

## COMUNICATO STAMPA

### **RATP Dev Italia: “Con il nostro progetto la Roma - Lido diventerà la quarta Linea Metropolitana della capitale”**

*È stata presentata questa mattina la proposta di project financing per la progettazione, costruzione e gestione della **linea Roma - Lido** da parte di **RATP Dev Italia**, società di diritto italiano appartenente al Gruppo francese RATP - quinto al mondo nel settore della mobilità pubblica (bus, metro, treno e tram).*

Scade, infatti, oggi il termine perentorio di tre mesi dalla proposta alla Regione Lazio del progetto, avvenuta per la seconda volta a fine aprile 2016 in base all'art. 183 del Nuovo Codice Appalti, a distanza di due anni dalla prima consegna ufficiale. Ora la Regione Lazio, a conclusione dell'iter di verifica partito a settembre 2014, dovrà necessariamente esprimersi in merito alla sua fattibilità.

#### **La Roma - Lido: i dati di riferimento**

Di proprietà della Regione Lazio, in concessione all'ATAC (contratto scaduto nel 2012), la Roma - Lido serve circa **350 mila persone**, di cui 250 mila del X Municipio, 50 mila di Isola Sacra e Fiumicino, 50 mila tra Spinaceto e Tor de' Cenci, per circa **27 milioni di passeggeri anno** e una **capacità di trasporto attuale (Vett-Km-Anno) di circa 9,5 milioni**. Con le attuali 13 stazioni nei 28 km di lunghezza, è la **linea suburbana più frequentata d'Italia**.

#### **L'iter della proposta**

Il 30 giugno 2014 l'ATI, composta da Ansaldo sts, Hitachi, RATP Dev Italia, Salcef, Cilia Italia e Architecna, presenta alla Regione Lazio la proposta di project financing per la Roma - Lido e a settembre, per procedere all'istruttoria, si costituisce un Gruppo di Lavoro tra Direzione Regionale Territorio, Urbanistica, Mobilità e Rifiuti - Area Trasporto Ferroviario e Impianti Fissi, Roma Servizi per la Mobilità e ATAC. Tra ottobre e novembre 2014 l'ATI fornisce all'Amministrazione le modifiche al progetto preliminare, richieste dalla Direzione Regionale. Fino a ottobre 2015 vengono svolti tavoli tecnici nell'istruttoria avviata dall'Amministrazione, mentre da luglio 2015 si tengono tavoli di coordinamento per la verifica economica-finanziaria della proposta. Tra dicembre e gennaio 2016 si svolge la Conferenza dei servizi istruttoria e il 27 aprile l'ATI presenta di nuovo il progetto in base al Nuovo Codice Appalti (art. 183).

#### **Il project financing**

Il project financing è una proposta spontanea di finanza di progetto che qualsiasi operatore economico può avanzare a un'amministrazione aggiudicatrice per realizzare in concessione dei lavori pubblici o di pubblica utilità. Una volta approvato, può essere messo a gara per l'affidamento invitando anche il promotore.

Il progetto presentato dall'ATI è del tutto compatibile con il livello di spesa storica e di impegno finanziario a carico della Regione Lazio e, trattandosi di **“Progetto Preliminare Integrato”** completo (**103 documenti con oltre 1.100 pagine**), risulta già cantierabile, redatto in conformità ai requisiti di legge. Rispetta, infatti, i Documenti Programmatici di riferimento (Piano di Armonizzazione del NPRG, NPRG del Comune di Roma, PGTU del Comune di Roma, Piano Regionale Trasporti), non presenta modifiche della linea e aumento di volumetria, né prevede modifiche al sistema di bigliettazione e alla sua gestione.

#### **Aspetti innovativi del progetto**

Il progetto trasformerà la Roma - Lido in una **vera e propria linea metropolitana** grazie a **maggiori frequenze di passaggio e aumento dei treni in linea**. Fondamentali saranno il rifacimento della linea di contatto per adeguarla ai migliori standard europei e l'introduzione di un sistema di segnalamento radio di ultima generazione per garantire una frequenza potenziale dei treni fino a 90 secondi. Questo nuovo sistema permetterà di inserire nuove stazioni minimizzando i disagi: i Documenti Programmatici prevedono, infatti, 9 potenziali stazioni che, insieme alle 13 presenti e a quella di Acilia sud in costruzione, assicurerebbero un'interdistanza media di soli 1.182 metri.

L'**ammodernamento completo del parco rotabile** sarà garantito grazie all'introduzione di **17 nuovi treni** (incluse le riserve) più performanti, confortevoli e a minore impatto ambientale. In questo modo il passaggio dei treni a regime dal 7° anno sarà ogni 6'30" in entrambe le direzioni, abbassabili a 3'30" nelle ore di punta in un'unica direzione.

Le frequenze ottimali di progetto, così come il dimensionamento dell'infrastruttura, sono state ricavate a seguito di un complesso studio trasportistico della domanda attuale e di quella attesa, realizzato attraverso il conteggio puntuale dei passeggeri saliti e discesi, la valutazione delle matrici origine destinazione e il rispetto dei documenti programmatici di riferimento.

Il progetto prevede numerosi interventi per **migliorare la qualità e il confort** sia del viaggio (rifacimento dell'armamento di piena linea, potenziamento delle sottostazioni elettriche e separazione dalle stesse della linea B), sia del transito sulla linea (miglioramento di aree attese, segnaletica e sistema di informazione, controlli in remoto degli impianti di servizio come ascensori, scale mobili).

Particolare attenzione sarà riservata all'**incremento dei livelli sicurezza delle stazioni** (rifacimento di recinzioni e video sorveglianza, controllo e assistenza ai passeggeri con squadre itineranti, nuovi impianti antincendi e rilevatori di fuoco) e al loro **restauro conservativo e restyling** (percorsi tattili per ipovedenti, rifacimento di sottopassi e sovrappassi, coperture delle banchine, interventi di efficienza energetica).

#### **Aspetti economici**

La **proprietà dell'infrastruttura e dei mezzi**, così come i ricavi della bigliettazione, **rimarrà alla Regione Lazio** che, nei 25 anni di gestione dell'ATI, non dovrà sostenere **alcun costo aggiuntivo per la manutenzione ordinaria e straordinaria**, oltre ad avere un **risparmio di almeno 20 milioni di euro all'anno** rispetto al corrispettivo dell'attuale contratto di servizio. L'ATI investirà 450 milioni di euro, di cui più della metà di fondi privati, per tutta la durata venticinquennale della concessione. Il canone di servizio corrisposto all'ATI dalla Regione Lazio per il 1° anno di servizio sarà pari a 42 milioni di euro, che potranno essere ridotti con i ricavi da traffico, contro i 53 milioni di euro pagati all'attuale gestore, a cui vanno aggiunti i ricavi da traffico e le manutenzioni straordinarie (pari a circa 10/15 milioni di euro all'anno).

*"Rappresentiamo in Italia - ha dichiarato **Bruno Lombardi**, Amministratore Delegato RATP Dev Italia - il quinto Gruppo al mondo nella mobilità pubblica, presenti in Italia da quasi 15 anni con tutto personale italiano altamente qualificato, e vogliamo investire nella capitale per trasformare la Roma - Lido da vecchia linea ferroviaria a moderna metropolitana europea, per un trasporto potenziale a regime di 40 milioni di passeggeri all'anno, senza costi per i cittadini. Intendiamo garantire investimenti e tempi certi per la realizzazione della proposta, che potrà prevedere anche sinergie con altri progetti in discussione, come lo Stadio della Roma e le Olimpiadi. Rispetto alla decisione della Conferenza dei Servizi sulla non fattibilità del progetto - ha continuato **Lombardi** - vorremmo precisare che al momento non abbiamo ricevuto alcuna comunicazione ufficiale dalla Regione Lazio. Quindi attendiamo una lettera che ad ora non è arrivata. Altra precisazione doverosa è che non siamo mai stati invitati a partecipare, nonostante le nostre numerose richieste anche scritte, alle audizioni dell'ottava Commissione Trasporti e Lavori Pubblici del Senato della Repubblica in cui si è discusso del nostro progetto. L'unica fonte di informazione sono stati i poco attendibili rumors di corridoio. Abbiamo quindi deciso di comunicare oggi la nostra posizione; il progetto presentato si basa su una constatazione evidente a tutti: la Roma-Ostia Lido non funziona, è tra le linee impiegate da migliaia di pendolari peggiori d'Italia, forse la peggiore. Né l'Atac, il gestore, né la Regione Lazio, a cui fa capo la proprietà, nonostante le annose evidenze di non funzionamento della linea, hanno mai fatto un progetto complessivo di ammodernamento. Noi invece ne abbiamo presentato uno a giugno 2014 secondo il vigente codice degli appalti che ha sollevato un certo interesse e, tre mesi fa, una sua revisione in conseguenza del nuovo codice degli appalti pubblici. Dall'inizio di quest'anno niente più comunicazioni in merito. La nostra proposta è concreta e può essere messa in cantiere in 8 mesi".*

*"La nostra priorità - ha dichiarato **Andrea Buonomini**, Direttore Sviluppo Italia RATP Dev Italia - è rendere gli attuali viaggiatori, vittime di quotidiani disservizi e disagi, dei clienti a cui garantire puntualità, regolarità e confort del servizio. Per poter procedere, però, ci aspettiamo la dovuta risposta della Regione Lazio alla nostra proposta. Attraverso investimenti stranieri attratti nel nostro Paese, abbiamo creato un'ATI di società italiane che si occuperanno, nei primi 4 anni, di tutti i rinnovi della linea, delle stazioni e della flotta e, per ridurre eventuali disagi, saranno presenti per tutti i 25 anni per gestire la manutenzione ordinaria, straordinaria e i rinnovi tecnologici nel corso dell'intera concessione. Anche il personale assunto sarà per lo più proveniente dai quartieri e dai municipi interessati".*

Roma, 27 luglio 2016

**Ufficio Stampa** c/o extra comunicazione

[ufficiostampa@extracomunicazione.it](mailto:ufficiostampa@extracomunicazione.it)

Daniela Pierpaoli mob. 346.6096602 - Serena Ferretti mob. 346