

COMUNICATO STAMPA

**Ratp Dev Italia, Cilia Italia e Architecna Engineering ricorrono al TAR  
contro il no della Regione Lazio al progetto per la linea Roma - Ostia Lido**

*Le imprese hanno chiesto un risarcimento di circa 4 milioni di euro  
per la definizione e la presentazione della proposta di project financing*

Ratp Dev Italia S.r.l., unitamente a Cilia Italia S.r.l. e Architecna Engineering S.r.l., ha chiesto l'annullamento, con ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, della delibera della Giunta Regionale del Lazio n. 437 del 26 luglio 2016, con cui è stata valutata "non fattibile la proposta" spontanea di *project financing* per l'affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione dell'infrastruttura di trasporto ferroviario Roma - Ostia Lido.

Le società contestano l'operato della Regione Lazio di aver respinto, senza aver richiesto al raggruppamento di imprese alcuna modifica e, incredibilmente, sulla base di erronee e infondate motivazioni, il progetto di ammodernamento completo e di trasformazione della linea esistente in una moderna metropolitana attraverso un intervento di rinnovo generale sull'infrastruttura, di adeguamento tecnologico e degli standard di sicurezza, oltre alla sostituzione dell'intero parco vetture senza la realizzazione di nuove opere che comportassero ulteriore carico urbanistico sul territorio.

*"La Regione - dichiara **Andrea Buonomini, Direttore Sviluppo Italia RATP Dev Italia** - in due anni di istruttorie e tavoli tecnici non ha richiesto ufficialmente modifiche (tutte le richieste ufficiosamente sono state prese in considerazione con la ripresentazione del progetto ad aprile di quest'anno), non ha eccepito carenze documentali, non ha verificato la disponibilità dei Proponenti a prendere in carico le eventuali modifiche che riteneva rilevanti ai fini della 'fattibilità', né ha atteso il nostro rifiuto ad aderire a eventuali prescrizioni progettuali. Per contro, ha invece concluso il procedimento dopo due anni omettendo qualsiasi contraddittorio con i Proponenti proprio nelle fasi finali e decisive. Questo senza considerare l'interesse pubblico legato alla realizzazione della proposta: l'ammodernamento, la ristrutturazione e la trasformazione in moderna metropolitana della linea Roma - Ostia Lido sono interventi necessari e di interesse pubblico urgente visto il persistente degrado dell'infrastruttura e dei servizi, in termini non solo di quantità e di qualità ma soprattutto di sicurezza. Con il nostro progetto, cantierabile in soli sei mesi, la Roma - Ostia Lido diventerebbe a tutti gli effetti la quarta linea metropolitana della Capitale. Per questo siamo disponibili anche a collaborare e coinvolgere ATAC nel progetto, come già fatto con brillanti risultati con il gestore pubblico di Firenze sul project financing della Tranvia di Firenze. Attendiamo, quindi, le valutazioni del TAR del Lazio al nostro ricorso, con il quale, tra l'altro, chiediamo anche un risarcimento di circa 4 milioni di euro per la definizione, la presentazione del progetto e i due anni di confronti e conferenze di servizi istruttorie interrotti bruscamente con argomentazioni inconsistenti, contraddittorie ed errate".*

**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 - Ostia Lido;
- A settembre 2014, 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;
- Fino a ottobre 2015 vengono svolti tavoli tecnici nell'istruttoria avviata dall'Amministrazione;
- 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;
- Il 27 aprile 2016 l'ATI presenta di nuovo il progetto in base al Nuovo Codice Appalti (art. 183);
- Il 26 luglio 2016 la Regione Lazio delibera la "non fattibilità" della proposta ai sensi del nuovo art. 183, comma 15 del D.Lgs. n. 50/2016 (che ha abrogato il D.Lgs. n.163/2006).

### **Le obiezioni della Regione Lazio alla proposta**

La delibera della Giunta Regionale del Lazio n. 437 del 26 luglio 2016 ha rilasciato una valutazione di "non fattibilità" della proposta in quanto

#### **non coerente:**

- con "la messa a disposizione della Regione dei beni individuati come essenziali", non è completamente nelle competenze della Regione Lazio, in quanto il deposito di Magliana è di proprietà del Comune di Roma Capitale, come la quasi totalità dei materiali rotabili sono di proprietà di ATAC S.p.A.;
- con i lavori effettuati e/o previsti e già finanziati dalla Regione Lazio, in quanto prevede il completo rifacimento di parti dell'infrastruttura già ammodernate e potenziate (stazioni, sottostazioni elettriche, sistema di segnalamento, ecc.);
- con un adeguato rischio d'impresa, vista anche la mancata assunzione di responsabilità degli incassi da bigliettazione e dell'efficienza del controllo per la riduzione dell'evasione tariffaria, ammesso che secondo la proposta tali attività risultano in capo alla proprietà;
- per l'ipotesi di trasformazione da ferrovia a metropolitana con gli interventi progettuali prospettati, tra cui mancherebbe, ad esempio, la realizzazione della catenaria rigida e della banchinetta d'emergenza per la sicurezza dell'infrastruttura e una riduzione dei costi operativi;
- per un aumento dei costi, una frequenza diminuita con aumento dei tempi tra partenze successive e una tendenziale riduzione della produzione chilometrica a discapito dell'utenza;
- con la dichiarata rimodulazione del canone apportata all'ultimo progetto, rispetto alla versione del 30/06/2014, "*al fine di renderlo inferiore al costo di gestione della linea per l'attuale servizio*", che invece risulta aumentato.

### **Le risposte alle obiezioni della Regione Lazio**

Rispetto alle obiezioni indicate nella delibera, le imprese intendono rispondere manifestando:

- *massima disponibilità* a coordinarsi con Roma Capitale e ATAC S.p.A. per il deposito di Magliana o per un eventuale nuovo deposito, fermo restando che comunque per legge i beni essenziali al servizio devono essere messi a disposizione dal gestore uscente per consentire la continuità di servizio in caso di diverso gestore;
- *massima disponibilità* a escludere il rifacimento delle parti di infrastruttura già ammodernate e potenziate funzionali al nuovo progetto, il cui elenco non è mai stato reso disponibile sia in fase preparatoria che in fase istruttoria nonostante la formale richiesta avanzata dall'ATI;
- *massima disponibilità* ad assumere anche la responsabilità degli incassi da bigliettazione e dell'efficienza del controllo per la riduzione dell'evasione tariffaria, come d'altronde specificato nei possibili scenari di gestione e sviluppo illustrati nella proposta, fermo restando che la proposta comunque risulta conforme agli standard di legge per quanto riguarda l'assunzione del rischio di impresa;
- *disaccordo* rispetto alla mancanza della realizzazione di alcuni interventi progettuali, come la catenaria rigida e la banchinetta d'emergenza, in quanto questi interventi non sono necessari né tantomeno previsti da alcuna norma, regolamento o legge, per linee metropolitane di superficie;
- *disaccordo* rispetto all'inesatta affermazione relativa al presunto aumento dei costi, a una frequenza diminuita con aumento dei tempi tra partenze successive e a una tendenziale riduzione della produzione chilometrica a discapito dell'utenza; il tutto è semplicemente confutabile attraverso la lettura attenta della documentazione di progetto che, con l'obiettivo di trasformazione della linea in metropolitana, ne aumenta le frequenze e la produzione chilometrica, rispetto a quanto previsto all'ultima Carta dei servizi, di **oltre il 45%** oltre a garantire affidabilità, regolarità, puntualità, sicurezza e certezza del viaggio oggi evidentemente mancanti;
- *disaccordo* riguardo al presunto aumento del canone rispetto alla precedente versione, ritenendo l'osservazione fatta dalla Regione un evidente e grossolano errore nella lettura della documentazione, tra l'altro preparata a seguito di riunioni tecniche con i consulenti tecnici della Regione specialisti sugli aspetti economici e finanziari.

*"Tutte le sintetiche motivazioni - prosegue **Buonomini** - espresse nella delibera della Giunta Regionale del Lazio avrebbero potuto e dovuto essere chiarite mediante un esercizio trasparente dell'istruttoria, rispettoso dei principi di partecipazione e del giusto procedimento normativo, oltre che del fondamentale principio di buon andamento e imparzialità sancito costituzionalmente. Gli stessi D.Lgs. n. 163/2006 e D.Lgs. n. 50/2016*



*prevedono un contraddittorio pieno e trasparente e il potere-dovere dell'Amministrazione di richiedere integrazioni o imporre prescrizioni per l'approvazione del Progetto Preliminare Integrato, che sin dalla prima consegna traccia diversi possibili scenari di realizzazione e sviluppo nei 103 documenti presentati e nelle oltre 1.100 pagine di trattazione".*

Roma, 19 ottobre 2016

**Ufficio Stampa** c/o extra comunicazione

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

Daniela Pierpaoli mob. 346.6096602