**, come il trasporto pubblico ferroviario, che non rientrano nella responsabilità degli EELL (a meno che non siano ricompresi nell'ambito dei servizi urbani o metropolitani), anche quando gestiti in house.

Tale esclusione è esplicitamente prevista dall'articolo 32 del D.lgs. 201/2022 che dispone l'applicabilità del Titolo III del decreto nonché degli articoli 29 e 30 e 31 al settore del trasporto pubblico locale, fatto salvo quanto previsto dal comma 3 e dal comma 2 che nello specifico dispone "Ai fini della scelta delle modalità di gestione e affidamento del servizio, si tiene anche conto di quelle indicate dalla normativa europea di settore, nei casi e nei limiti dalla stessa previsti, ferma restando l'applicabilità dell'articolo 14, commi 2 e 3 e dell'articolo 17". Come espressamente riportato nella relazione di affidamento, approvata con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49 (contratto ex concesse COTRAL) e redatta nel rispetto delle disposizioni contenute nella misura 2 delibera ART 154/2019, l'affidamento del servizio di trasporto pubblico ferroviario regionale è stato effettuato nel rispetto di quanto previsto dall'art. 5, par. 6 del Regolamento UE 1370/2007 che dispone tra l'altro la possibilità per le autorità competenti di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia.

Con riferimento invece al contratto approvato con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 50 avente ad oggetto la gestione delle infrastrutture ferroviarie regionali (ASTRAL), si ritiene opportuno precisare, anche in questo caso, che la tipologia del servizio, per quanto detto nelle premesse, non ricade nel perimetro applicativo del Tuspl (art. 4) perché rappresenta un servizio che non realizza in via immediata un bisogno sociale, ma si limita a fornire ad un settore dell'Amministrazione un dato servizio che, solo in via mediata, è funzionale alla realizzazione dell'utilità collettiva. In particolare, ai sensi dell'articolo 10 del RD 1442/1912, la Regione, a seguito del trasferimento di funzioni disposto dal D.lgs. 422/1997, è autorizzata ad accordare la concessione dell'infrastruttura ferroviaria a soggetti terzi, mediante atto concessorio.

Sulla base di quanto premesso si ritiene pertanto di procedere, ai sensi dell'articolo 30 del Tuspl, alla predisposizione della presente relazione, solo e con riferimento al contratto sottoscritto con la società COTRAL, approvato con deliberazione di Giunta regionale n. 1252 del 29 dicembre 2022, avente ad oggetto il servizio pubblico di trasporto extraurbano su gomma, trattandosi di un servizio in cui la



Regione (quale “ente competente”) regola e organizza un servizio di interesse economico generale di livello locale.

3. *La relazione ex art. 30 del Tuspl.*

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.

L’individuazione di tale bacino unitario di trasporto extraurbano poggia la sua individuazione su alcune peculiarità sottostanti il servizio pubblico oggetto dell’ambito individuato:

- il servizio di Trasporto Pubblico Locale Automobilistico produce esternalità 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.

Ed infatti, 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 PRMTL, 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*”.

Nel corso del 2023 è stato disposto il nuovo affidamento del contratto di servizio di trasporto pubblico extraurbano approvato con deliberazione di Giunta regionale del 29 dicembre 2022, n. 1252 nel rispetto della normativa specifica contenuta nelle deliberazioni dell’Autorità di regolazione dei trasporti (istituita ai sensi dell’articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 e diventata operativa nel 2013).

Nello specifico l’avvio della procedura è avvenuto con deliberazione di Giunta regionale 2 marzo 2020, n. 74. La Regione, in vista della scadenza del precedente contratto di servizio, ha disposto



l'avvio del procedimento istruttorio per il nuovo affidamento in house providing a COTRAL S.p.A. e disposto la pubblicazione dell'avviso di preinformazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento CE n. 1370/2007, pubblicato in data 21 aprile 2021 sulla GUE n. 2021/S 077-198747.

Nel corso del 2022 nel rispetto delle disposizioni previste dall'articolo 92 comma 4 ter del decreto-legge 18/2020 si è operato in regione di proroga del contratto di servizio approvato con deliberazione di Giunta regionale del 28 ottobre 2011, n. 507.

Dati generali

COTRAL S.p.A. a socio Unico	
Proprietà	Società controllata al 100% dalla Regione Lazio
Capitale sociale	Euro 50.000.000,00 interamente versato
Sede legale	Via B. Alimena, 105 - 00173
Disciplina del controllo analogo	La Regione Lazio esercita sulla Società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi le cui modalità sono definite nella Direttiva di cui alla Delibera della Giunta Regionale n. 875/2022
Consiglio di Amministrazione	n. 3 componenti : il Presidente ed i due componenti sono stati nominati con decreto del Presidente della Regione Lazio 21 luglio 2021, n. T00167 recante "Nomina dei componenti del Consiglio di amministrazione di Cotral S.p.A.", per il triennio 2021-2023

COTRAL S.p.A. svolge la quasi totalità della propria attività nei confronti della Regione Lazio con un contratto di servizio e proprio parco rotabile in misura superiore all'80% del "fatturato" realizzato nell'ultimo quinquennio inteso, in forza del contratto di servizio di tipo "net cost", come rapporto fra la somma del "corrispettivo del contratto di servizio" e dei "corrispettivi delle vendite dei titoli di viaggio" ed il totale dei "Ricavi delle vendite" (di cui alla voce A.1 del Conto economico). Tale vincolo figura altresì all'art. 3 dello statuto della società. Pertanto, sussistono tutte le condizioni indicate dalla normativa europea e nazionale riferiti all'affidamento in house, in quanto:

- a) COTRAL è una società partecipata totalmente dalla Regione Lazio;
- b) COTRAL esercita le proprie attività in misura pressoché integrale e comunque certamente superiore all'80% del fatturato nei confronti dell'amministrazione sociale ed opera prevalentemente nel territorio regionale;
- c) 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.

Attualmente la società, in continuità a seguito del nuovo contratto di servizio affidato a fine 2022, 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 irriskorie, 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 Deliberazione Giunta n. 1252 del 29/12/2022 che ha definito l'avvio della procedura per l'individuazione dei nuovi operatori nell'ambito delle 11 unità di rete, riguardanti il servizio di trasporto pubblico locale urbano ed interurbano nei comuni del Lazio ad eccezione dei comuni capoluogo.

Le motivazioni sottostanti la forma dell'affidamento prescelto alla società in house sono riconducibili ad 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 (PNRR, PNC, PSNMS) che sono impiegati per l'acquisto di veicoli a basso impatto ambientale e/o ad emissioni zero (metano ed in prospettiva idrogeno ed elettrico), a cui sarà inevitabilmente affiancata la realizzazione di apposite infrastrutture per l'alimentazione dei mezzi, per l'ammodernamento dei nodi di interscambio e per la realizzazione di sistemi di infomobilità intermodali ferro-gomma a vantaggio dell'utenza. A fronte di tali ingenti investimenti, e delle ristrette tempistiche per il loro impiego, l'amministrazione ha ritenuto il modulo gestionale dell'in house providing – anche in virtù del vincolo di delegazione interorganica - come 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;
- 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.
- che comunque l'affidamento in house si realizza nel rispetto delle misure dell'ART e prevede, come espressamente riportato nella Relazione di Affidamento, costi coerenti con i costi standard di cui al Decreto del MIT n.157 del 28 marzo 2018.

Il contratto di servizio del trasporto extraurbano riferito all'annualità 2022

Andamento economico generale

COTRAL nel 2022 ha operato in regime di proroga del contratto di servizio sottoscritto in data 28.10.2011 per gli anni 2011-2016 e rinnovato per gli anni 2017-2021 con la Determinazione n. G10073 del 18.07.2017, prorogato con la D.G.R n. 722 del 03.11.2021 fino al 30.04.2022 e con la D.G.R. n. 232 del 28.04.2022 fino al 31.12.2022. Il Contratto di Servizio Gomma prevede un modello "net cost", con percorrenze base fissate in 75.5 milioni km vettura/anno (c.d. Piano della Produzione) e ricavi tariffari di competenza aziendale, in parte attraverso il sistema tariffario integrato Metrebus con Atac S.p.A. e Trenitalia S.p.A e in parte con titoli proprietari.

L'Azienda assicura ogni giorno feriale-scolastico, con una dotazione di 1.600 autobus, 8.192 corse di linea con una copertura del servizio di 20h su 24h partendo da 45 depositi dislocati nel territorio regionale coordinati da una Centrale Operativa ubicata nella sede centrale di Roma. Collega tutti i Comuni della Regione Lazio con una rete di trasporto estesa su una superficie di circa 17.000 km quadrati (il servizio collega circa 376 comuni della Regione). I bus effettuano inoltre collegamenti con 17 comuni delle regioni confinanti. Sono circa 320 mila i passeggeri trasportati giornalmente.



Di seguito si riportano i valori del conto economico riclassificato a valore aggiunto dell'ultimo triennio¹:

Conto economico riclassificato	2022	2021	2020
Ricavi delle vendite	317.136.086	286.392.764	262.392.188
Produzione interna	29.031.201	36.409.346	17.206.894
Valore della produzione	346.167.287	322.802.110	279.599.082
Costi esterni operativi	149.608.739	135.140.530	107.958.875
Valore aggiunto	196.558.548	187.661.580	107.958.875
Costi del personale	150.362.706	142.916.641	138.434.966
Margine operativo lordo EBITDA	46.195.842	44.744.939	33.205.241
Ammortamenti e accantonamenti	28.514.974	38.392.063	21.221.943
Margine operativo netto EBIT	17.680.868	6.352.876	11.983.298
Risultato dell'area extra-caratteristica	(1.482.687)	(358.573)	(166.252)
Risultato operativo globale	16.198.181	5.994.303	11.817.046
Risultato ordinario (al netto degli oneri finanziari)	16.115.564	5.901.255	11.736.587
Risultato dell'area straordinaria	1.337.977	4.088.674	3.030.223
Risultato lordo	17.453.541	9.989.929	14.766.810
Imposte sul reddito	1.625.000	1.363.674	1.196.738
Risultato netto	15.828.541	8.626.255	13.570.072

Con specifico riferimento agli utili maturati nel triennio si specifica quanto segue:

- con deliberazione di Giunta regionale n. 341 del 28/06/2023 è stato disposto il riversamento degli utili alla Regione Lazio per complessivi euro 15.037.114,03;
- con deliberazione di Giunta regionale n. 492 del 28/06/2022 è stato disposto il riversamento degli utili alla Regione Lazio per complessivi euro 1.000.000,00;
- con Deliberazione di Giunta regionale n. 329 del 04/06/2021 è stato disposto il riversamento degli utili alla Regione Lazio per complessivi euro 2.000.000,00;

Per una corretta interpretazione dei valori è opportuno evidenziare che nel 2022 i valori di bilancio complessivi ricomprendono anche i ricavi ed i costi dell'affidamento del contratto di gestione del servizio ferroviario sulle linee ex concesse Roma – Lido di Ostia e Roma - Civita Castellana - Viterbo, approvato con deliberazione di Giunta regionale del 15 febbraio 2022, n. 49. Inoltre, è opportuno evidenziare che le annualità in questione risentono, come per tutto il comparto, per il quale sono stati attivati specifici ristori (cd. per mancati ricavi) da parte delle strutture ministeriali, degli effetti della pandemia da COVID 2019 con riferimento sia alla voce ricavi tariffari, sia ai costi e ricavi per i servizi aggiuntivi svolti a fronte delle misure di contingentamento della capacità dei veicoli e, infine, per la ridotta produzione (circa -10%) nel corso del 2020 a seguito delle misure regionali e nazionali di sospensione dei servizi in lockdown e/o in zona rossa.

La produzione offerta all'utenza dalla Società nel corso del 2022 è stata di 73.949.999 vetture x km "effettive" corrispondenti a 75.018.522 vetture x km "convenzionali". Pertanto, nel corso del 2022, rispetto all'offerta complessiva di TPL regionale ed interregionale contrattualizzata, si è registrato un marginale decremento rispetto all'esercizio precedente gravato – fino al 31.03.2022 - dei provvedimenti normativi nazionali e regionali emanati per fronteggiare la crisi sanitaria da Covid-19.

¹ Fonte relazione finanziaria al bilancio 2022 e 2021 COTRAL S.p.A.



Con la fine dello stato di emergenza, i servizi di supporto, aggiuntivo al TPL scolastico, istituiti per far fronte alle norme anti SARS Covid-19, che hanno limitato la capienza a bordo di utenti, prima al 50% poi all'80%, a partire dal 08.06.2022 sono stati chiusi, ripristinando interamente il programma di esercizio contrattualmente previsto e riconsentendo la disponibilità al 100% dei posti a bordo.

Con riferimento alle politiche di investimento nel corso del 2022 sono proseguiti gli investimenti per il rinnovo della flotta aziendale con l'immatricolazione di n. 106 nuovi veicoli; in particolare, nel corso dell'esercizio, sono state assunte "Obbligazioni Giuridicamente Vincolanti" per l'acquisizione di n. 415 autobus, a valere sui contributi in conto impianti previsti dal (i) Piano Nazionale Strategico Mobilità Sostenibile (PNSMS), (ii) Fondo Sviluppo e Coesione, (iii) Decreto MIT n. 223/2020 e dal (iv) Fondo Complementare al PNRR.

In via generale il significativo rinnovo dei mezzi bus (circa due terzi della flotta), avviato dal 2017 con l'immissione di un totale di 954 bus Euro VI, ha prodotto un rilevante impatto positivo in termini ambientali ed una sostanziale riduzione dell'età media del parco autobus. Nel corso del 2023 è continuata la politica di rinnovo del parco bus in servizio con l'immissione in servizio di ulteriori 63 bus Euro VI da 12 metri e 12 bus Euro VI da 10 metri da utilizzare anche sulle linee con limitazioni alla circolazione. È prevista inoltre sempre nel 2023 l'immissione in servizio dei primi 100 bus da 12 metri alimentati a metano della fornitura acquistata con i fondi del PNRR che sarà completata entro il primo semestre 2024 con l'immissione di 178 veicoli. Entro la fine dell'anno è previsto inoltre l'acquisto di ulteriori 56 bus Euro VI da 12 metri e di 8 minibus, ad integrazione della flotta di minibus in dotazione all'azienda che garantisce il collegamento tra i piccoli comuni della Regione.

Il corrispettivo dell'annualità 2022 del prorogato contratto di servizio viene a determinarsi in complessivi € 233.562.000,00 (€ 256.918.200,00 iva al 10% inclusa) al netto delle rimodulazioni intervenute (i) per l'annualità 2019 con la DGR n.734 del 27/11/2018 e (ii) per l'annualità 2020 con la nota prot. n. 57229 del 21.01.2020, in deroga agli originari € 240.000.000,00 (€ 264.000.000,00 Iva al 10% inclusa). Ad integrazione degli obblighi assunti dalle parti relativi ai livelli di servizio da assicurare agli utenti in termini quantitativi, l'Ente affidante identifica le condizioni minime di qualità dei servizi (CMQ) richieste al gestore nell'erogazione dei servizi di trasporto su gomma attraverso la definizione degli obiettivi di qualità erogata, che potranno comportare penalità a carico del gestore in caso di mancato raggiungimento degli stessi.

Di seguito una tabella riepilogativa del valore del contratto di servizio nell'ultimo triennio e della voce ricavi di traffico:

	2022	2021	2020
Contratto di servizio extraurbano	256.918.200,00	256.918.200,00	247.540.418,66
Ricavi da traffico (secondo il driver utilizzato per contabilità regolatoria ART per il 2022)	57.827.586,00	32.300.000,00	32.000.000,00

Nello specifico i valori dei ricavi da traffico, seppur in ripresa, registrano comunque un decremento di circa il 24,4% rispetto al 2019 in considerazione degli effetti della pandemia da COVID 2019.



Per una corretta individuazione dei costi diretti e indiretti che riguardano il contratto di servizio extraurbano annualità 2022, si riportano di seguito i valori desunti dagli schemi di contabilità regolatoria, redatti ai sensi della delibera ART 154/2019, così come modificata dalla delibera 113/2021, Annesso 3.

Per la corretta individuazione delle voci economico è stata implementata una struttura di Centri di Responsabilità individuando un'area "corporate", che accoglie le competenze di natura "indiretta" o "generale", ribaltate attraverso appositi drivers, ed un'area "operations" con l'obiettivo di separare la gestione delle linee di affidamento per Business Unit (BU) rappresentative della natura multimodale e accogliere le rilevazioni delle competenze di natura "diretta"².

CONTABILITA' REGOLATORIA - SERVIZI TPL SU STRADA						
CONTO ECONOMICO - RICONCILIAZIONE CON IL BILANCIO						
IMPRESA	COTRAL SPA	Servizi soggetti a OSP (1)	Altri CdS	Altre attività non soggette a OSP	Totale	Valori da bilancio
ANNO	2022					
1.1	Ricavi da traffico	57.827.586	4.587.729	-	62.415.316	62.415.316
1.2	Corrispettivi del Contratto di Servizio TPL	233.803.150	20.917.620	-	254.720.770	254.720.770
1.3	Ricavi non rimborsabili da altre fonti pubbliche	17.254.060	-	-	17.254.060	23.955.029
1.4	Altri proventi (esclusi proventi finanziari)	8.360.672	367.892	-	8.728.564	8.728.564
1	Totale RICAVI	317.245.468	25.873.241	-	343.118.710	349.819.679
2.1	Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	54.965.144	728.591,52	-	55.693.736	55.693.736
2.2.	Costi per servizi di terzi	71.931.358	5.234.654,53	-	77.166.013	77.166.013
2.3	Costi per godimento beni di terzi	7.800.640	6.260.430,93	-	14.061.071	14.061.071
2.4	Costo del personale	141.669.516	8.693.189,94	-	150.362.706	150.362.706
2.5	Oneri diversi	7.164.233	870.091,88	-	8.034.325	6.594.325
2.6	Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni (costi capitalizzati)	0	-	-	-	-
2	Totale COSTI OPERATIVI	283.530.892	21.786.959	-	305.317.851	303.877.851
3=1-2	Margine operativo lordo (MOL)	33.714.577	4.086.283	-	37.800.859	45.941.829
4.1.	Ammortamenti per beni strumentali autofinanziati	8.050.027	1.103.734	-	9.153.761	9.153.761
4.2	Altri ammortamenti	1.020.410	201.446	-	1.221.856	7.922.825
4.3	Svalutazioni, perdite (riprese di valore)	2.751.108	747.109	-	3.498.217	3.498.217
4.4	Accantonamenti	7.929.705	10.465	-	7.940.170	7.940.170
4	Voci senza manifestazione finanziaria	19.751.250	2.062.754	-	21.814.004	28.514.974
5=3-4	Risultato operativo netto (EBIT)	13.963.326	2.023.529	-	15.986.855	17.426.855
6.1	Oneri finanziari	(79.905)	(2.713)	-	(82.618)	(82.618)

È opportuno precisare che il valore del contratto di servizio (al netto di IVA) nel prospetto regolatorio ricomprende anche le premialità maturate nel 2022, che per l'ente sono state impegnate in una voce a parte rispetto al capitolo che riporta i valori dei contratti di servizio.

Il personale

Di seguito si riporta l'elenco del personale ricompreso nella BU "operations" Gomma, Nel prospetto riportato vengono elencati sia il personale direttamente riconducibile al contratto di servizio extraurbano che il personale appartenente alla BU Corporate attribuibile al contratto di servizio extraurbano. Si precisa a tal fine che per poter procedere alla corretta attribuzione delle voci economiche riportate anche nello schema di conto economico regolatorio sono stati individuati appositi driver pertinenti ed obiettivi per consentire un'allocazione oggettiva ed analitica.

² Gli schemi sono stati trasmessi dalla società con nota n. 1461805 del 15 dicembre 2023.



QUALIFICA	CORPORATE	GOMMA	TOT
Addetto all'Esercizio	7	89	96
Assistente alla Clientela	9	1	10
Ausiliario	1		1
Capo Operatori		21	21
Capo Squadra Ausiliari	2		2
Capo Unità Organizzativa Amm/Tecnica	29	12	41
Capo Unità Tecnica	2	12	14
Collaboratore di Esercizio	65	13	78
Collaboratore Ufficio	55	30	85
Coordinatore della Mobilità	1		1
Coordinatore Esercizio		25	25
Coordinatore Ufficio	48	9	57
DIRIGENTE	3		3
Operatore Certificatore		8	8
Operatore della Mobilità	16	1	17
Operatore di Esercizio	37	2183	2220
Operatore d'Ufficio	7	5	12
Operatore Manutenzione		1	1
Operatore Qual. Ufficio	21	1	22
Operatore Qual.Mobilit.	58		58
Operatore Qualificato	8	98	106
Operatore Tecnico	1	14	15
Resp.Unit.Amm/Tecn.compl.	21	8	29
Specialista Tecn/Ammin	48	13	61
TOT	439	2544	2983

Qualità del servizio

Con specifico riferimento al controllo della qualità del contratto di servizio in analisi si riportano gli standard minimi di efficacia, efficienza e qualità per l'annualità 2022 previsti dall'articolo 8 del contratto di servizio vigente, come integrato dall'Addendum del contratto di servizio sottoscritto ad agosto 2011:

Indici di efficacia, efficienza e qualità del servizio (articolo 8)	Obiettivo 2022 programmato	Risultati conseguiti 2022	NOTE
Copertura giornaliera (orario di servizio al giorno)	Min. 18 – max 22	18-22	
Regolarità del servizio mensile suddiviso per direttrice			
% Km Effettuati/Km programmati	98%	98,68%	
% corse effettuate/corse	98%	98,02%	



<i>programmate</i>			
<i>Informazioni all'utenza: capolinea dotate di tabelle orarie</i>	35	10	Le tabelle orarie previste nel contratto di servizio sono state sostituite dalla pubblicazione degli orari sui siti e APP. Riguardo invece al numero di capolinea dotati di display a messaggio variabile con indicazione degli orari, rispetto all'obiettivo del cds pari a 5 ne sono state installate 10
Pulizia mezzi			
Pulizia mezzi (viene rilevato annualmente in sede di indagine customer pubblicata con la carta della mobilità). L'indice è stato modificato e regolamentato dall'Addendum	75%	99%	Risultato indagine svolta nel corso dell'esercizio 2023 pubblicato sulla carta di mobilità 2023 sul sito COTRAL
Affidabilità			
(% degli autobus disponibili sul totale della flotta gestita)	97,5%	100%	
Attenzione all'ambiente			
Carburante a basso tenore di zolfo (% dei consumi/consumi totali)	100%	100%	
Mezzi con carburante alternativo GPL (% bus sul totale)	1,9%	1,6%	
Mezzi Euro 3 o superiori (% bus sul totale)	100%	91,20	
Età media parco bus	8,4	9,7	

A questi indici si ritiene opportuno aggiungere altri indici di carattere economico per dare evidenza del miglioramento complessivo registrato:

SEZIONE: INDICATORI ECONOMICI CARATTERISTICI (Fonte: Tabelle Indicatori della Relazione sulla gestione a corredo della Relazione finanziaria annuale)	ESERCIZIO 2021	ESERCIZIO 2022	NOTE
1) Costi totali / Vetture Km	4,2432	4,1325	
2) Ricavi totali / Vetture Km	4,3579	4,3195	(¹)
3) Ricavi da traffico viaggiatori / Costi operativi (al netto di ammortamenti e accantonamenti)	13,31%	17,01%	

(¹) L'indice rimane pressoché costante nel 2022 rispetto al 2021, nonostante l'incremento dei ricavi da traffico, in quanto compensati da:
- i minori contributi in conto esercizio a ristoro dei mancati ricavi tariffari del biennio 2020-2021, contabilizzati nel 2022 rispetto al 2021;
- i minori ricavi a fronte dei servizi aggiuntivi ed integrativi al TPL operati nel 2022 rispetto al 2021.

Nella Carta della Mobilità 2023 pubblicata anche sul sito della società è possibile rinvenire anche ulteriori indici di maggior dettaglio che riguardano il grado di soddisfacimento dell'utenza. Tali indici sono stati elaborati sulla base degli standard di qualità (SLA) definiti nel contratto di servizio 2011-2022.



A completamento dei report generali sopra riportati si ritiene opportuno evidenziare come, nel rispetto delle disposizioni contrattuali, COTRAL presenta una serie di report di rilevazione giornaliera e resi con periodicità mensile, secondo quanto previsto nell'articolo 9 del contratto di servizio e nel punto G) dell'Addendum sottoscritto.

Conclusioni

In considerazione dei livelli di qualità raggiunti, dell'universalità del servizio e dei risultati economici raggiunti e consolidati negli ultimi anni, nonché del riscontro dall'utenza di un generale apprezzamento circa l'erogazione del servizio offerto, si mantiene il permanere delle motivazioni di affidamento in house.

Copia