



Provincia di Latina

Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale

LEGGE REGIONALE N. 30 DEL 1998

Relazione di Piano



Centro L.U.P.T. – Università degli Studi di Napoli “Federico II”



**Gruppo di studio e progettazione
Ufficio di Piano e Centro L.U.P.T.**

dott. Carlo Perotto	Responsabile del Procedimento
prof. arch. Luigi Piemontese	Responsabile tecnico scientifico
ing. Francesco Pisano	Coordinatore della progettazione
arch. Luciana Testa	
arch. Pasqualina C. Buono	
geom. Elio Murianni	
ing. Angelica Vagnozzi	

Collaborazione amministrativa

dott.^{ssa} Ludovica Caradonna
rag. Paola Perugini

Latina, luglio 2012

Elaborato: rev70712rel

pag. ii



SOMMARIO

1. Elenco elaborati.....	1
2. Premessa.....	2
3. Quadro Normativo di riferimento.....	8
3.1. Il quadro comunitario e nazionale	8
3.2. La legislazione regionale in materia di tpl	9
4. Quadro Programmatico di riferimento	22
4.1. Il Piano Territoriale Regionale.....	22
4.2. Lo Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti	24
4.3. Le Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica.....	45
4.4. I contenuti inerenti del Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica.....	47
4.5. La rete dei Servizi Minimi del Trasporto Pubblico Locale del Lazio	50
4.6. Lo Studio finalizzato alla verifica ed alla razionalizzazione dei servizi di trasporto pubblico nella Regione Lazio.....	52
4.7. Lo Schema di Piano Territoriale Provinciale Generale della Provincia di Latina	54
5. Lo scenario di riferimento	60
5.1. Le caratteristiche dello scenario di offerta attuale.....	60
5.2. La valutazione del costo economicamente sufficiente	81
5.3. I contributi ai comuni del Lazio per il trasporto pubblico urbano	84
5.4. Considerazioni sui dati di costo e produzione del servizio in Regione Lazio	89
5.5. Le criticità rilevate dai cittadini della Provincia di Latina nello scenario attuale.....	90
6. L'evoluzione dello scenario attuale in assenza di interventi.....	92
6.1. La tendenza demografica a sistema socio-economico invariato	92
6.2. La domanda di spostamento a sistema socio-economico invariato	95
6.3. La mobilità con mezzo privato	95



7. Contenuti e proposte progettuali del Piano	97
7.1. Le motivazioni alla base della definizione degli scenari di progetto	97
7.2. La suddivisione del bacino provinciale in unità di rete	106
7.3. L'assetto dei collegamenti nel Piano	110
7.4. Proposte per una politica tariffaria	114



1. ELENCO ELABORATI

1. Relazione di Piano;
2. Scenario di Piano – Linee invernali: 1 settembre – 30 giugno;
3. Scenario di Piano – Linee festive ed estive dal 1° luglio al 31 agosto;
4. Documentazione relativa al processo di partecipazione e condivisione con i cittadini, gli amministratori locali e i soggetti "portatori di interessi";
5. Elaborato LINVP.a – Scenario di Piano: percorsi delle linee nel periodo invernale, scala 1:50000;
6. Elaborato LINVP.b – Scenario di Piano: percorsi delle linee nel periodo invernale, scala 1:50000;
7. Elaborato LINVP.c – Scenario di Piano: percorsi delle linee nel periodo invernale, scala 1:50000;
8. Elaborato LESTP.a – Scenario di Piano: percorsi delle linee festive ed estive, scala 1:50000;
9. Elaborato LESTP.b – Scenario di Piano: percorsi delle linee festive ed estive, scala 1:50000;
10. Elaborato LESTP.c – Scenario di Piano: percorsi delle linee festive ed estive, scala 1:50000;
11. Elaborato DINVP.a – Scenario di Piano: direttrici di collegamento delle linee nel periodo invernale, scala 1:50000;
12. Elaborato DINVP.b – Scenario di Piano: direttrici di collegamento delle linee nel periodo invernale, scala 1:50000;
13. Elaborato DINVP.c – Scenario di Piano: direttrici di collegamento delle linee nel periodo invernale, scala 1:50000;
14. Elaborato DESTP.a – Scenario di Piano: direttrici di collegamento delle linee festive ed estive, scala 1:50000;
15. Elaborato DESTP.b – Scenario di Piano: direttrici di collegamento delle linee festive ed estive, scala 1:50000;
16. Elaborato DESTP.c – Scenario di Piano: direttrici di collegamento delle linee festive ed estive, scala 1:50000;
17. Elaborato UNIRETEP – Unità di rete del Bacino provinciale, scala 1:100000.



2. PREMESSA

La Provincia di Latina, con il coordinamento, la consulenza e l'assistenza del Centro Interdipartimentale di Ricerca L.U.P.T. (Laboratorio di Urbanistica e Pianificazione Territoriale) dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II", ha predisposto la progettazione dei collegamenti del Trasporto Pubblico Locale (TPL) nelle Unità di rete in cui è stato suddiviso il Bacino provinciale coerentemente con quanto disposto dall'art. 5, commi 1 e 2, della Legge Regionale n. 30/1998 "*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*" e le sue successive modifiche e integrazioni.

In particolare, il Centro L.U.P.T. ha svolto gli studi e le analisi occorrenti per la redazione del Piano di Bacino del TPL predisponendo diverse ipotesi alternative di progetto, relativamente all'assetto della rete principale e della rete di adduzione su gomma, studiando e valorizzando il sistema di interconnessione con la rete dei trasporti ferroviari e con i sistemi marittimi, studiando il rapporto con i sistemi urbani di trasporto presenti nelle unità di rete e pervenendo, sulla base di detti studi e analisi, alla stesura definitiva di una delle ipotesi alternative di piano. Questa ipotesi progettuale, denominata "*Scenario 3*" (rev. d), è venuta a costituire lo **Schema di Piano di Bacino del TPL** della Provincia di Latina.

Ai sensi dell'art. 15, comma 4, della Legge Regionale n. 30/1998 e s.m.i., lo Schema di Piano di bacino predisposto dalla Provincia di Latina è stato depositato per sessanta giorni presso la Provincia perché i Comuni potessero prenderne visione e inviare proposte di modifica per meglio raccordare i servizi provinciali e comunali (l'Avviso di deposito è stato pubblicato sul B.U.R. del Lazio n. 12, parte III, del 28.03.2012).

In data 24.05.2012, con protocollo interno n. 21523, il Comune di Cisterna di Latina ha trasmesso le proprie osservazioni allo Schema di Piano. Le osservazioni sono state ricevute in Provincia di Latina in data 25.05.2012. I contenuti delle Osservazioni presentate dal Comune di Cisterna di Latina sono, in sintesi, riassumibili in:



- 1) richiesta di previsione di una linea *Sant'Ilario-Prato Cesarino-Olmobello-Isolabella-Cisterna FS-Cisterna Centro*;
- 2) richiesta di previsione di una linea *Cisterna di Latina (Corso della Repubblica)-Latina Scalo FS*;
- 3) richiesta di previsione di una linea *Cisterna di Latina-Latina*;
- 4) richiesta di eliminazione della linea S5
- 5) doglianza per la mancanza di collegamenti di ambito sovra provinciale e in particolare verso Roma.

In riferimento alle suddette richieste e doglianze si osserva quanto segue:

- 1) atteso che la richiesta di un collegamento *Sant'Ilario-Prato Cesarino-Olmobello-Isolabella-Cisterna FS-Cisterna Centro*, così come formulata, si configura come la richiesta di un collegamento di ambito esclusivamente comunale, nello Schema di Piano presentato la linea S3 serviva appunto la relazione *Olmobello-Isolabella-Cisterna-Cisterna FS*, il tutto nell'ambito di una relazione di livello più propriamente provinciale che metteva in connessione i due comuni di Aprilia e Cisterna tra i quali si lamenta una carenza di collegamenti;
- 2) nello Schema di Piano presentato le relazioni *Cisterna di Latina-Latina scalo (FS)* e *Cisterna di Latina-Latina centro* erano servite dalla linea S5, *Cisterna di Latina-Latina scalo-Latina centro*, di cui peraltro il Comune chiede l'eliminazione senza addurre alcuna ragionevole motivazione tecnica;
- 3) coerentemente con i criteri posti alla base della progettazione dei collegamenti, al fine di conseguire buoni risultati in termini di qualità del servizio offerto, nello Schema di Piano non si sono previsti collegamenti su gomma più lunghi di una certa soglia, si è favorito l'uso dei servizi ferroviari attraverso il potenziamento massimo dell'adduzione ai nodi ferroviari e sono state privilegiate le relazioni a domanda forte allo scopo di costruire un'alternativa al trasporto su auto privata. In quest'ottica sono stati istituiti o potenziati i collegamenti di Cisterna con Aprilia, Latina e Latina scalo e i collegamenti dai comuni limitrofi verso la stessa Cisterna.

Tutto ciò premesso, considerato che, come più volte sottolineato, è scopo del Piano quello di favorire la mobilità delle utenze deboli e in particolare degli studenti, considerato altresì che nella sua nota il



Comune di Cisterna evidenzia la "*recentissima apertura del nuovo Istituto scolastico Campus dei Licei*", al fine di aumentare il livello dei servizi rivolti alle categorie citate e al fine di servire anche la frazione di Sant'Ilario che restava esclusa dai servizi provinciali di nuova progettazione, si è ritenuto opportuno rivedere, al fine di integrarli, i servizi da e verso Cisterna.

Pertanto, per venire incontro alle richieste del Comune e contemporaneamente applicare i criteri alla base della progettazione sviluppata nel Piano, è stato necessario riorganizzare l'intero assetto dei collegamenti strategici incentrati su Cisterna operando come segue:

- Scenario di Piano invernale, sono state eliminate le linee:
 1. S3, Cisterna di Latina-Aprilia;
 2. S5, Cisterna di Latina-Latina FS-Latina le Corbusier;
 3. SE5i, Latina le Corbusier-Cisterna di Latina-Velletri FS-Velletri ITIS G. Vallauri.
- Scenario di Piano estivo e festivo, sono state eliminate le linee:
 1. S3, Cisterna di Latina-Aprilia;
 2. S5, Cisterna di Latina-Latina FS-Latina le Corbusier;
 3. SE5e, Latina le Corbusier-Cisterna di Latina-Velletri FS.
- Scenario di Piano invernale, sono state previste le nuove linee:
 1. S21i, Cisterna di Latina-Aprilia;
 2. S22i, Cisterna di Latina-Latina FS;
 3. S23i, Cisterna di Latina-Latina le Corbusier;
 4. S24i, Cisterna di Latina-Isolabella-Olmobello-Sant'Ilario-Latina le Corbusier;
 5. SE13i, Latina le Corbusier-Cisterna di Latina-Velletri FS-Velletri ITIS G. Vallauri.
- Scenario di Piano estivo e festivo, sono state previste le nuove linee:
 1. S21e, Cisterna di Latina-Aprilia;
 2. S22e, Cisterna di Latina-Latina FS;
 3. S23e, Cisterna di Latina-Latina le Corbusier;
 4. S24e, Cisterna di Latina-Isolabella-Olmobello-Sant'Ilario-Latina Borgo Sabotino-Latina lungomare-Latina Capo Portiere;
 5. SE13e, Latina le Corbusier-Cisterna di Latina-Velletri FS.



Gli effetti delle suddette modifiche si possono riassumere evidenziando che sono state eliminate tre linee dallo Scenario di Piano invernale e da quello festivo ed estivo per un totale di 20076 corse/anno, ne sono state quindi previste cinque nuove (+2 linee), in ciascuno dei due scenari, per un totale di 22386 corse/anno con un incremento dell'11.5% delle corse da e per Cisterna. Le quattro linee S21i, S22i, S23i, S24i transitano davanti o in prossimità del nuovo "Campus dei Licei" di Cisterna.

Infine, rispetto allo Schema di Piano, nella presente stesura definitiva è stata aggiunta, nel periodo invernale, la linea SE14 Cori-Roma Anagnina per risolvere una specifica criticità, emersa nel corso delle sedute della Commissione consiliare VI, a carico dei lavoratori pendolari edili che utilizzano al mattino il suddetto collegamento per recarsi al lavoro nella Capitale.

Per la predisposizione del Piano, la Provincia di Latina, affiancata dal Centro L.U.P.T., ha posto in essere un processo di condivisione e concertazione con le amministrazioni locali e con i cosiddetti "portatori di interessi" che ha accompagnato tutto l'iter di progettazione dei servizi. Infatti, sebbene nel corso degli incontri tenutisi in Regione Lazio per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) a cui la Provincia di Latina ha sottoposto il proprio PTPG i funzionari regionali abbiano verbalmente affermato che non vi era necessità di assoggettare a VAS il Piano di bacino del TPL, la Provincia di Latina ha fortemente voluto che alla formazione del Piano partecipasse attivamente il territorio secondo i principi informativi della direttiva Europea in materia di VAS (Direttiva 42/2001/CE). Per perseguire questa logica, e pervenire ad un piano che fosse l'esito di un processo molto spinto di concertazione e condivisione, la Provincia di Latina da un lato ha realizzato una campagna di indagine a domicilio su un campione di oltre 4100 persone di età pari o superiore a 14 anni (circa l'1% della popolazione di riferimento al 2010), stratificando il campione su base comunale, dall'altro ha organizzato numerosi incontri con il pubblico interessato e con i cosiddetti "portatori di interessi". Sono state così raccolte le criticità e le istanze rappresentate direttamente dai cittadini consultati attraverso il campione e si sono tenute, tra la fine del 2009 e il 2011, ben 13



riunioni ufficiali tra rappresentanti della Provincia e amministratori comunali, rappresentanti di organizzazioni dei consumatori e di cittadini e i capi d'istituto delle scuole superiori della Provincia. Oltre a ciò si sono avuti continui scambi e contatti informali con gli uffici tecnici dei Comuni della Provincia.

Nel corso del processo di concertazione e condivisione dell'organizzazione dei servizi si è di fatto prodotta una "**valutazione dal basso di alternative di progetto**" su cui si ritiene opportuno svolgere alcune considerazioni. Il punto di partenza nella progettazione dei servizi è stato l'insieme di linee strategiche predisposto nel secondo stralcio del Piano. All'ossatura principale delle linee strategiche, che in buona sostanza assicuravano i collegamenti tra i maggiori comuni nella pianura pontina ed erano caratterizzate da tracciati giacenti sulle vie di grande comunicazione atti a garantire bassi tempi di percorrenza, si sono via via affiancate linee trasversali di adduzione con lo scopo di convogliare utenti alle linee strategiche e di collegare queste alle stazioni ferroviarie che hanno rappresentato sin dal principio i nodi di interscambio privilegiati stante il vantaggio territoriale rappresentato dalla presenza della linea ferroviaria Napoli-Formia-Latina-Roma. L'assetto iniziale, pertanto, prevedeva un numero limitato di relazioni servite che essenzialmente ricalcavano le principali direttrici di collegamento utilizzate dalle autovetture private con in più un accentuato collegamento con i servizi ferroviari. In prima istanza cioè si voleva predisporre un servizio molto snello e molto efficiente che fosse in grado, sulle direttrici principali, di fare concorrenza all'autovettura privata. Successivamente, nel corso dell'iter progettuale, la volontà di tenere conto delle istanze provenienti dalle comunità territoriali e la constatazione che i servizi minimi provinciali sarebbero serviti essenzialmente agli utenti che si spostano per motivi di studio ovvero a quelli che devono raggiungere servizi diffusi sul territorio come, ad esempio, i presidi sanitari hanno condotto ad una configurazione sostanzialmente diversa dei servizi. In altre parole, il processo sopra denominato "**valutazione dal basso di alternative di progetto**" ha dato luogo ad un assetto di servizi che tenendo in massimo conto le esigenze degli utenti viene ad essere più diffuso sul territorio, con minori trasbordi e con un numero maggiore di linee di corto e medio raggio. Con la configurazione dei tracciati



proposta, inoltre, sulla base delle istanze provenienti dalle amministrazioni locali, si tenta, per quanto possibile, di sopperire alle carenze dei servizi comunali o, quantomeno, di mitigarne le criticità andando in alcuni casi (come si verifica ad esempio in territorio di Aprilia) a coprire aree decentrate rispetto al disegno della rete comunale. In definitiva, si è pervenuti ad un assetto organizzativo delle linee "**disegnato sulla domanda**" che, per esplicita scelta politica, ha attribuito un peso maggiore alla risposta alle esigenze del territorio rispetto al peso attribuito alle caratteristiche di velocità e affidabilità del servizio progettato.

La Prima parte della presente Relazione richiama i riferimenti normativi, le analisi, le considerazioni e i contenuti che, sviluppati nei primi due stralci funzionali, risultano propedeutici alla stesura finale del Piano.



3. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

3.1. IL QUADRO COMUNITARIO E NAZIONALE

Negli ultimi anni sono state introdotte, a livello comunitario, nazionale e regionale, nuove norme sul Trasporto Pubblico Locale (TPL) che hanno avviato profonde modifiche del settore.

In particolare, i contenuti più innovativi riguardano il trasferimento dallo Stato alle Regioni e agli Enti Locali dei compiti in materia di programmazione e di amministrazione, l'adozione del regime concorsuale per l'affidamento dei servizi e il principio della separazione tra gli Enti appaltanti e le aziende di trasporto.

A livello comunitario, le principali norme di riferimento comprendono:

- il Regolamento 1191/69/CEE modificato dal Regolamento 1893/91/CEE che riguarda gli obblighi di servizio pubblico e i principi per la soppressione o il mantenimento di tali obblighi da parte degli Stati membri. Nel documento è introdotto il "*contratto di servizio pubblico*" con lo scopo di garantire alla collettività servizi di trasporto sufficienti,
- la Direttiva 91/440/CEE che, in riferimento al trasporto ferroviario, riguarda l'autonomia gestionale delle imprese, la separazione tra gestione della infrastruttura e gestione dell'esercizio, il risanamento finanziario delle imprese pubbliche e la liberalizzazione dell'accesso all'uso della infrastruttura,
- le Direttive 90/531/CEE, 92/50/CEE, 93/36/CEE, 93/37/CEE e 93/38/CEE modificata dalla 98/4/Cee che dettano le norme per le procedure di aggiudicazione degli appalti.

A livello nazionale, in ottemperanza agli artt. 117 e 118 della Costituzione, la delega alle Regioni in materia di TPL è regolamentata in buona sostanza dall'art. 4 della Legge 59/1997 modificato dall'art. 7 della Legge 127/97 (leggi Bassanini e Bassanini bis).

In particolare, oltre alla delega dei compiti di programmazione e di amministrazione dei servizi pubblici di trasporto regionali e locali, attraverso le norme citate, viene demandato alle Regioni, d'intesa con gli Enti Locali, la definizione del livello dei "*servizi minimi*" idonei a dare adeguata risposta alla domanda di mobilità dei cittadini con costi a carico dei bilanci regionali. Si prevede, inoltre, che l'esercizio dei



servizi sia regolamentato da "*contratti di servizio pubblico*" che abbiano copertura di bilancio e che garantiscano un rapporto tra costi operativi e ricavi da traffico pari al 35% entro il 1° gennaio 2000.

Altre norme concernenti la materia sono contenute nei seguenti provvedimenti:

- il D.Lgs. 422/97 (attuazione della L. 59/1997) che tra l'altro definisce il TPL come i "*servizi di trasporto di persone e merci che non rientrano tra quelli di interesse nazionale*" e che comprendono "*l'insieme dei sistemi di mobilità terrestri, marittimi, lagunari, lacuali, fluviali e aerei che operano nell'ambito di un territorio di dimensione normalmente regionale o infraregionale*" (comma 2 dell'art. 1). Il decreto prevede altresì che le Regioni a loro volta trasferiscano alle Province e ai Comuni tutte le funzioni ed i compiti che "non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale" (art. 7, comma 1). Ancora, in conseguenza del decreto in questione, le Regioni sono tenute a definire gli indirizzi per la pianificazione dei trasporti attraverso i Piani di Bacino (PdB), a redigere il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) tenendo in debito conto i PdB predisposti dalle Province, ad approvare il Piano Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS) e a determinare il livello dei servizi minimi,
- il D.P.C.M. n. 28 del 30/12/1998 che fornisce i criteri generali per la predisposizione della Carta della Mobilità al fine della definizione degli standard di qualità nell'erogazione del servizio,
- il D.Lgs. n.400/1999 che apporta modifiche al D.Lgs. n.422/1997 e prevede, tra l'altro, che le Province, i Comuni e le Comunità montane possano istituire, d'intesa con la Regione e ai fini della compatibilità della rete, servizi di trasporto aggiuntivi con oneri a carico degli Enti locali stessi,
- il D.P.C.M. 16/11/2000 che riguarda il trasferimento alle Regioni delle risorse per i servizi ferroviari di Trenitalia e delle ferrovie in concessione e in gestione commissariale.

3.2. LA LEGISLAZIONE REGIONALE IN MATERIA DI TPL

Per quanto riguarda il livello regionale, la riforma del TPL nella Regione Lazio è oggetto della Legge Regionale n. 30 del 16 luglio



1998 recante "*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*" modificata poi dalla Legge Regionale n. 16 del 16 giugno 2003 e dalla Legge Regionale n. 29 dell'11 settembre 2003.

La Legge Regionale 30/98

La legge n. 30, all'art.2, prevede l'articolazione del trasporto pubblico locale in:

- servizi per ferrovia,
- servizi su strada,
- servizi con impianti a fune,
- servizi di metropolitana,
- servizi aerei,
- servizi marittimi, lacuali e fluviali.

Prevede che la rete del trasporto pubblico locale sia suddivisa in bacini di traffico coincidenti con i territori delle Province e del Comune di Roma. Definisce i bacini di traffico come costituiti da un'equilibrata offerta di servizi integrati con l'obiettivo di servire il maggior numero di utenti e di conseguire il più alto grado di efficienza (art. 5).

All'art. 7 (e ai sensi del D.Lgs. 422/1997) attribuisce alle Province le seguenti funzioni:

- a) l'adozione dei piani di bacino per assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale, sulla base della rete dei servizi minimi e degli indirizzi della Regione,
- b) l'istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui alla lettera c), con oneri a carico del proprio bilancio, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 10 bis,
- c) i servizi di linea provinciali di cui all'articolo 3, comma 3, ivi comprese le funzioni ed i compiti ad essi connessi,
- d) l'individuazione, ai sensi dell'articolo 17, delle unità di rete, della rete e del livello dei servizi minimi provinciali, sentiti i comuni singoli o associati, nei limiti delle risorse finanziarie attribuite dalla Regione, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità, favorendo quella con minore impatto ambientale e scegliendo, tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta costi minori,
- e) l'assegnazione, ad eccezione del Comune di Roma, ai comuni facenti parte dei rispettivi bacini di traffico, sulla base dei criteri



- previsti all'articolo 17, delle risorse finanziarie occorrenti per far fronte agli impegni necessari per assicurare i servizi minimi comunali. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, tali risorse possono essere assegnate esclusivamente per i servizi svolti nei comuni con popolazione non inferiore a diecimila abitanti,
- f) le funzioni amministrative relative all'assegnazione dei contributi per gli investimenti,
 - g) le funzioni relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 del d.p.r. 753/1980, relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate,
 - h) l'adozione dei piani per la mobilità delle persone handicappate, previsti dall'articolo 26, comma 3 della l. 104/1992,
[...]
 - n) la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo.

Infine, la legge detta i criteri per la formazione dei Piani di bacino per la mobilità nei territori provinciali (art. 15): *"i Piani di Bacino, tenuto conto dei risultati dell'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità, di quella delle infrastrutture, nonché dell'assetto socio-economico e territoriale devono individuare le unità di rete, la rete ed il livello dei servizi minimi provinciali, prevedere misure per favorire l'integrazione tra i diversi modi di trasporto ed eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni tra i diversi vettori, individuare, per le finalità di cui all'articolo 16, gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale. I piani relativi ai bacini di cui all'articolo 5 sono adottati dal Comune di Roma e dalle Province, sentiti i comuni interessati, tenendo conto degli obiettivi generali della programmazione socio-economica e territoriale regionale e degli obiettivi del PRT, ove esistenti, ovvero, in assenza del PRT, della rete e delle unità di rete individuate dalla Regione, con il fine di assicurare la mobilità nell'ambito dei rispettivi territori, favorendo in particolare le modalità di trasporto con minore impatto ambientale"*.

La Legge Regionale 16/03

Nel 2003, la Legge Regionale n. 16 ha modificato diversi articoli della



norma precedente.

L'articolo 2 della L.R. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 2 (Trasporto pubblico locale)

1. Il trasporto pubblico locale costituisce l'insieme dei sistemi di mobilità di persone, terrestri, marittimi, lacuali, fluviali ed aerei, che operano in modo continuativo o periodico, con itinerari, orari, frequenze e tariffe prestabilite, ad offerta indifferenziata, anche se i passeggeri costituiscono una particolare categoria di utenti, nell'ambito del territorio regionale.

2. Il trasporto pubblico locale di cui al comma 1 si articola in:

- a) servizi per ferrovia;*
- b) servizi su strada;*
- c) servizi con impianti a fune;*
- d) servizi di metropolitana;*
- e) servizi aerei;*
- f) servizi marittimi, lacuali e fluviali.*

3. I servizi di cui al comma 2, lettera a), sono quelli specificati negli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 (Conferimento alla Regione ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59).

4. I servizi di cui al comma 2, lettera b), sono quelli svolti con linee automobilistiche, nonché con sistemi ad impianto fisso ed a guida vincolata.

5. I servizi di cui al comma 2, lettera c), sono quelli disciplinati dalla legge regionale 9 settembre 1983, n. 59 (Disciplina in materia di funivie, seggiovie, sciovie e slittovie, piste per la pratica delle relative infrastrutture).

6. I servizi di cui al comma 2, lettera d), sono quelli svolti con sistemi di trasporto pubblico di massa, rapido, di alta capacità e frequenza nell'ambito delle grandi aree urbane e dei loro dintorni.

7. I servizi di cui al comma 2, lettera e), sono quelli svolti con aeromobili ed elicotteri per soddisfare la domanda di mobilità nell'ambito della regione.

8. I servizi di cui al comma 2, lettera f), sono quelli svolti con natanti per soddisfare la domanda di mobilità nell'ambito della regione."



L'articolo 5 della L.R. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 5 (Bacini di traffico ed unità di rete)

1. La rete del trasporto pubblico locale è suddivisa in bacini di traffico coincidenti con i territori delle province e del Comune di Roma. I bacini di traffico sono costituiti da un'equilibrata offerta di servizi integrati con l'obiettivo di servire il maggior numero di utenti e di conseguire il più alto grado di efficienza.

2. I bacini di traffico sono articolati in unità di rete, intese come insieme di linee tra loro funzionalmente connesse e che possono ricomprendere uno o più comuni, in base a criteri di economicità, efficienza e produttività, al fine di conseguire un'equilibrata offerta di servizi e l'obiettivo del più alto grado di intermodalità.

3. E' fatta salva almeno una unità di rete per i servizi pubblici di trasporto:

a) nei Comuni di Ponza e Ventotene;

b) nei comuni con popolazione inferiore a diecimila abitanti che raggiungano tale limite svolgendo i servizi attraverso le forme associative di cui al capo V del decreto legislativo 18 agosto 2000, n.267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali);

c) nei comuni con popolazione inferiore a diecimila abitanti aventi particolari caratteristiche territoriali, sociali ed economiche e interessati da variazioni del numero dei cittadini presenti nel corso dell'anno in relazione ai flussi turistici stagionali, individuati ai sensi dell'articolo 9, comma 1, lettera a)."

L'articolo 7 della L.R. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 7 (Funzioni attribuite alle province)

1. Sono attribuite alle province, ai sensi del d.lgs. 422/1997, le seguenti funzioni:

a) l'adozione dei piani di bacino per assicurare la mobilità nell'ambito del territorio provinciale, sulla base della rete dei servizi minimi e degli indirizzi della Regione;

b) l'istituzione di eventuali servizi aggiuntivi a quelli di cui alla lettera c), con oneri a carico del proprio bilancio, fatto salvo quanto previsto dall'articolo 10 bis;

c) i servizi di linea provinciali di cui all'articolo 3, comma 3, ivi comprese le funzioni ed i compiti ad essi connessi;

d) l'individuazione, ai sensi dell'articolo 17, delle unità di rete, della



rete e del livello dei servizi minimi provinciali, nonché delle aree a domanda debole connesse ai servizi stessi, sentiti i comuni singoli o associati, nei limiti delle risorse finanziarie attribuite dalla Regione, privilegiando l'integrazione tra le varie modalità, favorendo quella con minore impatto ambientale e scegliendo, tra più soluzioni atte a garantire sufficienti servizi di trasporto, quella che comporta costi minori;

e) l'assegnazione, ad eccezione del Comune di Roma, ai comuni facenti parte dei rispettivi bacini di traffico, sulla base dei criteri previsti all'articolo 17, delle risorse finanziarie occorrenti per far fronte agli impegni necessari per assicurare i servizi minimi comunali. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 5, comma 3, tali risorse possono essere assegnate esclusivamente per i servizi svolti nei comuni con popolazione non inferiore a diecimila abitanti;

f) le funzioni amministrative relative all'assegnazione dei contributi per gli investimenti;

g) le funzioni relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'articolo 5 del d.p.r. 753/1980, relative al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio di trasporto su strada, della idoneità del percorso, delle sue variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate;

h) l'adozione dei piani per la mobilità delle persone handicappate, previsti dall'articolo 26, comma 3 della l. 104/1992;

i) le funzioni relative ai servizi di gran turismo regionali e provinciali, ivi compresa la definizione e l'approvazione della rete dei servizi stessi, promuovendo, ove necessario, l'intesa con le altre province;

l) il rilascio del nulla osta per la dismissione del materiale rotabile utilizzato per lo svolgimento del servizio nonché per la cessione delle aziende private;

m) il rilascio delle autorizzazioni per effettuare i servizi di linea con autobus destinati al servizio di noleggio da rimessa e viceversa, ai sensi del combinato disposto degli articoli 82 e 87 del d.lgs. 285/1982;

n) la vigilanza sulla regolarità dell'esercizio, sulla qualità del servizio e sui risultati del medesimo."

L'articolo 13 della L.R. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 13 (Procedura per l'adozione del piano regionale dei trasporti.)

1. L'assessorato regionale competente in materia di trasporti,



avvalendosi dell'Agenzia di cui all'articolo 27, predispone uno schema di PRT, sentite le province e il Comune di Roma.

2. Lo schema di PRT di cui al comma 1 è adottato dalla Giunta regionale con apposita deliberazione, è pubblicato sul B.U.R. e contestualmente inviato alle province ed ai comuni capoluoghi di provincia.

3. Tutti i soggetti interessati possono far pervenire alla Regione osservazioni scritte entro trenta giorni dalla pubblicazione di cui al comma 2. Trascorso il predetto termine il Presidente della Regione provvede ad indire un'apposita conferenza regionale, per un esame congiunto dello schema di PRT.

4. La conferenza di cui al comma 3 può essere articolata in sottoconferenze di livello provinciale, cui partecipano gli enti locali e loro associazioni, coordinati dalla provincia, le rappresentanze delle forze economiche, imprenditoriali, sociali e culturali, nonché le associazioni degli utenti e degli esercenti il trasporto pubblico e privato.

5. La Giunta regionale, dopo aver esaminato le proposte e le osservazioni scaturite nel corso della fase partecipativa di cui al comma 4, adotta la proposta di PRT e la trasmette al Consiglio regionale per la relativa adozione.

6. Il PRT adottato dal Consiglio regionale è pubblicato sul BUR ed acquista efficacia dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione."

L'articolo 15 della L.R. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 15 (Piani di bacino per la mobilità nei territori provinciali)

1. I piani relativi ai bacini di cui all'articolo 5 sono adottati dal Comune di Roma e dalle province, sentiti i comuni interessati, tenendo conto degli obiettivi generali della programmazione socio-economica e territoriale regionale e degli obiettivi del PRT, ove esistenti, ovvero, in assenza del PRT, della rete e delle unità di rete individuate dalla Regione, con il fine di assicurare la mobilità nell'ambito dei rispettivi territori, favorendo in particolare le modalità di trasporto con minore impatto ambientale.

2. I piani di bacino, tenuto conto dei risultati dell'analisi della domanda e dell'offerta di mobilità, di quella delle infrastrutture, nonché dell'assetto socio-economico e territoriale:



a) individuano le unità di rete, la rete ed il livello dei servizi minimi provinciali, nonché le aree a domanda debole connesse ai servizi stessi;

b) prevedono misure per favorire l'integrazione tra i diversi modi di trasporto ed eliminare le sovrapposizioni, i parallelismi e le duplicazioni tra i diversi vettori;

c) individuano, per le finalità di cui all'articolo 16, gli interventi sulle infrastrutture per adeguarle alle esigenze del trasporto pubblico locale.

3. La Provincia di Roma ed il Comune di Roma, previa intesa, predispongono i rispettivi schemi di piano di bacino. In caso di mancata intesa, la Regione provvede a redigere gli schemi ed approvare i relativi piani di bacino.

4. Ai fini di cui al comma 1 gli schemi di piani di bacino predisposti dalle province sono depositati presso le segreterie delle province stesse. Dell'avvenuto deposito è data notizia sul BUR. I comuni, entro sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avvenuto deposito, possono inviare alle province proposte di modifica per un migliore raccordo tra i servizi comunali e provinciali di rete.

5. Decorso il termine di cui al comma 4, le province, sulla base delle eventuali proposte pervenute, adottano i piani di bacino e li trasmettono alla Regione per la relativa verifica di conformità."

L'articolo 17 della L.R. 30/1998 è sostituito dal seguente:

"Art. 17 (Definizione dei servizi minimi e delle relative risorse, nonché degli obblighi di servizio pubblico)

1. La Regione determina, nell'ambito del programma triennale previsto dall'articolo 18, le risorse necessarie ad assicurare i servizi minimi relativi al trasporto pubblico locale di cui all'articolo 2, qualitativamente e quantitativamente sufficienti a garantire la domanda di mobilità dei cittadini, nonché ripartisce tra le province e assegna al Comune di Roma le risorse di cui all'articolo 30, comma 2, lettera c), tenendo conto delle risorse destinate ai servizi regionali, in funzione, in particolare:

a) della popolazione residente, dell'estensione e delle caratteristiche del territorio;

b) dell'integrazione fra le reti di trasporto;

c) del pendolarismo scolastico e lavorativo;



d) della presenza sul territorio di servizi amministrativi, socio-sanitari, culturali, nonché di rilevanti insediamenti produttivi e di altri poli generatori di mobilità;

e) delle necessità di trasporto delle persone a mobilità ridotta.

2. La Regione, le province ed i comuni definiscono le unità di rete, la rete di servizi minimi di propria competenza, nonché i relativi livelli, sulla base delle risorse determinate ai sensi del comma 1, anche in assenza del PRT di cui all'articolo 11. La Regione, per i servizi di propria competenza, provvede con deliberazione della Giunta regionale, sentita la competente commissione consiliare.

3. La Regione, le province ed i comuni, per i servizi di rispettiva competenza, definiscono gli obblighi di servizio pubblico, con oneri a carico dei rispettivi bilanci."

Infine, l'articolo 45 (Disposizioni transitorie e finali) prevede quanto segue:

"1. I comuni, qualora non abbiano proceduto all'individuazione delle unità di rete ai sensi dell'articolo 10, comma 1, lettera b) della l.r. 30/1998, come modificato dalla presente legge, affidano i servizi di trasporto, ponendo a gara la rete in esercizio. I comuni, la cui rete supera i due milioni di chilometri, ai fini delle procedure di gara di cui all'articolo 19, possono suddividere la stessa rete per lotti.

2. Le province adottano i piani di bacino di cui all'articolo 15 della l.r. 30/1998, come modificato dalla presente legge, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. La Giunta regionale adotta il primo programma triennale di cui all'articolo 18 della l.r. 30/1998, come modificato dalla presente legge, entro il 30 aprile 2005, anche in assenza del PRT.

4. In attuazione dell'articolo 18 del d.lgs. 422/1997, come modificato dall'articolo 45 della legge 1 agosto 2002, n. 166 (Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti), allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici e di introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi di trasporto, per le società di capitali derivanti dalla trasformazione delle aziende speciali ovvero dei consorzi e per i soggetti affidatari dei servizi per ferrovia di cui all'articolo 2, comma 3, qualora non siano stati posti in essere gli adempimenti previsti dal comma 9 dell'articolo 35 della legge 28 dicembre 2001, n. 448 concernente "Disposizioni per la formazione del



bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2001)", nel bando di gara devono essere indicate le modalità di messa a disposizione dal precedente gestore al nuovo gestore dei beni essenziali per la effettuazione del servizio e il canone di utilizzo degli stessi beni, determinato dagli enti affidanti.

5. I soggetti affidatari dei servizi comunicano agli enti affidanti, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i dati di cui all'articolo 22, comma 2, lettere a) e b) della l.r. 30/1998, come modificato dalla presente legge.

6. Sino alla rilevazione dei canoni di utilizzo dei beni essenziali per il funzionamento dei servizi di trasporto da parte dell'Agenzia di cui alla l.r. 9/2003 gli enti affidanti determinano i canoni medesimi in base ad indagini di mercato.

7. Sino alla determinazione del costo economicamente sufficiente, il limite per la quantificazione della base d'asta per i servizi da porre a gara è costituito dal corrispettivo dei contratti di servizio al 31 dicembre 2001.

8. Le disposizioni di cui all'articolo 30 bis della l.r. 30/1998, inserito dalla presente legge sono applicate dal 1° gennaio 2006.

9. Per gli anni 2004 e 2005, in deroga a quanto stabilito dall'articolo 30 bis della l.r. 30/1998, come inserito dalla presente legge, gli adeguamenti tariffari sono stabiliti annualmente sulla base del tasso di inflazione programmata fissato dal Governo nell'ultimo documento di programmazione economico-finanziaria.

10. In sede di prima applicazione della presente legge la Giunta regionale stabilisce le tariffe relative al sistema integrato di cui all'articolo 13 della l.r. 1/1991.

11. L'autorizzazione amministrativa per l'esercizio del servizio di gran turismo su gomma di cui all'articolo 4, comma 5 bis della l.r. 30/1998, come inserito dalla presente legge, sostituisce, a decorrere dal 1° gennaio 2004, il provvedimento di concessione previsto dall'articolo 12 della legge 20 settembre 1939, n. 1822 concernente "Disciplina degli autoservizi di linea (Autolinee per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli) in regime di concessione dell'industria privata". Entro la stessa data, i soggetti già concessionari richiedono alle competenti amministrazioni la sostituzione della concessione con il provvedimento di autorizzazione da rilasciarsi previa verifica del possesso dei requisiti previsti dalla normativa vigente.



12. *Gli enti affidanti i servizi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 2, lettere b) e d) della l.r. 30/1998, attualmente gestiti direttamente dagli enti locali o da questi affidati direttamente ai propri consorzi o alle proprie aziende speciali, finanziati dal fondo regionale trasporti, con percorrenze superiori ad un milione di chilometri annui, possono prorogare al 31 dicembre 2006 i termini di scadenza degli affidamenti stabiliti dalla legge 19 dicembre 2001, n. 35 (Disposizioni per il trasporto pubblico locale. Attuazione dell'articolo 18, comma 3bis del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422 come modificato dal decreto legislativo 20 settembre 1999, n. 400 e ulteriori disposizioni).*

13. *Gli affidamenti dei servizi di trasporto, di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b), della l.r. 30/1998, come sostituito dalla presente legge, con percorrenze inferiori ad un milione di chilometri annui, sono prorogati al 31 dicembre 2006.*

14. *Le disposizioni di cui al comma 13 non si applicano nei confronti degli enti affidanti che alla data di entrata in vigore della presente legge abbiano approvato i bandi di gara ed i relativi capitolati per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale.*

15. *Sono prorogati al 31 dicembre 2006 i servizi affidati secondo le procedure stabilite dal decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusivi), nonché dall'articolo 19 della l.r. 30/1998, come modificato dalla presente legge. I termini di scadenza successivi al 31 dicembre 2006 stabiliti dai contratti di servizio restano invariati.*

16. *Gli affidamenti dei servizi di trasporto di cui all'articolo 8 del d.lgs. 422/1998 possono essere prorogati fino al 31 dicembre 2006.*

17. *Le disposizioni ed i termini di cui al comma 1 dell'articolo 2 della l.r. 35/2001 sono prorogati al 31 dicembre 2006.*

18. *Per la circolazione per motivi di servizio sui mezzi del trasporto pubblico di cui all'articolo 2 della l.r. 30/1998, come sostituito dalla presente legge, gli agenti e gli ufficiali di pubblica sicurezza, gli appartenenti all'Arma dei Carabinieri alle forze di Polizia, alla polizia penitenziaria, alla Guardia di Finanza, alla polizia municipale ed alle altre forze di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica utilizzano la tessera di servizio rilasciata dai rispettivi comandi. Per gli appartenenti alla polizia municipale la circolazione è limitata ai servizi*



di trasporto svolti nell'ambito del territorio comunale. Nel caso in cui per l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico è necessario il possesso di titoli elettronici, le aziende esercenti i servizi ovvero i soggetti gestori dei sistemi di bigliettazione rilasciano agli interessati, a richiesta dei rispettivi comandi, i titoli di libera circolazione. In caso di circolazione sui mezzi di trasporto pubblico per motivi di servizio da parte dei soggetti sopra indicati non si applicano le disposizioni di cui all'articolo 33 della l.r. 30/1998 e non è dovuto alcun rimborso alle aziende esercenti il pubblico trasporto.

19. In sede di prima applicazione della presente legge, la Giunta regionale, entro il 31 dicembre 2004, individua, sentita la commissione consiliare competente, le unità di rete, la rete ed il livello dei servizi minimi di trasporto pubblico di cui all'articolo 2, comma 2, lettera b) della l.r. 30/1998, come sostituito dalla presente legge.

20. I servizi di trasporto di persone attualmente svolti, che collegano le isole ponziane con i porti di Formia, Terracina ed Anzio, sono esercitati fino al 31 dicembre 2006; ai medesimi si applicano le disposizioni della legge regionale 25 luglio 1996, n. 28 (Interventi straordinari regionali per la integrazione del servizio di collegamento delle isole ponziane con i porti della Provincia di Latina, resi dalla società concessionaria del Ministero dei Trasporti e della Navigazione); dal 1° gennaio 2007 i servizi di cui al presente comma sono esercitati a seguito di procedure ad evidenza pubblica."

La Legge Regionale 29/03

Successivamente, nel settembre 2003 la Legge Regionale n. 29 dell'11 settembre, ha apportato ulteriori modifiche alla Legge Regionale 16 luglio 1998, n. 30, "*Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale*" come da ultimo modificata dalla Legge Regionale 16 giugno 2003, n. 16, alla stessa L.R. 16/2003 concernente il trasporto pubblico locale ed alla Legge Regionale 3 marzo 2003, n. 5, "*Norme in materia di società esercenti servizi di trasporto pubblico locale a partecipazione regionale*". In particolare, sono soppressi i riferimenti alle aree a domanda debole e all'art. 45 della L.R. n. 16 del 2003 sono apportate le seguenti modifiche:

- a. al comma 12 le parole: "*un milione di chilometri annui possono prorogare al 31 dicembre 2006 i termini di scadenza degli affidamenti stabiliti dalla legge 19 dicembre 2001, n. 35*", sono



- sostituite dalle seguenti: *“un milione e mezzo di chilometri annui possono prorogare al 31 dicembre 2004 i termini di scadenza degli affidamenti stabiliti dalla legge 19 dicembre 2001, n. 35 concernente disposizioni per il trasporto pubblico locale, fatte salve ulteriori proroghe previste dalla normativa statale. Entro i suddetti termini di proroga devono concludersi le procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi stessi.”*;
- b. al comma 13 le parole: *“un milione di chilometri annui, sono prorogati al 31 dicembre 2006.”*, sono sostituite dalle seguenti: *“un milione e mezzo di chilometri annui, sono prorogati al 31 dicembre 2004, fatte salve ulteriori proroghe previste dalla normativa statale. Entro i suddetti termini di proroga devono concludersi le procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi stessi.”*
- c. il comma 14 è soppresso;
- d. il comma 15 è sostituito dal seguente: *“15. Sono prorogati al 31 dicembre 2004, fatte salve ulteriori proroghe previste dalla normativa statale, i servizi affidati secondo le procedure stabilite dal decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158 (Attuazione delle direttive 90/531/CEE e 93/38/CEE relative alle procedure di appalti nei settori esclusi) nonché dall'articolo 19 della l.r. 30/1998, come modificato dalla presente legge.”*
- e. al comma 16 le parole: *“31 dicembre 2006”*, sono sostituite dalle seguenti: *“entro i termini previsti dalla normativa statale vigente in materia.”*;
- f. il comma 17 è abrogato;
- g. il comma 20 è sostituito dal seguente: *“20. I servizi di trasporto di persone che collegano le isole ponziane con i porti di Formia, Terracina ed Anzio, sono svolti secondo quanto previsto dal programma di esercizio di cui al piano triennale di intervento indicato dall'articolo 3 della legge regionale 25 luglio 1996, n. 28 (Interventi straordinari regionali per la integrazione del servizio di collegamento delle isole ponziane con i porti della Provincia di Latina, resi dalla società concessionaria del Ministero dei trasporti e della navigazione), in atto alla data di entrata in vigore della presente legge. Alla scadenza di detto programma i citati servizi sono esercitati nel rispetto delle procedure previste dalla l.r. 30/1998.”*.



4. QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO

4.1. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE

Il Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG) è stato adottato con deliberazione della Giunta Regionale n. 2581 del 2000.

Il PTRG definisce gli obiettivi generali e specifici delle politiche regionali per il territorio, dei programmi e dei piani di settore aventi rilevanza territoriale, nonché degli interventi di interesse regionale. Questi obiettivi costituiscono un riferimento programmatico per le politiche territoriali delle Province, della città Metropolitana, dei Comuni e degli altri enti locali e per i rispettivi programmi e piani di settore. Il PTRG fornisce inoltre direttive (in forma di precise indicazioni) e indirizzi (in forma di indicazioni di massima) che devono essere recepite dagli strumenti urbanistici degli enti locali e da quelli settoriali regionali. Il PTRG della Regione Lazio è stato redatto sulla base della Legge regionale n. 72 del 18/12/1978, in cui sono definiti i contenuti del "Quadro di Riferimento Territoriale" (QTR) che rappresenta lo strumento per le attività concernenti la disciplina del territorio, e sulla base della Legge regionale n. 38 del 30/12/1999, denominata "*Norme sul governo del territorio relativi alle procedure per la formazione e la approvazione dello Schema di Piano Territoriale Regionale Generale (PTRG)*", la quale, all'art. 62, in deroga a quanto previsto dall'art. 10, stabilisce che "*in sede di prima applicazione della presente Legge, lo schema di Quadro di Riferimento Territoriale adottato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 2437 del 12 giugno 1998 e succ. modificazioni, assume l'efficacia di schema di PTRG di cui all'art. 10 comma 2*". Pertanto, come detto, con deliberazione della Giunta Regionale n. 2581 del 2000, il PTRG è stato adottato e quindi pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio n.5 del 20 febbraio 2001 (supplemento ordinario n.6).

Per la definizione delle finalità del Piano si è fatto riferimento alla Legge 431 del 1985 e alla legge Regionale 46 del 1977. In sintesi, le finalità dei provvedimenti citati sono tutela e valorizzazione, sviluppo economico e fruizione sociale. I contenuti urbanistici del modello di assetto generale sono stati sinteticamente rappresentati attraverso le tre componenti principali:



1. Sistema ambientale, come complesso dei valori storico-monumentali, tradizionali, paesistici, naturalistici, le cui esigenze di salvaguardia attiva condizionano l'assetto del territorio;
2. Sistema insediativo, come complesso delle strutture fisiche che ospitano tutte le funzioni e le attività a servizio della popolazione;
3. Sistema relazionale, intendendo tutte le infrastrutture della mobilità, nei "vari modi" (ferro, gomma, acqua, e aria) e le relative strutture di scambio.

Nel Piano, per ciascuna delle componenti principali menzionate, vengono indicati indistintamente obiettivi e azioni previste dal Piano. Gli uni e le altre vengono di seguito riportate.

Sistema ambientale

- a. difendere il suolo e prevenire le diverse forme di inquinamento e dissesto;
- b. proteggere il patrimonio ambientale, naturale e culturale;
- c. valorizzare e riqualificare il patrimonio ambientale;
- d. valorizzare il turismo, sostenere lo sviluppo economico e incentivare la fruizione sociale;

Sistema insediativo

Attività strategiche (servizi superiori e reti):

- e. indirizzare e sostenere i processi di sviluppo e modernizzazione delle funzioni superiori;
- f. indirizzare e sostenere i processi di decentramento e di sviluppo locale delle funzioni superiori in tutto il territorio regionale;
- g. indirizzare e sostenere i processi di integrazione e di scambio tra le funzioni superiori all'interno e con il resto del mondo;
- h. indirizzare e sostenere sul territorio regionale i processi in corso di rilocalizzazione, ristrutturazione e modernizzazione delle sedi industriali e relative reti di trasporto;

Morfologia insediativa, servizi, residenza:

- i. rafforzare e valorizzare le diversità ed identità dei sistemi insediativi locali e di area vasta e le diverse regole di costruzione urbana del territorio;
- j. migliorare la qualità insediativa in termini funzionali e formali;
- k. migliorare la qualità e la distribuzione dei servizi;

Sistema relazionale

- l. potenziare/integrare le interconnessioni della Regione con il resto



del mondo e le reti regionali.
Oltre alle azioni e agli obiettivi riferiti ai sistemi suddetti, il Piano contiene anche indirizzi, ancorché generici, per il riassetto amministrativo e per lo sviluppo dell'economia.

Quadro amministrativo e normativo

- m. riorganizzare l'amministrazione del territorio;
- n. assicurare agli strumenti di programmazione e pianificazione (PRS e QTR) un'adeguata gestione.

Quadro economico

- o. migliorare l'offerta insediativa per le attività portanti dell'economia regionale (attività di base e innovative);
- p. sostenere le attività industriali;
- q. valorizzare le risorse agro-forestali (sistema ambientale).

4.2. LO STUDIO PRELIMINARE PER L'AVVIO DEL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Nel novembre 2004, con deliberazione n. 1028, la Giunta Regionale del Lazio ha approvato la predisposizione di uno studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti. Sulla base di questa delibera l'Assessorato regionale ai Trasporti e Lavori Pubblici di allora ha predisposto un documento che reca il titolo di "*Piano Regionale dei Trasporti: Linee Guida*" e il sottotitolo di "*Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti*"¹. Lo studio è strutturato in cinque capitoli. Il primo capitolo contiene una premessa di carattere assolutamente generale. Il secondo capitolo è dedicato al sistema della mobilità attuale e descrive la consistenza delle reti infrastrutturali e le caratteristiche principali della mobilità. Il terzo capitolo descrive la struttura generale del Piano che si va a predisporre. Infine, nei capitoli quarto e quinto sono contenuti gli indirizzi di carattere operativo per la stesura del documento di Piano finale. Nel prosieguo, si riepilogano i contenuti dello Studio che rappresentano elementi di interesse per la conoscenza del quadro di livello regionale entro cui va ad inserirsi la riorganizzazione dei servizi di trasporto pubblico in Provincia di Latina.

¹ Un Piano Regionale dei Trasporti della Regione Lazio è stato elaborato nel 1992 ma non è stato mai approvato dal Consiglio Regionale.



Struttura demografica e sistema produttivo in Regione Lazio

Nello Studio si rileva che nel periodo 1991-2001 si è registrato un calo demografico nella sola provincia di Roma, mentre le altre province, nello stesso periodo, hanno invece presentato una crescita demografica seppure non particolarmente consistente. Successivamente, nel periodo 2001-2003, si rileva per la provincia di Roma un incremento demografico che ha praticamente assorbito il calo avutosi nel decennio precedente mentre in Provincia di Latina è continuata, anche in questo periodo, la crescita demografica del periodo precedente.

Figura 1 – Andamento demografico nelle Province della Regione Lazio nel periodo 1991-2001 [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]

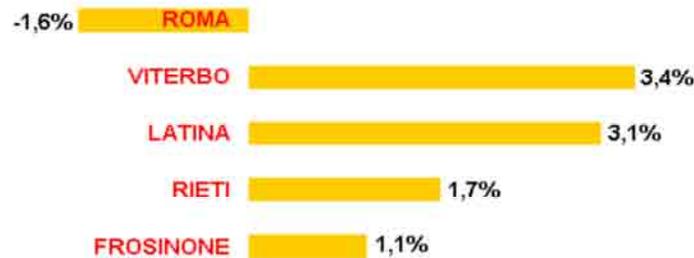
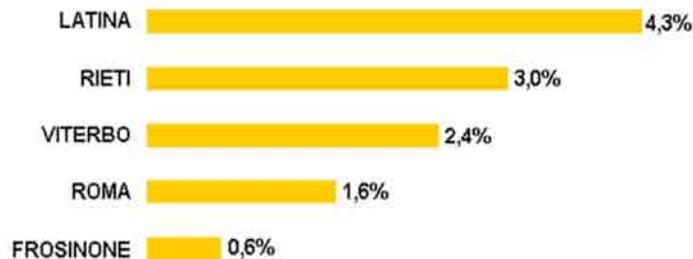


Figura 2 – Andamento demografico nelle Province della Regione Lazio nel periodo 2001-2003 [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]



Il progressivo spopolamento del Comune di Roma a favore dei comuni limitrofi, si rileva, fa nascere un'esigenza di mobilità intraprovinciale che ha ripercussioni, in termini di congestione, sulle condizioni di



circolazione delle strade consolari in ingresso e in uscita da Roma. In particolare, nel periodo 1991-2001, in ambito regionale, tra i 10 comuni con maggior numero di residenti, Roma e Frosinone hanno registrato un forte calo demografico mentre gli altri comuni hanno registrato un incremento demografico. I comuni che hanno avuto il più elevato incremento sono Fiumicino, Guidonia e Aprilia.

Sotto il profilo dell'occupazione, nello Studio si rileva che nel periodo 1996-2002 la crescita occupazionale nella regione Lazio è dovuta principalmente alla crescita di Latina, Roma e Frosinone. L'unica provincia che mostra un trend negativo è Rieti.

Tabella 1 - Maggiori variazioni di popolazione nei comuni della Regione Lazio nel periodo 1991-2001 [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]

Comune	Provincia	Popolazione 2001	Popolazione 1991	Delta 2001-1991
Roma	(RM)	2.546.804	2.732.622	-185.818
Latina	(LT)	107.898	106.199	1.699
Guidonia Montecelio	(RM)	67.516	55.523	11.993
Viterbo	(VT)	59.308	58.374	934
Aprilia	(LT)	56.028	47.043	8.985
Fiumicino	(RM)	50.535	41.354	9.181
Civitavecchia	(RM)	50.032	51.210	-1.178
Tivoli	(RM)	49.342	52.380	-3.038
Frosinone	(FR)	48.636	45.797	2.839

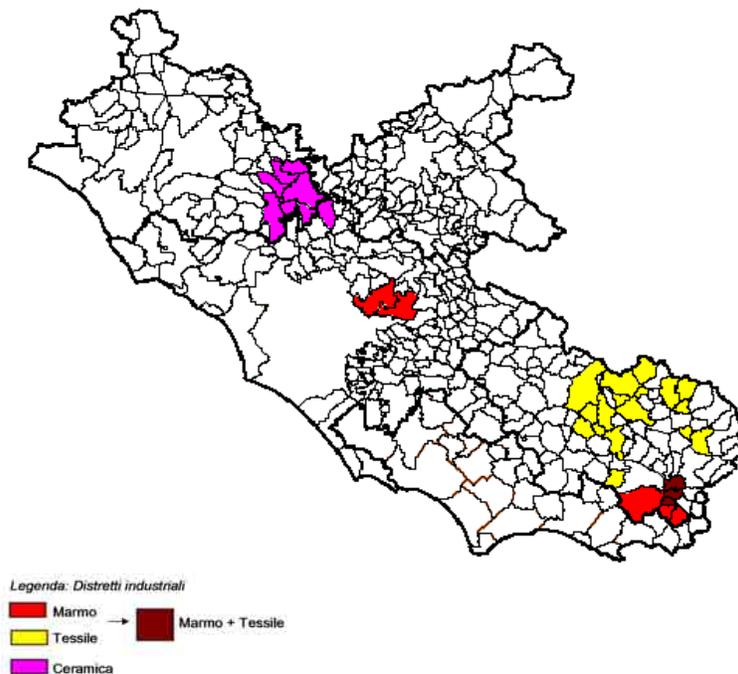
Figura 3 - Variazione occupazionale in Regione Lazio nel periodo 1996-2002 confrontata con il dato nazionale [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]





Il solo 4.5% dell'occupazione regionale è rappresentato dai distretti industriali e dai sistemi produttivi locali laziali che costituiscono quindi una quota comunque modesta del tessuto produttivo². Attualmente, nella regione Lazio, sono presenti 3 distretti industriali e 5 sistemi produttivi locali prevalentemente localizzati nelle aree della Province di Roma e di Latina. Infatti, i comuni di queste province assorbono più del 90% del numero di addetti dei distretti industriali e dei sistemi produttivi locali.

Figura 4 - Localizzazione dei distretti industriali in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]



² La Legge 317/1991 definisce i distretti industriali come i "contesti produttivi omogenei caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese industriali nonché dalla specializzazione produttiva di sistemi di Imprese", successivamente la Legge 140/1999 inquadra i distretti industriali come casi particolari di una tipologia più generale costituita dai sistemi produttivi locali e affida direttamente alle Regioni la definizione dei parametri di tali sistemi produttivi locali. Nel 2001, la Regione Lazio, con la Legge Regionale n. 36, definisce i sistemi produttivi locali come "i contesti produttivi omogenei caratterizzati da una elevata concentrazione di imprese, prevalentemente di piccole e medie dimensioni, e da una peculiare organizzazione interna" e introduce le Aree laziali di investimento definite come "aree territoriali che presentano caratteristiche economiche ed occupazionali tali da farne prefigurare il riconoscimento in una prospettiva a medio termine di Sistema produttivo locale o di Distretto industriale".



Per quanto riguarda le informazioni sugli addetti riportate nello Studio preliminare, risulta che il distretto della ceramica conta 118 unità locali e 3746 addetti dei quali 1463 (39.1%) nel comune di Civita Castellana ove è presente uno scalo ferroviario merci. Il distretto del marmo, la cui specializzazione produttiva è quella dell'estrazione e lavorazione del marmo (qualità "Perlato coreno"), conta 276 unità locali e 1933 addetti dei quali 1492 (77.2%) nell'area romana (Guidonia e Tivoli). Esso genera spostamenti su gomma per il trasporto merci data l'attuale assenza di terminali intermodali e/o interporti. Si prevede comunque la realizzazione di un interporto a Tivoli. In provincia di Frosinone, il distretto industriale della Valle del Liri è specializzato nel confezionamento di articoli di vestiario ed accessori e registra 152 unità locali e 1209 addetti dei quali 524 (43.3%) nel comune di Sora. Il traffico merci è supportato in questo caso dalla presenza dei terminali intermodali di Frosinone-Fiuggi e di Piedimonte-Villa Santa Lucia.

Figura 5 – Addetti e unità locali dei distretti industriali in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

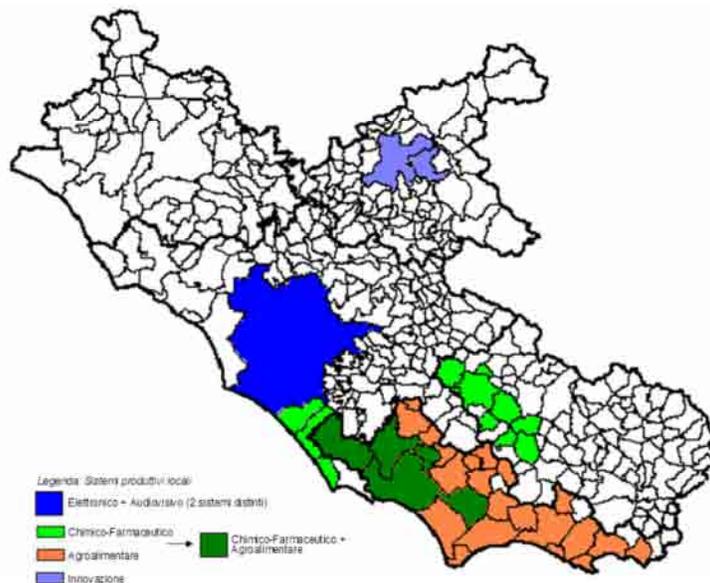


In regione Lazio, come detto, sono presenti cinque sistemi produttivi locali localizzati prevalentemente nel comune di Roma e nella provincia di Latina. Il sistema produttivo locale audiovisivo, specializzato in produzioni audiovisive, televisive e cinematografiche, è localizzato nel comune di Roma e fa registrare 2142 unità locali e 50159 addetti (il 55% degli addetti dei sistemi produttivi locali e distretti industriali laziali). Il sistema chimico/farmaceutico registra 332 unità locali e 18506 addetti dei quali 4241 (il 24.7%) a Pomezia. Il trasporto delle merci su ferro avviene mediante i terminali intermodali e scali ferroviari merci presenti nei tre principali comuni (in termini di



numero di addetti) del sistema: Pomezia, Aprilia e Latina. Ancora in comune di Roma è localizzato il sistema produttivo locale dell'elettronica. Esso conta 252 unità locali e 7746 addetti, il 70% dei quali nell'area di Settecamini.

Figura 6 – Localizzazione dei sistemi produttivi locali in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]



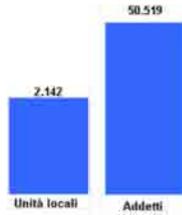
In provincia di Latina, intorno al Mercato Ortofrutticolo di Fondi, si è sviluppato il sistema produttivo locale agro-alimentare che conta 564 unità locali e 4946 addetti dei quali 1302 (il 26.3%) nel comune di Latina. Infine, il sistema produttivo locale dell'innovazione, localizzato nei comuni di Rieti e di Cittaducale, è specializzato nella fabbricazione di macchine e apparecchi meccanici, nonché di macchine e di apparecchiature elettriche ed ottiche.

Per quanto riguarda le infrastrutture a servizio dei distretti industriali e dei sistemi produttivi locali, nello Studio si evidenzia la mancanza di collegamenti adeguati e, soprattutto, la mancanza di un terminale intermodale nell'area di Rieti dove si trova il sistema produttivo locale dell'innovazione.

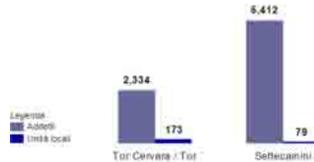


Figura 7 – Addetti e unità locali dei sistemi produttivi locali in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

sistema produttivo
audiovisivo



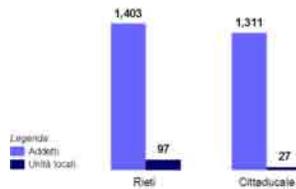
sistema produttivo
elettronica



sistema produttivo
agro alimentare



sistema produttivo
innovazione

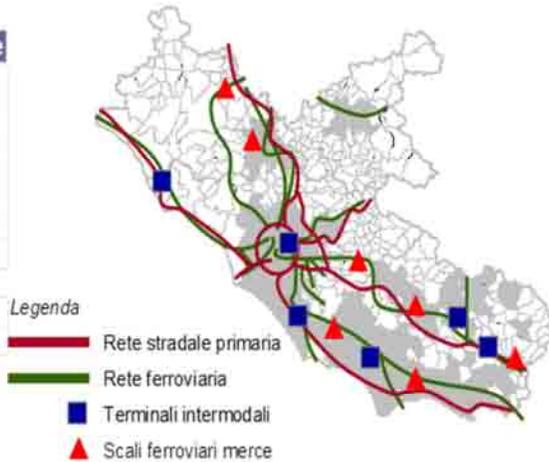


sistema produttivo chimico
farmaceutico



Figura 8 – Infrastrutture principali a servizio dei distretti industriali e dei sistemi produttivi locali in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

Comune	Addetti	% sul totale
Roma (RM)	58,265	64%
Aprilia (LT)	4,601	5%
Pomezia (RM)	4,241	5%
Latina (LT)	3,534	4%
Anagni (FR)	2,190	2%
Civita Castellana (VT)	1,463	2%
Rieti (RI)	1,403	2%
Sermoneta (LT)	1,393	2%
Cisterna di Latina (LT)	1,372	2%
Cittaducale (RI)	1,311	1%





Sistema delle infrastrutture e dei servizi di trasporto in regione Lazio

In generale, nello studio si rileva che la disponibilità di infrastrutture stradali della regione è inferiore rispetto alle principali realtà europee analizzate, con la presenza di un elevato tasso di motorizzazione e, quindi, di affollamento di strade. Inoltre che esiste la necessità di ammodernamento della rete ferroviaria regionale. Infatti, sebbene il Lazio evidenzia una dotazione ferroviaria nella media, in termini di km di rete ferroviaria per abitante (22 km/100000 ab.), occorre considerare che solo il 57% della rete è a doppio binario.

Analizzando dapprima la rete stradale, nello studio il sistema viario regionale viene suddiviso in Rete Primaria Nazionale, Direttrici Primarie di Interesse Regionale, Altre Direttrici di Interesse Regionale. Le infrastrutture appartenenti a ciascuno degli insiemi suddetti sono rappresentate nelle figure seguenti.

Figura 9 – Rete primaria nazionale in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]





Figura 10 – Direttrici primarie e altre direttrici di interesse regionale in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

DIRETTRICI PRIMARIE DI INTERESSE REGIONALE	ALTRE DIRETTRICI DI INTERESSE REGIONALE
<p>La rete delle "Direttrici Primarie di Interesse Regionale" è costituita dal sistema delle trasversali quali collegamenti longitudinali, parallelo al sistema autostradale, di interesse strategico per la regione Lazio:</p> <ul style="list-style-type: none"> > S.S. n°1 "Aurelia" – tratto Roma-Civitavecchia > S.S. n°3 "Flaminia" > S.S. n°5 "Tiburtina" > S.S. n°6 "Casilina" – Roma-Frosinone-Cassino-S. Vittore del Lazio > S.S. n°7 "Appia" – Roma-Castelli-Terracina-Formia > S.S. n°155 "Flacca" > S.S. n°493 "Claudia Braccianese" > S.S. n°132 – Montalto di Castro-Acquapendente 	<p>Le "Altre Direttrici di Interesse Regionale" sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> > Dorsale Appenninica – Terni-Rieti-Avezzano-Sora-Atina-Isernia > Trasversale Nord – Civitavecchia-Viterbo-Orte-Terni > Trasversale Sud – Atina-Cassino-Formia-Gaeta > Cisterna Valmontone > Sora-Frosinone > S.S. n°56 "Monti Lepini" > Sora-Ceprano-Fondi > S.S. n°2 "Cassia" > S.S. n°4 "Salaria"

In termini di tipologia di strade, la dotazione della regione vede la prevalenza delle strade provinciali rispetto alle regionali, statali e autostrade (estese rispettivamente per 6896 km, 2028 km, 506 km e 470 km). Dai confronti effettuati con analoghe realtà europee e riportati nello Studio si ricava che per rapporto tra dotazione infrastrutturale e numero di abitanti (179 km/100000 ab.) il Lazio si colloca agli ultimi posti. Inoltre, a livello nazionale, se da un lato il Lazio si posiziona al 10° posto in termini di rete stradale e rappresenta il 5.7% del totale km di strade presenti nel paese, dall'altro lato i valori assunti dagli indicatori "Numero di abitanti per km di strada" e "Veicoli circolanti ogni 100 km di strada" (pari rispettivamente a 520 e a 43886) evidenziano un elevato affollamento delle strade del Lazio.

La rete ferroviaria di RFI presente sul territorio regionale viene distinta in rete fondamentale e rete complementare.

La prima è caratterizzata da alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura. Comprende le direttrici internazionali e gli assi di collegamento fra le principali città italiane che in direzione Sud sono rappresentati dalle linee da e per Napoli (via Latina o via Frosinone) e, in direzione Nord, dalle linee da e per Firenze e Genova.



La rete complementare è invece caratterizzata da livelli inferiori di densità e prestazioni dell'infrastruttura. Essa costituisce la maglia di collegamento nell'ambito dei bacini regionali e svolge una funzione di connessione tra le principali direttrici.

Figura 11 – Schema delle linee RFI in Regione Lazio [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]



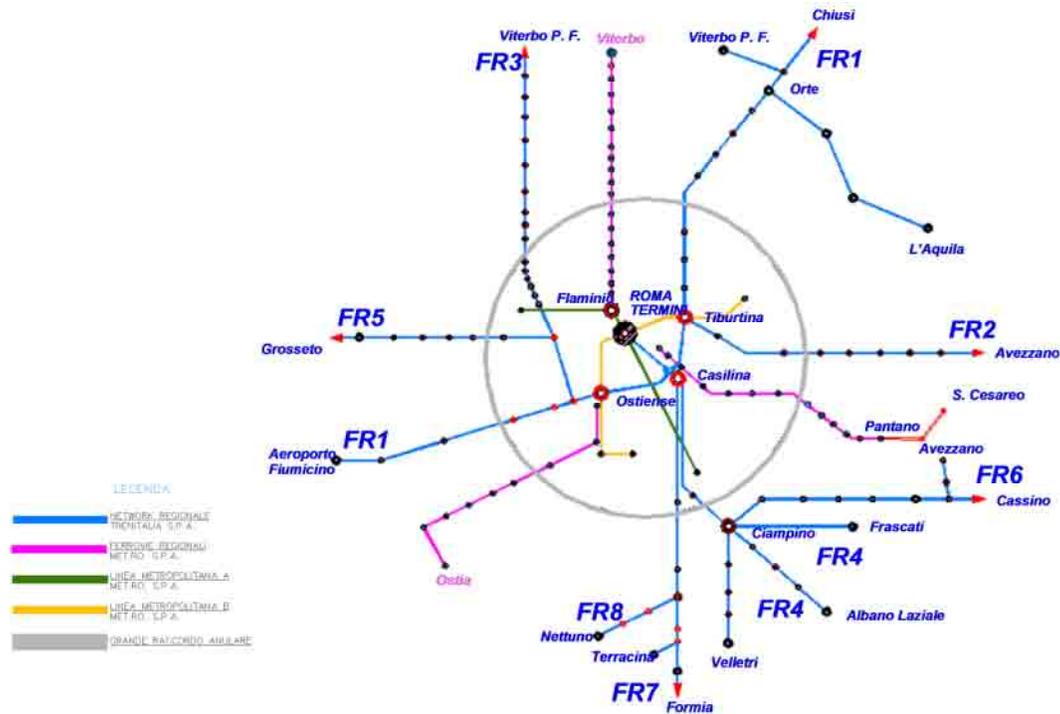
La rete ferroviaria di livello regionale è costituita da 8 linee gestite da Trenitalia S.p.A. (denominate da FR1 a FR8), come rappresentato in figura, dalle 4 linee (non riportate in figura) di: Sora – Roccasecca; Viterbo – Attigliano – Orte; Priverno – Terracina; Leonardo Express (collegamento Roma Termini – Fiumicino Aereoporto) e, infine, dalle 3 linee delle ex ferrovie concesse attualmente gestite da Metro S.p.A.: Roma – Viterbo (km di linea: 102, n. stazioni: 21, n. fermate: 17, n. depositi: 3, n. officine: 1); Roma – Pantano (km di linea: 18, n. fermate: 17, n. depositi: 1, n. officine: 1); Roma – Lido di Ostia (km di linea: 28.8, n. stazioni: 7, n. fermate: 6, n. depositi: 1, n. officine: 1 (in comune con la linea B della metropolitana).

Il servizio offerto dalla linea FR1 è organizzato come segue, tratta Aeroporto di Fiumicino – Roma (28 treni giornalieri, 13160 posti a sedere offerti); tratta Orte – Aeroporto di Fiumicino (104 treni, 48880 posti a sedere); tratta Orte – Roma (25 treni, 11750 posti a sedere);



tratta Fara Sabina – Orte (15 treni, 7050 posti a sedere). La velocità commerciale è di circa 50 km/h.

Figura 12 – Regione Lazio: schema delle linee regionali [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]



La linea FR2 effettua servizio sulla tratta Roma Tiburtina – Tivoli (circa 38 km) con 48 treni giornalieri per 22560 posti a sedere offerti. La velocità commerciale è di circa 41 km/h.

La linea FR3 svolge servizio sulle seguenti tratte: Viterbo – Roma (23 treni e 10810 posti a sedere); Bracciano – Roma (26 treni e 12220 posti a sedere); Cesano – Roma (87 treni e 40890 posti a sedere); Cesano – Viterbo (19 treni e 8930 posti a sedere). La velocità commerciale è di circa 49 km/h.

La linea FR4 serve le tratte: Velletri – Roma (59 treni, 28025 posti a sedere); Frascati – Roma (34 treni); Albano Laziale – Roma (36 treni, 15552 posti a sedere). La velocità commerciale sulle tratte citate è



rispettivamente di 44 km/h, 50 km/h e 36 km/h.

La linea FR5 serve la tratta Roma Termini – Civitavecchia (circa 78 km) con 58 treni e 27260 posti a sedere offerti. La velocità commerciale è di circa 65 km/h.

La linea FR6 collega Roma Termini con Frosinone (circa 85 km) con 54 treni e 37260 posti a sedere offerti. La velocità commerciale è di circa 60 km/h.

La linea FR7 collega Roma con Minturno e Terracina (rispettivamente 138 e 103 km di linea): tratta Minturno – Roma (48 treni); tratta Terracina – Roma (6 treni). Le velocità commerciali sono rispettivamente pari a 87 km/h e 77 km/h.

La linea FR8 collega Roma Termini con Nettuno (circa 59 km) offrendo 41 treni e 30750 posti a sedere con una velocità commerciale di 56 km/h.

Le altre linee gestite da Trenitalia sono caratterizzate rispettivamente da:

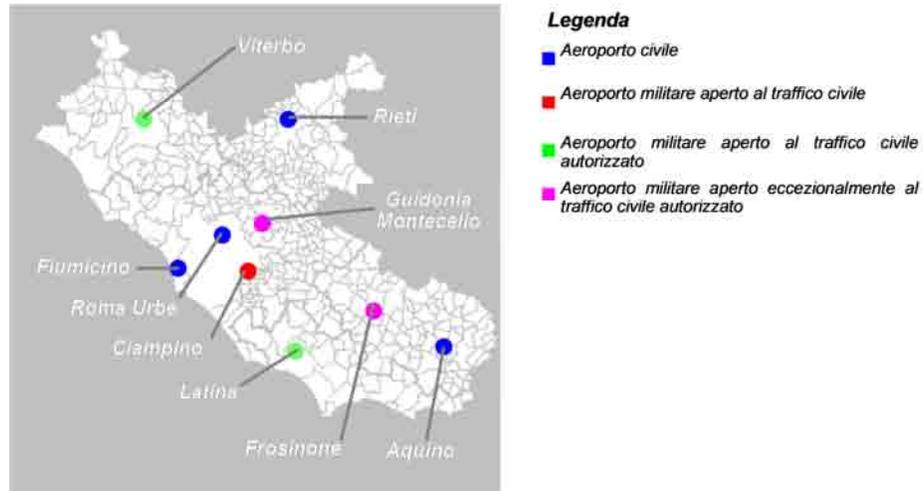
Sora – Roccasecca (11 treni, 1496 posti a sedere stimati, velocità commerciale circa 47 km/h); Viterbo – Attigliano – Orte (20 treni, velocità commerciale circa 65 km/h); Priverno – Terracina (n.d.); Leonardo Express (70 treni, 22960 posti a sedere, velocità commerciale circa 61 km/h).

Infine, per le ex ferrovie concesse gestite da Met.Ro. S.p.A. si ha un'offerta così articolata: Roma – Viterbo (190 treni, 38000 posti a sedere offerti); Roma – Pantano (230 treni, 65320 posti a sedere, velocità commerciale circa 22 km/h); Roma – Lido di Ostia (157 treni, 46158 posti a sedere, velocità commerciale circa 46 km/h).

Sotto il profilo della dotazione regionale di infrastrutture aeroportuali, nel Lazio si contano 9 aeroporti, dei quali 4 nell'area romana, anche se solo 2 aeroporti (Roma Fiumicino e Roma Ciampino) hanno dimensioni di rilievo e qualifica di aeroporti internazionali.



Figura 13 – Regione Lazio: ubicazione degli scali aeroportuali [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]



E' allo studio della Regione un piano di sviluppo degli aeroporti minori del Lazio che individua obiettivi diversi per ciascun aeroporto:

- Aeroporto di Aquino – la forte carenza infrastrutturale e gestionale indica l'opportunità di dismissione dello stesso;
- Aeroporto di Frosinone – nonostante la ridottissima consistenza di strutture aeronautiche, si vuole puntare ad un rilancio dell'aeroporto per realizzare:
un centro di manutenzione degli elicotteri;
un centro di addestramento di personale navigante ad ala rotante.
- Aeroporto di Roma Urbe – è destinato a diventare il centro dell'aviazione executive della capitale;
- Aeroporto di Guidonia – ubicato a 20 km in linea d'aria dall'aeroporto di Roma Urbe, potrebbe divenire centro unificato dell'Aeroclub di Roma e di Guidonia, se Roma Urbe verrà destinato ai voli executive;
- Aeroporto di Latina – a lungo termine sembra destinato a divenire l'aeroporto charter della capitale, anche per il forte incremento del traffico aereo di Ciampino dovuto all'attività delle compagnie Low Cost;
- Aeroporto di Rieti – per le caratteristiche ambientali in cui è sito lo scalo (forti venti) è destinato ad assumere il ruolo di centro



europeo del volo a vela;

- Aeroporto di Viterbo – sulla base di quanto definito dalla legge finanziaria 2003, dovrebbe divenire un centro per l'utilizzo di mezzi aerei per la formazione e l'addestramento del personale per la lotta contro gli incendi boschivi.

Per quanto riguarda il sistema della portualità regionale, nel 2003, con l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia a Fiumicino e Gaeta, si è costituito il network dei porti laziali, che ha l'obiettivo di favorire il trasporto marittimo e la crescita dei traffici attraverso l'ampliamento dell'offerta e la specializzazione di ciascun porto.

Per il trasporto delle merci, nello studio si considerano sei terminali intermodali regionali (con interscambio ferro-gomma, o gomma-nave nel caso di Civitavecchia), a cui si aggiungono sette scali merci abilitati al traffico ferroviario tradizionale. Sono stati attivati inoltre progetti di costruzione di nuove piattaforme logistiche.

Le caratteristiche dei terminali intermodali sono riportate nella tabella seguente.

Tabella 2 – Regione Lazio: caratteristiche dei terminali intermodali [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

Provincia	Località	Tipologia	Gestore terminal	Superficie	Binari	Tecnica	Attrezzature	Note
Roma	Civitavecchia	Terminal portuale	Roma Container Terminal	Mq. 50.500 (baracche + stoccaggio)			- Due container da 20 a 45 ISO - Due Transainers gommati - Tre sollevatori frontali - Quattro Fork-Lift - Cinque motori con ralla sollevabile - Dieci tralieri con portata utile 45 ton	Terminali in corso di ristrutturazione
	Roma s.mistierento	Island terminal	Cemnat	Mq. 12.500	2 da 520 mt	Verticale	- 2 gru gommate - bilancia da 40 ton	Abilitato a mero pericoloso
	Pomezia S. Palomba	Island terminal	S.G.T.	Mq. 140.000	6 da 2.070 mt	Verticale	- 4 gru gommate - 1 gru a portale	Abilitato a mero pericoloso
Frosinone	Frosinone-Fluggi	Island terminal	Tecnofar	Mq. 40.000	4 da 3.500 mt	Orizzontale e Verticale	- 2 carrelli frontali con forche - 1 macchina per container e mobili - 12 carrelli-15 semimarchi-100 container - 100 rimorchi e semimorchi-15 autotratta - 40 semimorchi autotras	
	Ferentino	Island terminal	Tot Trans	Mq. 375.000	2 da 1.000 mt	Orizzontale e Verticale	- 2 gru - 1 carro ponte	
	Piedimonte S. Germano	Island terminal	Sada Trasporti	Mq. 220.000	3 da 5.000 mt	Orizzontale e Verticale	- 2 gru - 3 carrelli elevatori - 14 autotreni di proprietà	
Latina	Latina	Island terminal	Logistica Ferroviaria	Mq. 40.000	3 da 1.500 mt	Verticale	- 1 gru gommate	Abilitato a mero pericoloso

Infine, sempre per quel che concerne gli aspetti infrastrutturali, di seguito sono elencati gli interventi in corso di realizzazione come indicati nello Studio per il PRT.



- Sistemi ferroviari
 - Nuova linea Passo Corese – Rieti;
 - Altri interventi (es. Sistema di trasporto ferroviario area Castelli romani).
- Sistemi stradali e autostradali
 - Adeguamento Cassia Roma – Viterbo;
 - Trasversale Nord Orte-Civitavecchia;
 - Adeguamento Salaria;
 - Adeguamento SS 156 Monti Lepini;
 - Dorsale stradale Atina-Colli al Volturno;
 - Corridoio tirrenico meridionale;
 - Autostrada Roma-Fiumicino e penetrazione nell'abitato di Fiumicino;
 - Cisterna – Valmontone;
 - Grande Raccordo Anulare;
 - Altri interventi.
- Hub portuali
 - Interventi per il porto di Civitavecchia;
 - Altri interventi.
- Hub interportuali
 - Interventi per il sistema interportuale dell'area romana. Civitavecchia;
 - Interventi per il sistema interportuale dell'area romana. Fiumicino;
 - Interventi per il sistema interportuale dell'area romana. Tivoli;
 - Spostamento dello scalo merci S. Lorenzo in zona a nord di Poggio Mirteto.

L'organizzazione regionale del sistema di trasporto pubblico

Nella regione Lazio i servizi di trasporto pubblico sono gestiti attraverso contratti con gli operatori Trenitalia e Met.Ro. per i servizi ferroviari, Co.Tra.L. per i servizi su gomma extraurbani e interregionali, ATAC e Trambus e altri 95 operatori minori circa per i servizi di TPL urbani.

Nelle due figure seguenti sono riportati rispettivamente lo schema dell'organizzazione della gestione e la distribuzione delle risorse.



Figura 14 - Regione Lazio: organizzazione della gestione dei servizi di trasporto pubblico [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]

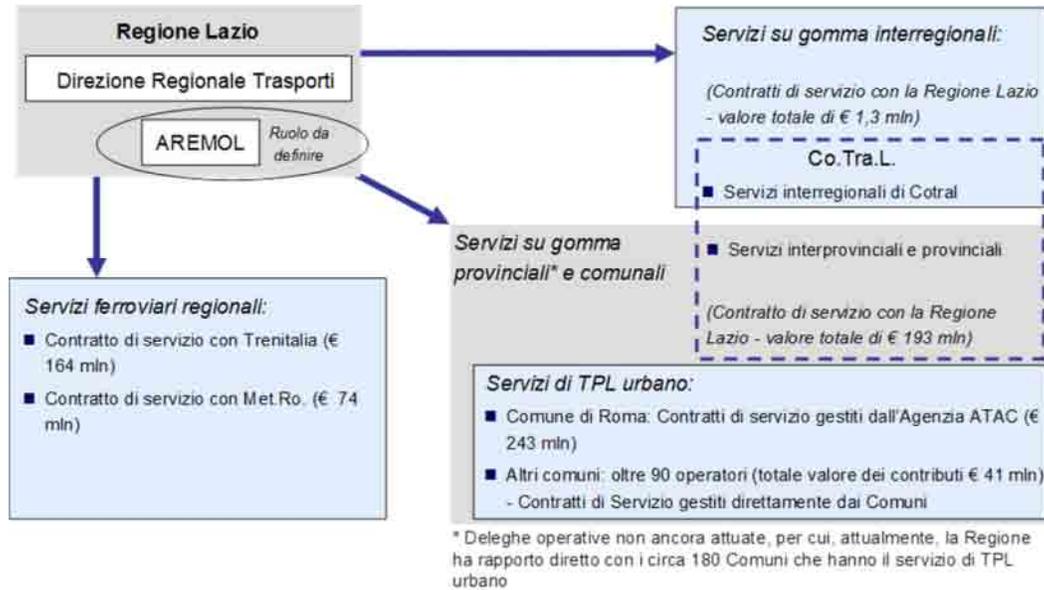


Figura 15 - Regione Lazio: ripartizione delle risorse tra i diversi operatori per i servizi minimi in milioni di euro - anno 2003 [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]

SERVIZIO	RISORSE		OPERATORI
Servizi ferroviari	238	164	Trenitalia
		74	Met.Ro.
Servizi su gomma interregionali	194.3	1.3	5 operatori
Servizi su gomma extraurbani		193	Co.Tra.L.
Servizi autofilotranviari	286	243	Operatori di roma
urbani		43	Oltre 90 operatori
Totale:	718.3		

Le risorse complessive per il TPL ed i servizi ferroviari regionali sono assegnate in parte in conto investimento (in genere a seguito di stanziamenti statali) e in parte in conto corrente. La ripartizione della spesa in conto corrente della Regione Lazio per i servizi minimi di



trasporto pubblico, nel 2003, è descritta nella figura precedente. La ripartizione delle risorse per il Comune di Roma e per le Province (che rappresentano i Bacini di traffico previsti nella L.R. n. 30/1998) nello Studio viene stimata come descritto nella tabella seguente.

Figura 16 – Regione Lazio: ripartizione delle risorse tra i bacini di traffico [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

Bacino	Servizi			Totale risorse per bacino
	Urbani	Provinciali	Interprovinciali	
Provincia di Frosinone	11.8	27.1	6.6	45.5
Provincia di Latina	8.3	16.3	8.3	32.7
Provincia di Rieti	4.6	13.2	4.9	21.8
Provincia di Roma	13.7	76.1	10.7	100.1
Provincia di Viterbo	4.1	15.0	10.1	29.3
Comune di Roma	243.3	-	-	243.3
Totale	285.9	147.6	40.6	474.1
Servizi interregionali				5.8
Totale				479.9

Nelle figure che seguono sono riportati i dati riferiti alle percorrenze effettuate e ai contributi erogati per tipologia di servizio e per bacino. Le risorse per i servizi di Co.Tra.L. sono state stimate utilizzando le percorrenze delle diverse tipologie di servizi, moltiplicate per il corrispettivo al km medio complessivo.

In definitiva, l'offerta di TPL su gomma nel Lazio si caratterizza principalmente per due fattori:

- le Province non gestiscono contratti di servizio;
- due soggetti, Co.Tra.L. e ATAC, assorbono il 90.8% del finanziamento regionale.

Inoltre gli altri operatori, sia in ambito regionale che urbano, evidenziano contributi regionali al km inferiori a quelli erogati rispettivamente per i servizi Co.Tra.L. e per i servizi del Comune di Roma.



Figura 17 - Regione Lazio: servizi minimi e contributi regionali - anno 2002 [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

		KM Servizi minimi (Mio)	KM effettuati in aggiunta (Mio)	KM totali (Mio)	Contributi regionali (Mio €)	Contributi reg./ km servizi minimi
Regione	Co.Tra.L.	81,50	/	81,50	192,7	2,37
	Altri 5 operatori interregionali	1,29	/	1,29	1,29	1,00
Province		/	/	/	/	/
Comuni	Comune di Roma*(2003)	127,17	43,89**	171,05	243,3	1,91
	Altri comuni	32,98	/	32,98	43,07	1,29
<small>* Comprende anche servizi tramviari e di metropolitana</small>			<small>** Comprende i servizi effettuati a Roma dall'ATI guidata da SITA</small>			
Totale		242,94	43,89	286,83	480,4	1,98

Figura 18 - Regione Lazio: percorrenze e contributi per bacino [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

Servizi urbani			Servizi extraurbani e interregionali		
Provincia di Rieti			Prov. di Frosinone		
Vetture*km (Mln)	2,5		Vetture*km (Mln)	9,6	
Contributi (Mln €)	4,58		Contributi (Mln €)	11,84	
# operatori	4		# operatori	34	
Prov. di Viterbo			Prov. di Roma		
Vetture*km (Mln)	3,3		Vetture*km (Mln)	10,6	
Contributi (Mln €)	4,12		Contributi (Mln €)	13,70	
# operatori	12		# operatori	23	
Provincia di Latina			Comune di Roma¹		
Vetture*km (Mln)	6,7		Vetture*km (Mln)	127,2	
Contributi (Mln €)	8,29		Contributi (Mln €)	243,32	
# operatori	23		# operatori	2	
			<small>¹ Compresi servizi di metropolitana</small>		
Tot. urbano: 98 operatori - 285,86 Mio € contributi - 159,9 Mln di vetture*km					
Co.Tra.L.					
Vetture*km (Mln) 80					
Contributi (Mln €) 192,75					
# operatori 1					
Altri servizi interregionali					
5 operatori					
Vetture*km (Mln) 1,29					
Contributi (Mln €) 1,29					
# operatori 5					
<small>Risorse: dati 2003, escluso 0,5 milioni € per ottimizzazione TPL urbano</small>					
<small>Percorrenze: dati 2002 per urbano e 2003 per extraurbano e interregionale</small>					



La mobilità delle persone a livello regionale

Per la quantificazione della domanda di mobilità regionale, nello Studio si fa riferimento ad una indagine Isfort del 2001 secondo cui la mobilità complessiva in Italia coinvolge l'84% della popolazione residente. Pertanto, applicando la stessa percentuale al numero di residenti del Lazio, si arriva a stimare in 4,300,000 i residenti che si spostano nella regione.

I residenti che compiono spostamenti dovuti a motivi di lavoro o studio sono quantificati dall'ISTAT, per la regione Lazio, in circa 2,400,000 pari circa al 46% della popolazione residente nel 2003.

Dalle cifre precedenti si possono definire circa nel 37% i residenti che producono spostamenti non sistematici. Per tali spostamenti, sulla base delle conclusioni di studi a livello nazionale, le motivazioni sono prevalentemente "gestione familiare" e "tempo libero". Evidentemente, la mobilità non sistematica vede una netta prevalenza di utilizzo di mezzi privati (**l'uso del mezzo pubblico non raggiunge il 10% del totale degli spostamenti**).

Inoltre, la maggior parte degli spostamenti quotidiani sistematici laziali avviene all'interno dello stesso comune di residenza (76%).

In termini di spostamenti quotidiani sistematici all'interno dello stesso comune di residenza, il Lazio è la seconda regione italiana, evidenziando una caratteristica strutturale della mobilità laziale peculiare rispetto alla maggior parte delle altre Regioni.

Nella capitale, considerando l'ora di punta del mattino sono stati rilevati 531.000 spostamenti giornalieri (STA stima il numero di spostamenti complessivi nell'area di Roma intorno a 5,6 milioni al giorno).

Per quanto riguarda i passeggeri trasportati, lo Studio riferisce che in un giorno lavorativo medio il sistema di trasporto pubblico laziale ne trasporta oltre 4 milioni. Nella figura che segue ne è rappresentata la ripartizione da cui sono esclusi i trasporti urbani dei comuni diversi da Roma e i trasporti interregionali diversi da Co.Tra.L..

Si rileva comunque come la capitale rappresenti il principale polo generatore e attrattore di mobilità. In particolare, il 63% circa del totale degli spostamenti sulle linee Co.Tra.L. ha come origine e/o destinazione il Comune di Roma come mostrato dalla matrice O/D regionale riportata nella figura seguente.



Figura 19 - Regione Lazio: confronto delle percentuali regionali di spostamenti quotidiani sistematici infracomunali [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]

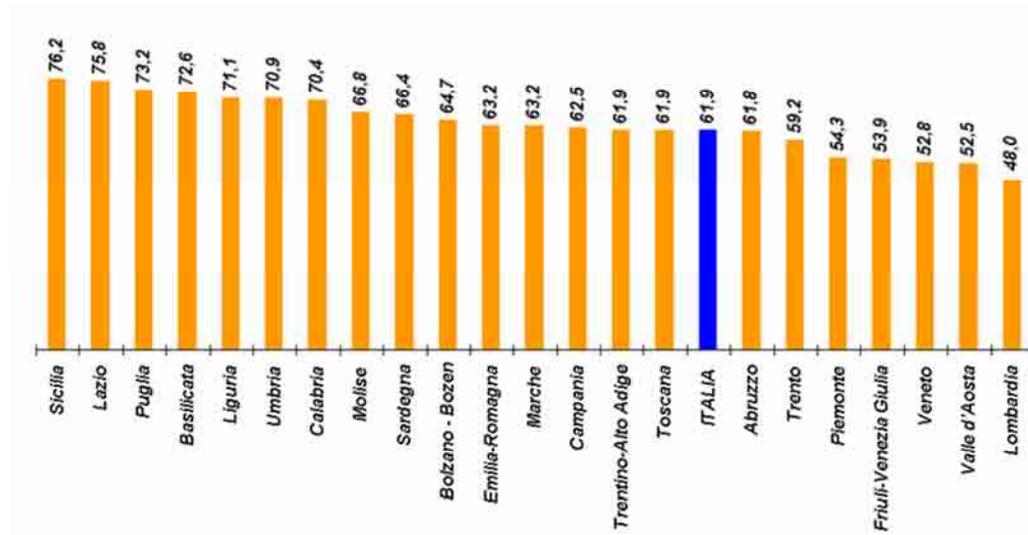
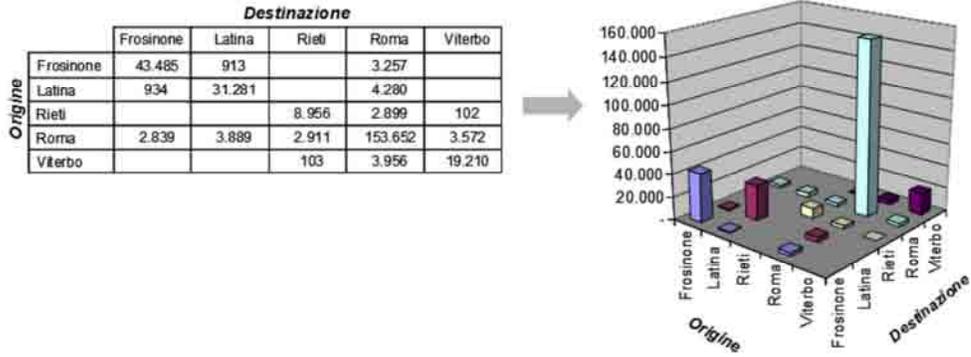


Figura 20 - Regione Lazio: passeggeri trasportati nel giorno medio dal sistema di trasporto pubblico regionale [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale del Trasporti]

Passeggeri trasportati (migliaia al giorno)	
Ferrovie regionali gestite da Trenitalia	300
Servizi Bus e Tram urbani di Roma	2.750
Metropolitana di Roma	800
Ex ferrovie concesse	200
Linee extraurbane di Cotral	286
TOTALE	4.336



Figura 21 - Regione Lazio: matrice O/D dei passeggeri trasportati dalle linee Co.Tra.L. [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]



Infine, con riferimento alle linee ferroviarie regionali, nello Studio sono schematizzati i risultati di una rilevazione della Regione Lazio che ha stimato i livelli di frequentazione dei treni regionali (in alcune fasce orarie), evidenziando le situazioni di maggior affollamento.

Figura 22 - Regione Lazio: risultati del Monitoraggio sul trasporto ferroviario regionale - anno 2004 [fonte: Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti]

	N. di stazioni con passeggeri in piedi		Media passeggeri in piedi (nelle stazioni con passeggeri in piedi)		Tratta con maggior affollamento
	Fascia oraria 7.00-9.30	Fascia oraria 16.30-18.30	Fascia oraria 7.00-9.30	Fascia oraria 16.30-18.30	
Linea FR1					
dir. Fiumicino Aeroporto	0	0			
dir. Fara Sabina	0	10		21%	da Roma-Villa Bonelli a Settebagni
Linea FR2					
dir. Roma	7	0	16%		da Bagni di Tropi a Roma Tiburtina
dir. Tropi	0	2		14%	da Roma Tiburtina a Roma Prenestina
Linea FR3					
dir. Roma	5	0	17%		da Roma-S. Filippo N. a Roma-Appiano P.P.
dir. Viterbo	0	6		11%	da Roma-Baldovino a (Roma)-Ottavia
Linea FR4 - Frascati					
dir. Roma	0	0			
dir. Frascati	0	2		7%	da Roma Termini a Roma-Capannelle
Linea FR4 - Albano					
dir. Roma	4	0	28%		da Ciampino a Roma Termini
dir. Albano	0	0			
Linea FR4 - Velletri					
dir. Roma	3	0	26%		da Ciampino a Roma Termini
dir. Velletri	0	3		38%	da Roma Termini a Ciampino
Linea FR5					
dir. Roma	5	0	17%		da Marina di Carveti a Roma Aurelia
dir. Civitavecchia	0	7		6%	da Roma Ostiense a Carveti
Linea FR6					
dir. Roma	6	0	10%		da Zagarolo a Roma Termini
dir. Cassino	0	7		38%	da Roma Termini a Labico
Linea FR7					
dir. Roma	0	0			
dir. Formello	0	5		13%	da Roma Termini a Cisterna di Latina
Linea FR8					
dir. Roma	0	0			
dir. Nettuno	0	4		16%	da Roma Termini a Campoleone



4.3. LE LINEE GUIDA DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ DEI TRASPORTI E DELLA LOGISTICA

Il 23 febbraio 2006 la Giunta regionale del Lazio ha approvato le Linee Guida del Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (PRMTL), predisposte nel dicembre 2005 dall'Assessorato alla Mobilità regionale, in cui si dichiara di voler superare il PRT, che non è mai divenuto strumento di pianificazione territoriale, e, d'altra parte, di non voler disperdere i molteplici studi e documenti che avrebbero dovuto concretizzarsi nel PRT.

Ancora oggi, attraverso il proprio sito web e quello dell'Agenzia regionale per la mobilità AREMOL, la Regione Lazio mette a disposizione del pubblico il suddetto documento.

Le Linee Guida, costituiscono uno snello documento in cui sono individuati, in estrema sintesi, i contenuti delle attività che dovranno essere sviluppate nella stesura del PRMTL.

Il documento è articolato in 10 capitoli che riguardano, oltre ad una introduzione, gli obiettivi, il contesto territoriale di area vasta, il quadro normativo, la descrizione della situazione del TPL, della rete stradale, degli aeroporti, dei porti, del trasporto delle merci e, infine, una sintetica trattazione del problema dei finanziamenti e delle priorità ad essi connesse.

Nel documento, peraltro, si preannuncia che, nell'ambito del PRMTL, la regione intende eseguire uno studio pilota sulla mobilità della zona a nord di Roma, compresa tra la via Cassia e il mare, con logica che non sembra molto distante da quella che sinora ha dato origine ai *"molteplici studi e documenti"* citati

Nel seguito, per quanto di interesse per il presente studio, e quindi con riferimento alla Provincia di Latina, si riepilogheranno i principali contenuti del documento relativamente all'organizzazione del sistema dei trasporti regionale e provinciale.

In relazione al sistema di TPL, le principali criticità evidenziate riguardano:

- **la duplicazione dei servizi ferroviari e automobilistici sulle direttrici di adduzione a Roma;**
- **l'insufficiente livello dell'offerta dei servizi ferroviari sulle direttrici di interesse nazionale;**
- **l'insufficiente livello di qualità dei servizi automobilistici**



essenzialmente in termini di velocità commerciale;

- **inefficiente utilizzo delle risorse per le ferrovie erogate dalla Regione.**

Gli indirizzi per la riduzione di tali criticità prevedono la predisposizione di un progetto finalizzato alla creazione di un sistema integrato di trasporto collettivo le cui linee portanti dovranno essere:

- **il potenziamento dei servizi delle linee ferroviarie regionali;**
- **il miglioramento del parco rotabile;**
- **la definizione delle stazioni delle linee ferroviarie in corrispondenza delle quali realizzare l'interscambio con il trasporto su strada privato e collettivo;**
- **la riorganizzazione delle linee su gomma in funzione degli interscambi;**
- **la definizione dei fabbisogni finanziari.**

Tra i provvedimenti si evidenzia la necessità di utilizzare la direttrice Roma – Latina – Formia per la creazione di una linea di metropolitana regionale. Inoltre si ricorda che i principali interventi sui nodi di scambio sono individuati nel "Programma regionale dei nodi di scambio" (D.G.R. n. 3838 del 24/06/1997 e n. 6097 del 29/12/1999).

Per quanto riguarda la rete stradale, le criticità evidenziate riguardano le seguenti direttrici:

- **l'adeguamento della SS n. 630 Ausonia, completato negli anni '70, risulta superato sotto il profilo degli standard di sicurezza;**
- **il sistema costituito dall'Appia/Flacca, dalla Pontina e dall'Aurelia risulta insufficiente per i volumi di traffico attuali e richiede interventi immediati in particolare per la Pontina e per l'Appia/Flacca;**
- **il sistema trasversale costituito dalla Sora – Frosinone e dalla SS n. 156 non risulta adeguato alla rilevanza che il collegamento riveste;**

Per quanto detto risultano necessari ulteriori collegamenti trasversali quali la Cisterna – Valmontone e il collegamento Sora – Ceprano – Fondi che non è stato più riprogrammato. Si evidenzia ancora l'opportunità di un collegamento diretto con il Molise e la necessità di



decongestionare il nodo di Formia attraverso una variante al sistema Appia/Flacca da realizzare mediante la Pedemontana di Formia, la connessione tra la Flacca in località "Piana di S. Agostino" e l'Appia in località "25 Ponti", il potenziamento dell'Appia nel tratto Fondi – Itri – Formia, il potenziamento della direttrice Terracina – Fondi. In questo quadro si precede la trasformazione in autostrada della Pontina nel solo tratto Roma – Latina prevedendo complanari a servizio del traffico locale. Per il tratto inferiore, tra Latina e Terracina si prevede un adeguamento della strada esistente al tipo B delle norme attuali. In definitiva, le priorità di intervento in materia di infrastrutture viarie prevedono l'autostrada Roma – Latina, il completamento della trasversale Latina – Frosinone – Sora, la trasversale Cisterna – Valmontone, la Pedemontana di Formia, la Fondi – Ceprano.

Le proposte di riassetto del sistema aeroportuale prevedono che l'aeroporto di Latina venga destinato ad accogliere il traffico charter e low-cost trasferito da Roma Ciampino e quindi un flusso di passeggeri costituito prevalentemente da turisti destinati a Roma e alle aree turistiche del litorale pontino.

Nelle ipotesi di riorganizzazione del sistema portuale il porto di Gaeta dovrebbe diventare il secondo porto commerciale della regione ed acquisire la qualifica di porto frontaliero dell'Unione Europea. Inoltre esso dovrebbe entrare a far parte della rete dei terminali crocieristici insieme a Civitavecchia e Fiumicino. Inoltre si prevede lo sviluppo del trasporto marittimo costiero attraverso il collegamento tra le città del litorale e la realizzazione di collegamenti interregionali.

4.4. I CONTENUTI INERENTI DEL PIANO REGIONALE DEL TRASPORTO MERCI E DELLA LOGISTICA

Il Piano Regionale del Trasporto Merci e della Logistica (PRTML), datato ottobre 2009, è articolato in una relazione e sette allegati.

La relazione è suddivisa in una premessa, tredici capitoli e un glossario. Dopo il capitolo introduttivo e il capitolo sulla domanda, finalizzato alla caratterizzazione della domanda di trasporto merci nazionale e internazionale da e per la regione Lazio, i contenuti del



Piano sono presentati in nove capitoli corrispondenti a ciascun sottosistema studiato (denominato nel Piano "area-problema"): il sistema ferroviario, il sistema portuale e trasporto marittimo, il sistema aeroportuale e cargo aereo, il traffico merci stradale, l'analisi di accessibilità delle aree produttive resa possibile dalla rete stradale, il sistema delle piattaforme logistiche, la distribuzione urbana, il traffico stradale di merci pericolose, la sosta dei veicoli su gomma. Seguono due ultimi capitoli dedicati l'uno alle applicazioni integrate delle tecnologie elettroniche, delle comunicazioni e dell'informazione ai sistemi di trasporto e l'altro al monitoraggio e all'attuazione del piano.

Nel prosieguo si riporta una sintesi della trattazione del solo sistema ferroviario perché attinente, per alcuni aspetti riguardanti l'uso della rete ferroviaria, ai contenuti del Piano di Bacino del TPL della Provincia di Latina.

Il sistema ferroviario

Nella circolazione dei treni merci, le principali criticità rilevate sono attribuite nel Piano all'intersezione dei flussi in alcuni impianti e alla presenza di alcuni colli di bottiglia. A tal riguardo, una criticità è individuata a Roma Casilina, porta sud del nodo, che permette i collegamenti a raso fra Tiburtina, Tuscolana e Termini con le linee da Formia e Cassino, in particolare risulta critico l'instradamento dei treni da/per Formia verso Ostiense e Tiburtina (instradamento che interessa prevalentemente il traffico merci), a causa dell'attraversamento della linea di Cassino, caratterizzata da un notevole traffico passeggeri e merci.

Per quanto riguarda l'utilizzo delle tracce, si rileva come le percentuali di effettivo utilizzo siano dell'ordine del 30 %, nelle ipotesi fatte, e comunque in ogni caso non superino il 60% (avendo esaminato per Latina la relazione Latina-Segrate).

Si rileva che l'attuale utilizzazione dei terminali intermodali esistenti nel Lazio presenta ampi margini di sviluppo. Infatti il terminal più trafficato, ossia quello di Pomezia, arriva ad una utilizzazione, calcolata come percentuale del rapporto fra le coppie di treni anno effettuati e il massimo numero di coppie effettuabili, che sfiora il 50%, mentre i restanti sono utilizzati per circa un terzo della loro potenzialità. A Latina, ad esempio, viene attribuito un valore di



percentuale di utilizzo rispetto alla capacità massima teorica del 31%. In conclusione, circa le criticità del sistema ferroviario nel Rapporto finale del Piano si riassume quanto segue:

- Colli di bottiglia nel nodo di Roma.
- Mancato sfruttamento di alcuni impianti (es. Latina).
- Mancanza di una strategia complessiva sui terminali.
- Assenza di azioni di sostegno al trasporto ferroviario.

Inoltre, tra le minacce allo sviluppo del settore viene menzionata la "crescita del traffico regionale passeggeri, che sottrae capacità per l'incremento dei traffici merci" (pag. 38). Le proposte del piano, articolate su due orizzonti temporali distinti (2015 e 2025) comprendono:

- interventi puntuali sui piani binari di Roma Casilina e Roma Tuscolana;
- interventi di rifacimento del segnalamento che consistono principalmente nella realizzazione di sezioni di blocco corte (a 450m sulla tratta Roma Tiburtina – Roma Ostiense, in fase di progettazione, e a 900 m proposti tra l'altro sulla tratta Campoleone – Roma). Su quest'ultima tratta l'adozione del segnalamento a sezioni corte, per ammissione degli stessi estensori del Piano, permetterebbe un notevole aumento della capacità, anche se a discapito della velocità massima di percorrenza che andrebbe inevitabilmente limitata dagli attuali 180 km/h a 90 Km/h, con un certo grado di disagio per il traffico passeggeri, soprattutto quello a lunga percorrenza;
- riorganizzazione degli impianti di terminalizzazione;
- misure di incentivazione del trasporto merci ferroviario
- riqualificazione di Smistamento
- adeguamento di Pomezia S Palomba
- sestuplicamento Roma Tuscolana – Roma Ostiense
- completamento linea di cintura (anello Nord)
- Gronda Merci Sud, una nuova linea a doppio binario, che collega la stazione di Ponte Galeria a quella di Pomezia e da qui di un raddoppio in sede della Roma-Formia fino a Campoleone. Studiata essenzialmente per il traffico merci, essa metterebbe in comunicazione diretta (non passante per Roma) le direttrici di Formia e Civitavecchia. Tuttavia occorre valutarne la sua utilità



soprattutto in relazione alla costruzione futura della nuova aerostazione di Fiumicino e del suo collegamento ferroviario con la città che verrebbe ad interessare appunto parte di questa linea. Allo stato attuale risulta effettuata solamente la progettazione preliminare.

In ogni caso il PRTML registra che il traffico merci ferroviario nella regione Lazio presenta un trend negativo, che vede il traffico contrarsi sia in termini assoluti, sia in termini di quota modale e rappresenta il rischio che la tendenza della maggiore impresa ferroviaria a contenere i costi operativi e pertanto a concentrarsi solamente su quei flussi che garantiscono una consistenza tale da assicurare la copertura dei costi, porti ad una ulteriore contrazione dei volumi trasportati. In questo contesto il PRTML propone incentivi al trasporto ferroviario intermodale con origine nella regione, che potrebbero anche costituire una sorta di volano per aumentare il numero delle imprese ferroviarie private operanti nella regione.

Al riguardo, la Provincia di Latina, in sede di osservazioni al PRTML ha rappresentato che non condivide che la crescita del traffico regionale passeggeri sulla rete ferroviaria sia da considerarsi una minaccia allo sviluppo del settore del trasporto merci giacché la Provincia stessa si propone l'obiettivo strategico di aumentare la quota di trasporto su ferro e ridurre gli spostamenti con autovetture private per perseguire obiettivi di sostenibilità dello sviluppo attraverso in particolare il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione dell'inquinamento atmosferico dovuto ai trasporti. Ritiene altresì che il sottoutilizzo della rete ferroviaria esistente, nonché le nuove realizzazioni previste dalla Provincia di Latina nell'ambito del Sistema di Metropolitana Provinciale, consentano, attraverso un'attenta progettazione dei servizi e delle fasce orarie, un significativo margine di potenziamento del trasporto su ferro sia di merci che di passeggeri.

4.5. LA RETE DEI SERVIZI MINIMI DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DEL LAZIO

Come già detto, la L.R. n. 30 del luglio 1998 prevedeva che la Regione provvedesse, in sede di prima applicazione, all'individuazione della rete e del livello dei servizi minimi.



Nel documento "*La progettazione della Rete e del Livello dei Servizi Minimi Provinciali, Regionali ed interregionali – Allegato n. 7*" del dicembre 1998, prodotto dal Comitato di Redazione, costituito con Deliberazione della G.R. n. 8684 del 26.10.1996 per la definizione della rete dei servizi minimi per ogni bacino, si riporta testualmente (pag. 2) che la Regione Lazio, per termini di Legge, dovrà provvedere ad attribuire ai singoli bacini provinciali la rete dei servizi minimi sulla base della rilevanza economica svolta da ciascun bacino in termini di domanda soddisfatta dalle linee che compongono la rete stessa, attribuendo alle Province le relative risorse. Nel 1998, pertanto, tale comitato pervenne ad una definizione della rete dei servizi minimi che, per quanto riguarda la provincia di Latina è descritta di seguito.

La rete complessiva relativa alla regione Lazio era caratterizzata da circa 8000000 di vetture×km annui. Di questi, in provincia di Latina si prevedevano circa 1030000 vetture×km annui ripartiti tra esercizio feriale (oltre il 64%), estivo, festivo e altro.

Nella distribuzione del totale dei servizi minimi previsti, la Provincia di Latina risultava al 4° posto dopo le province di Roma, Frosinone e Viterbo precedendo unicamente la provincia di Rieti.

Nello stesso documento, tuttavia, si evidenziava come dall'analisi della domanda di mobilità complessiva risultasse che i principali poli generatori/attrattori erano rappresentati prevalentemente da capolinea in provincia di Roma, quindi dalla città di Latina e, solo in ultimo, da Frosinone, Cassino e Viterbo (si veda la pag. 22 del documento).

Successivamente, nel luglio 2003, la Co.Tra.L. S.p.A., su incarico della Regione, presentava il Progetto di ripianificazione della rete di trasporto extraurbana su gomma della Regione Lazio. Il progetto, sulla base delle indicazioni della Cotral stessa, consisteva in una rivisitazione della rete dei servizi minimi regionali al fine di adeguare l'offerta alle mutate esigenze dovute a Piani di Bacino Provinciali in via di stesura e ai Piani Urbani del Traffico o della Mobilità nel frattempo redatti dai comuni.

In definitiva, l'ottica di progetto era essenzialmente aziendale con il fine di razionalizzare le risorse impegnate eliminando in primo luogo le più evidenti ridondanze. In quest'ottica, il miglioramento dell'integrazione tra i vettori gomma doveva essere condotto inizialmente sui comuni di Frosinone, Aprilia, Latina, Anzio, Ciampino, Pomezia, Velletri, Viterbo (pag. 38 della relazione generale).



Ancora, la Co.Tra.L. evidenziava che le maggiori possibilità di ridondanza (e quindi di razionalizzazione) erano concentrate nelle province di Latina e Frosinone che presentavano sia elevati valori di densità di produzione chilometrica annua (circa 7000 km/km²) che elevati valori di produzione di TPL locale (comunale).

In definitiva, presumibilmente, poteva prevedersi una riduzione dei servizi sul territorio provinciale di Latina che peraltro risultava allora priva di un proprio strumento di programmazione e pianificazione del servizio.

4.6. LO STUDIO FINALIZZATO ALLA VERIFICA ED ALLA RAZIONALIZZAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO NELLA REGIONE LAZIO

Sul BURL n. 45 del 7 dicembre 2009 è stata pubblicata la Deliberazione n. 630 del 7 agosto 2009 con cui veniva preso atto dello *"studio tecnico-scientifico per la riorganizzazione, secondo principi di economicità ed efficienza, della rete e dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma della Regione Lazio"* e veniva evidenziato che la Direzione Regionale Trasporti avrebbe provveduto a dare attuazione alle misure prospettate nello studio *"servendosi dell'Agenda Regionale della Mobilità (AREMOL) per l'elaborazione della nuova rete complessiva dei servizi minimi"*.

Lo studio è articolato in due rapporti. Il rapporto "Analisi" in cui sono riportati i risultati delle analisi effettuate e il rapporto "Progetto definitivo" in cui sono riportate le proposte per il progetto definitivo della rete dei servizi minimi regionali del trasporto pubblico scaturite in base a quanto emerso dalle analisi.

I documenti alla base dello studio sono:

- il Programma Regionale dei nodi di scambio, predisposto nel Novembre 2002 (DD.G.R. n. 3838/97 e n. 4395/97);
- il Progetto di ripianificazione della rete di trasporto extra-urbana su gomma, predisposto nel 2003 dalla Società Co.Tra.L. S.p.A. (indicato nel seguito come Progetto Co.Tra.L.);
- i Piani di Bacino del trasporto pubblico predisposti dalle Province di Roma e Viterbo;

oltre ad ipotesi di variazione del servizio suggerite dalla Direzione Regionale Trasporti della Regione Lazio.



I contenuti degli allegati sono di seguito sinteticamente descritti con specifico riferimento al territorio della Provincia di Latina.

Allegato A Analisi – Tavole

Si individuano come nodi di scambio attuali in Provincia di Latina: Sezze. Come nodi di scambio potenziali in Provincia di Latina: la stazione ferroviaria di Fondi.

Vengono inoltre indicati su cartografia, tra le altre cose, i percorsi Cotral con estensione superiore ai 60 km che sono in sovrapposizione alle linee ferroviarie regionali. Viene proposta una suddivisione in unità di rete, vengono indicati i comuni con domanda debole: in particolare si individuano tre aree a domanda debole nessuna in Provincia di Latina.

Allegato B Analisi - Sovrapposizioni tra i diversi servizi di trasporto pubblico

Con riferimento al programma di esercizio 2008, vengono tabellate le linee Cotral con lunghezza superiore a 60 km e sovrapposte alle linee ferroviarie; le linee Cotral sovrapposte ai servizi di tpl (urbano?). Si fa riferimento al numero di corse nel giorno feriale invernale tipo dividendo la giornata in quattro fasce orarie: is – 9.30; 9.31 – 13.30; 13.31 – 18.30; 18.31 – fs.

Allegato C Analisi – Percorsi Co.Tra.L. che effettuano servizio all'interno delle unità di rete

Contiene tabellati con i riferimenti di cui all'Allegato B precedentemente descritto:

- percorsi Co.Tra.L. intracomunali in Comuni dotati di trasporto pubblico locale e non in sovrapposizione con quest'ultimo, (in Provincia di Latina viene considerato il comune di Cori);
- percorsi Co.Tra.L. intracomunali in Comuni non dotati di trasporto pubblico locale;
- percorsi Co.Tra.L. con estensione inferiore a 10 km che svolgono servizio all'interno delle unità di rete proposte.

Allegato D Analisi – Accessibilità ai nodi di scambio

Contiene un insieme di stralci cartografici in cui per ogni nodo di scambio si cerchiano le infrastrutture di trasporto pubblico entro 1 km



(400 metri per Ponte Mammolo e Saxa Rubra) di distanza dal nodo. Intendendo per "infrastrutture di trasporto pubblico" anche le linee e le fermate di tpl su gomma.

In Provincia di Latina:

Aprilia Campoleone (D29), Fondi (D30), Sezze (D31).

Allegato E Analisi – Coordinamento orario gomma-ferro

Contiene le rappresentazioni grafiche dei coordinamenti orari in alcuni nodi. In Provincia di Latina: Latina, Sezze.

Allegato F Analisi – Carichi passeggeri sulle direttrici

Contiene la Tabella F1 "Corse giunte ai nodi di scambio di Roma nell'intervallo temporale 6:00 – 9:00" con il numero di passeggeri discesi e il coefficiente di riempimento del bus.

Allegato G Analisi – Percorsi Co.Tra.L. che effettuano di servizio alle aree a domanda debole

Contiene tre tabelle con i percorsi Co.Tra.L. di servizio all'area a domanda debole n.1, n. 2 e n. 3. I dati sono organizzati per numeri di corse nelle quattro fasce orarie giornaliere e riferiti al programma di esercizio 2008 come descritto nell'Allegato B citato.

4.7. LO SCHEMA DI PIANO TERRITORIALE PROVINCIALE GENERALE DELLA PROVINCIA DI LATINA

Il 18 luglio 2003, con Delibera del Consiglio Provinciale n. 52, è stato approvato il Documento Preliminare di Indirizzi del PTPG ai sensi dell'art. 20 bis della Legge regionale 38/1999 "Norme sul governo del territorio".

Successivamente, il Consiglio Provinciale, con Delibera di C.P. n. 15 del 03 marzo 2008, ha preso atto dello Schema di PTPG.

Nel presente paragrafo sono riepilogati gli interventi infrastrutturali previsti dallo Schema di Piano Territoriale Generale Regionale nell'ambito del sistema relazionale. Essi sono riconducibili alle seguenti macro categorie: interventi lineari sulla rete stradale, interventi lineari sulla rete ferroviaria, interventi puntuali.

Gli interventi lineari sulla rete stradale consistono in interventi individuati sulla base di atti di programmazione sovraordinata, di



progettualità esistenti proposte dagli enti competenti, ritenute strategiche nel contesto del PTPG nonché degli indirizzi e degli obiettivi di piano.

In particolare, al fine di realizzare l'obiettivo di mettere a sistema la realtà economico produttiva che si sviluppa lungo la trasversale Tirreno – Adriatico, in modo da favorire la mobilità interna e creare un nuovo collegamento con le direttrici verso l'estero, l'azione strategica prevista dal PTPG consiste nel completare il sistema a maglia, il cui asse Nord-Sud è rappresentato dal Corridoio tirrenico intermodale Roma-Latina, prolungando lo stesso Corridoio tirrenico intermodale da Latina a Formia e realizzando un asse Ovest-Est incentrato sulla Strada Regionale Ausonia da adeguare e potenziare. L'assetto proposto, che assumerebbe la forma di un sistema "a croce" il cui nodo centrale verrebbe a corrispondere con il Porto di Gaeta, rappresenta la premessa per la previsione, in questo caso a livello nazionale, della realizzazione di un corridoio viario veloce "Tirreno-Adriatico".

<i>Denominazione intervento sulla rete stradale</i>	<i>Categoria strada</i>	<i>Tipologia intervento</i>
Corridoio tirrenico intermodale (Cti) Roma – Latina	A	nuova realizzazione
Corridoio tirrenico intermodale (Cti) Latina – svincolo Fondi	B	nuova realizzazione
Corridoio tirrenico intermodale (Cti) svincolo Fondi – svincolo Gaeta	B	nuova realizzazione
Pedemontana di Formia innesto Cti svincolo Gaeta – innesto SS7 quater	B	nuova realizzazione
SR 630 "Ausonia"	B	ampliamento a classe B
Prolungamento SP "S. Agostino" svincolo Cti Gaeta – porto commerciale di Gaeta	C	nuova realizzazione
SP "S. Agostino" svincolo Cti Gaeta – Piana S. Agostino	C	ampliamento a classe C
SP "Selvavetere" svincolo Cti di Fondi – SS7 "Appia"	C	ampliamento a classe C
SP "Fondi-Sperlonga" svincolo Cti di Fondi – SS7 "Appia"	C	ampliamento a classe C
Collegamento SP "Selvavetere" – SP "Fondi-Sperlonga"	C	nuova realizzazione
SR 637 "di Frosinone e di Gaeta"	C	ampliamento a classe C
SP "Le querce"	C	ampliamento a classe C



SR 82 "della Valle del Liri"	C	ampliamento a classe C
SP "Marittima II"	C	ampliamento a classe C
Cti svincolo Sabaudia – area industriale "Mazzocchio"	C	ampliamento a classe C
Collegamento area "Mazzocchio" – svincolo SS 255 "dell'abbazia di Fossanova"	C	ampliamento a classe C
Circonvallazione esterna Latina svincolo Cti Latina sud – località Piano Rosso (Comune di Cisterna di Latina)	C	nuova realizzazione
Collegamento Circonvallazione esterna Latina – variante SR 156 "dei Monti Lepini" (a servizio di Area ex Rossi sud e MOL di Latina)	C	nuova realizzazione
Collegamento Borgo Piave – Aeroporto Latina	C	ampliamento a classe C
Collegamento Borgo Piave – Foceverde	C	ampliamento a classe C
Raccordo piattaforma intermodale Latina scalo – area industriale Sermoneta	C	nuova realizzazione/ ampliamento a classe C
Raccordo area industriale Sermoneta – variante SR 156	C	nuova realizzazione
Cisterna – Valmontone	A	nuova realizzazione
Tangenziale Aprilia	B	nuova realizzazione
SP "Cisterna – Carano – Aprilia"	C	ampliamento a classe C
Collegamento svincoli Cti – viabilità locale in Comune di Latina	C	ampliamento a classe C
Collegamento svincolo "Cisterna – Valmontone" – viabilità locale in Comune di Cisterna di Latina	C	ampliamento a classe C
Asse attrezzato consorzio industriale Cisterna – SR 148 "Pontina"	C	ampliamento a classe C
Collegamento stazione Monte San Biagio – SP "Selvavetere"	C	nuova realizzazione
SP "Ausente" Santi Cosma e Damiano – località Terme di Suio in Comune di Castelforte	C	ampliamento a classe C
SP "Coreno Ausonia"	C	ampliamento a classe C
Bretella di attraversamento Fiume Garigliano in Comune di Castelforte	C	nuova realizzazione
SP "Portogalera"	C	ampliamento a classe C
Strada comunale "Maremonti" in comune di Latina	D	nuova realizzazione

Gli interventi lineari sulla rete ferroviaria consistono nell'ideazione di un sistema di linee metropolitane che vada a costituire il Sistema di Metropolitana Provinciale (SMP) integrato con il Servizio Ferroviario Regionale (SFR), con il servizio di trasporto collettivo su gomma e con i collegamenti marittimi. In particolare, il Sistema di Metropolitana Provinciale è stato concepito come un sistema di trasporto con caratteristiche di capacità e velocità commerciale superiori a quella degli autobus, idoneo a percorrere tratti in sede riservata,

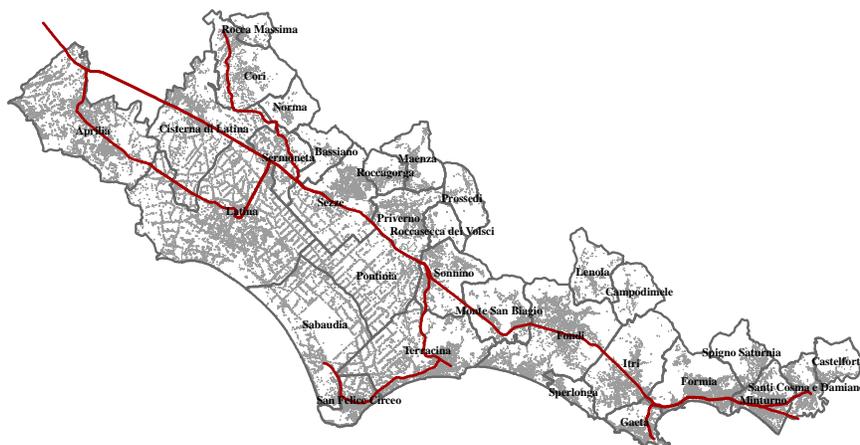


eventualmente anche interrati, e destinato al collegamento tra le località a maggiore utenza sia in periodo invernale che in periodo estivo. Si prevedono cinque linee come descritto nello schema e nella figura che seguono.

<i>Linea SMP</i>	<i>Fermate</i>	<i>Nodi interscambio con ferro</i>	<i>Lunghezza stimata</i>	<i>Bacino di utenza servito stimato (ISTAT 2001)</i>
Latina – Aprilia – Cisterna di Latina – Latina Scalo	(1) Latina centro; (2) Borgo Piave; (3) Borgo Montello; (4) Campoverde; (5) Aprilia; (6) Campoleone; (7) Cisterna di Latina; (8) Latina Scalo	stazione (1) Latina centro; stazione (5) Aprilia; stazione (6) Campoleone; stazione (7) Cisterna di Latina; stazione (8) Latina Scalo	68.500 km	popolazione residente: 196510 abitanti
Terracina – San Felice – Sabaudia	1) Terracina; (2) Terracina-Porto badino; (3) Terracina-Pontina; (4) S.Felice-Mediana Vecchia; (5) S.Felice; (6) Sabaudia	stazione (1) Terracina	21.100 km	popolazione residente 60898 abitanti
Minturno – Formia – Gaeta	(1) Suio; (2) Minturno-Garigliano; (3) Minturno-Scauri stazione FS; (4) Santa Croce; (5) Santo Ianni; (6) SP Maranola-Castellonoro; (7) Formia stazione FS; (8) Vindicio; (9) Gaeta Porto Salvo; (10) Gaeta	stazione (3) Minturno-Scauri; stazione (7) Formia	27.400 km	popolazione residente 73924 abitanti
Terracina – Priverno – Latina Scalo	1) Terracina stazione FS; (2) Terracina; (3) La Fiora stazione FS; (4) Frasso stazione FS; (5) Capocroce stazione FS; (6) Priverno-Fossanova stazione FS; (7) Sezze Romano stazione FS; (8) Latina Scalo stazione FS	stazione (2) Terracina; (6) Priverno-Fossanova; stazione (7) Sezze Romano; stazione (8) Latina Scalo	41.900 km	popolazione residente 193262 abitanti
Giulianello – Cori – Sezze	(1) Giulianello; (2) Cori; (3) Norma; (4) Sermoneta-Bassiano; (5) Sezze Romano	stazione (5) Sezze Romano	31.100 km	popolazione residente 44493 abitanti
Linea interregionale	Minturno-Scauri; Formia; Itri; Fondi-Sperlonga; Monte S. Biagio; Priverno Fossanova; Sezze Romano; Latina Scalo; Cisterna di Latina; Campoleone	stazione FS Minturno-Scauri; stazione FS Formia; stazione FS Priverno-Fossanova; stazione FS Sezze Romano; stazione FS Latina Scalo; stazione FS Cisterna di Latina; stazione FS Campoleone	113.500 km (lunghezza tratta provinciale)	-



Figura 23 – Nuovo assetto del sistema dei collegamenti ferroviari in Provincia di Latina



Gli interventi puntuali sono interventi sui nodi infrastrutturali ritenuti rilevanti per il perseguimento degli obiettivi di cui al paragrafo precedente ovvero per assicurare la continuità, l'efficienza e il comfort della mobilità di persone e/o merci, l'integrazione delle diverse reti e servizi, la riduzione dei tempi, dei costi e dell'impatto ambientale dovuto alla mobilità. In questa categoria rientrano pertanto gli interventi sui centri logistici e gli interventi previsti per lo sviluppo della portualità turistica come riportati nelle tabelle che seguono.



<i>Centro logistico</i>	<i>Tipologia intervento</i>
Piattaforma integrata di Latina scalo	Potenziamento
Centro intermodale del Sud Pontino (Porto di Gaeta)	Potenziamento
Centro intermodale di Minturno	Realizzazione
Centro intermodale di Aprilia Campoleone	Potenziamento
Area industriale Mazzocchio	Potenziamento attraverso realizzazione del collegamento ferroviario con la stazione di Priverno-Fossanova

<i>Infrastruttura portuale</i>	<i>Tipologia intervento</i>
Approdo turistico di Rio Martino	Adeguamento
Approdo turistico Formia- La mola	Adeguamento
Approdo turistico Gaeta-Darsena dei pescatori	Adeguamento
Approdo turistico Sabaudia-Inland Sea	Adeguamento
Approdo turistico Scauri	Adeguamento
Approdo turistico Sperlonga	Adeguamento
Approdo turistico Terracina- Foce Sisto	Adeguamento
Porto di Formia	Adeguamento
Porto Romano di Ventotene	Adeguamento
Porto Turistico Formia-Caposele	Adeguamento
Porto turistico molo S. Maria	Adeguamento
Porto turistico San Felice Circeo	Adeguamento
Approdo turistico Canale S.Anastasia	Ampliamento
Approdo turistico Gaeta- Darsena S. Carlo	Ampliamento
Approdo turistico Porto Badino	Ampliamento
Porto di Ponza	Ampliamento
Porto turistico Ventotene	Ampliamento
Approdo Turistico Foceverde	Nuova realizzazione
Approdo turistico Formia-Vindicio	Nuova realizzazione
Approdo turistico località Pantano- Foce Garigliano	Nuova realizzazione
Approdo turistico Sperlonga - Lago lungo	Nuova realizzazione
Porto Turistico Cala dell'Acqua di Ponza	Nuova realizzazione
Porto Turistico Gaeta - Calegna	Nuova realizzazione
Porto Turistico da diporto -Terracina	Nuova realizzazione



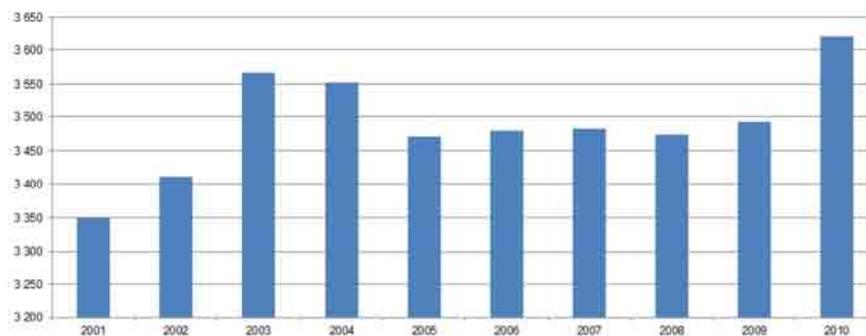
5. LO SCENARIO DI RIFERIMENTO

5.1. LE CARATTERISTICHE DELLO SCENARIO DI OFFERTA ATTUALE

5.1.1. Generalità circa il maggiore gestore di servizi extraurbani
Nella Regione Lazio il servizio di trasporto extraurbano (regionale e interregionale) collettivo su gomma è realizzato essenzialmente dalla Società Cotral che rappresenta una delle maggiori realtà del settore a livello nazionale. Essa impiega alcune migliaia di addetti e i risultati di bilancio sono dell'ordine della decina di milioni di euro come descritto nelle tabelle e figure che seguono. La maggior parte dei dati e delle informazioni utilizzati per caratterizzare nel presente capitolo lo scenario dei servizi su gomma extraurbani offerti in Regione Lazio sono tratti dai Bilanci di esercizio della Cotral, relativi agli anni 2002-2010, resi disponibili dalla Società stessa sul proprio sito web: www.cotralspa.it.

Tabella 3 – Organico Cotral nel periodo 2001-2010 [elaborazione su dati di fonte Cotral – Bilanci di esercizio 2002-2010]

Anno	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Organico totale	3 349	3 412	3 566	3 552	3 471	3 480	3 482	3 474	3 492	3 620
di cui dirigenti	33	27		26	29	24	19	14	12	17
di cui amministrativi	259	444								
di cui autisti	2 474	2 399					2 372	2 502	2 536	
di cui addetti al movimento	117	109	101							
di cui operai	466	433								

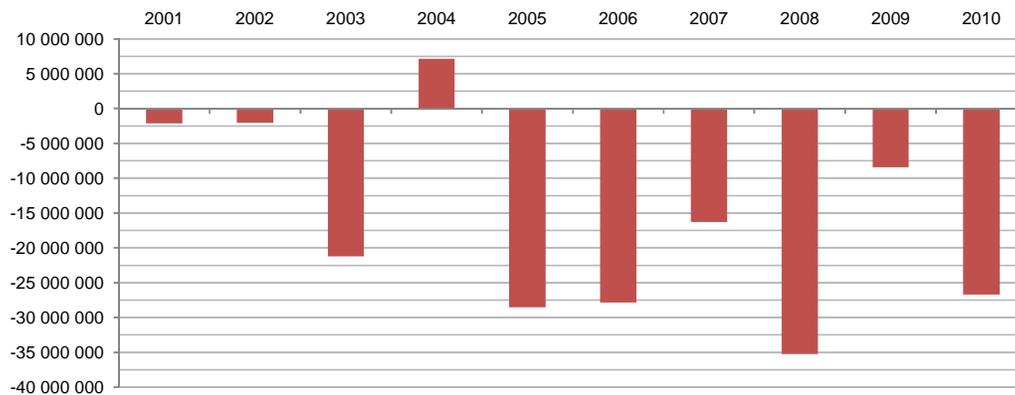


Nel tempo la Società ha più volte cambiato denominazione, assetto organizzativo e industriale assumendo, negli ultimi anni, una struttura organizzata nella forma di gruppo. Dal 2004 pertanto la Cotral ha partecipazioni in imprese collegate e in imprese controllate. Per quanto riguarda le imprese collegate, essa detiene una partecipazione



del 50% nel Consorzio "Tren&Bus" costituito nel 2002 con la Divisione Trasporti Regionale di Trenitalia SpA, *"i cui scopi sono i benefici delle possibili sinergie derivanti principalmente sia dalla gestione comune dei titoli di viaggio, sia dalla realizzazione di un sistema di trasporto integrato gomma/ferro"*.

Figura 24 – Risultati del Bilancio di esercizio Cotral nel periodo 2001-2010, in Euro [elaborazione su dati di fonte Cotral – Bilanci di esercizio 2002-2010]



Le imprese controllate sono invece le seguenti:

- Co.tr.a.l. Asset Srl, controllata al 100% da Co.tr.a.l. SpA, è stata costituita nell'aprile 2004 nell'ambito del progetto di separazione dei beni immobiliari dall'attività di esercizio. La Società ha per oggetto sociale *"a) l'acquisto, la manutenzione, la gestione, l'amministrazione, la vendita, la permuta e la locazione non finanziaria di beni immobili di proprietà e non, e di beni mobili registrati; b) la valorizzazione di beni immobili di proprietà e non, di beni mobili registrati mediante, fra gli altri, interventi di costruzione, manutenzione programmata, ristrutturazione e/o restauro"*.
- Atral Scrl, costituita nel giugno 2004 tra Co.tr.a.l. SpA (70%) e Schiaffini Travel SpA (30%). Il suo oggetto sociale riguarda *"la gestione e la realizzazione unitaria e integrata di alcuni dei servizi di trasporto pubblico di persone, di cui i suoi soci risultano essere affidatari nell'ambito del territorio della Regione Lazio, mediante razionalizzazione e ristrutturazione degli stessi al fine di evitare sovrapposizioni di percorso e duplicazioni; la gestione unitaria e"*



integrata di ogni altro servizio di trasporto di persone ritenuto idoneo dalla Società e di ogni attività relativa e connessa al settore della mobilità". Dal 2007 l'Atral Scrl svolge l'attività di trasporto pubblico locale prevalentemente nel nodo di Ciampino e nel Comune di Latina, comune nel quale è affidataria del trasporto pubblico urbano. Inoltre dal 1° giugno 2007 la Società ha iniziato la gestione del trasporto pubblico locale nel territorio suburbano del Comune di Latina per complessivi 808000 km/anno.

- *Terravision Lazio, costituita nel settembre 2003, ha per oggetto sociale "l'attività di gestione dei servizi di trasporto pubblico di persone, nonché di ogni altro servizio che, rispetto all'attività di trasporto, presenti caratteri di connessione, strumentalità e/o complementarità e che sia ritenuto utile per l'esercizio dell'attività sociale. Tale attività di trasporto potrà essere esercitata direttamente, ovvero mediante affidamento ai soci o terziarizzandola per quanto consentito dalla normativa vigente".*

Nel gennaio 2005 è stata deliberata la costituzione della Società consortile a responsabilità limitata denominata "Co.tra.l. Progetti Scrl". L'oggetto sociale riguarda *"principalmente lo svolgimento dell'attività di organizzazione dello studio, della progettazione, della gestione e dell'esercizio di interventi e attività relativamente a: opere di ingegneria, civile, industriale, ferroviaria, stradale e impiantistica; opere architettoniche, urbanistiche, territoriali e ambientali; opere per la realizzazione e la costruzione di infrastrutture e di tecnologie connesse con il settore dei trasporti"*. Le quote della Società sono suddivise tra "Co.tra.l. SpA" (60%), "ATP Ambiente Trasporti Progettazione" (20%), "Associated Consulting Srl" (20%).

Nel maggio 2006 si costituisce la "STL - Società Trasporti Laziali Scrl" tra "Co.tra.l. SpA" (controllante con il 51%), "Ago Uno Srl" (35%) e Ago Srl (14%). L'oggetto sociale prevede lo svolgimento delle seguenti attività: *"la gestione e la realizzazione unitaria e integrata di alcuni dei servizi di trasporto pubblico di persone, di cui i soci sono affidatari nell'ambito del territorio della Regione Lazio, mediante razionalizzazione e ristrutturazione degli stessi al fine di evitare sovrapposizioni di percorso e duplicazioni tariffarie; l'assistenza tecnica, organizzativa e gestionale in genere alle imprese consorziate e ai loro clienti e utenti; la gestione di servizi di manutenzione, di contratti di global service complementari ai servizi di trasporto*



pubblico locale di cui sono affidatari i soci".

Nel 2007 si ha un altro riassetto societario per adeguarsi alla normativa di riferimento. Si predispone una scissione societaria per separare le attività relative all'erogazione del servizio di pubblico trasporto da quelle di gestione dei beni patrimoniali strumentali al servizio. Pertanto Co.tra.l. SpA mantiene tutte le attività relative all'erogazione del servizio di trasporto pubblico locale e si costituisce Co.tra.l. Patrimonio SpA, cui si trasferiscono "in via principale" la proprietà del patrimonio immobiliare e degli autobus (terreni e fabbricati strumentali dislocati sul bacino servito dal contratto di servizio; le partecipazioni detenute da Co.tra.l. SpA nelle società Co.tra.l. Asset Srl, Co.tra.l. Progetti e Assicurazioni di Roma; flotta bus).

Sempre al riguardo, si evidenzia, infine, che sia nel 2009 che nel 2010 non è stato redatto il bilancio consolidato *"stante l'irrilevanza dei valori delle partecipate ATRAL Scarl, S.T.L. Scarl e Terravision Lazio Srl in liquidazione"*.

Alla fine del 2010 la Cotral SpA è partecipata dalla Regione Lazio, dalla Provincia di Roma e dalle Provincie di Rieti e Viterbo nella proporzione riportata nella Tabella 4.

Tabella 4 – Quote percentuali di ripartizione del capitale sociale della Cotral SpA, anno 2010 [fonte: Cotral – Bilancio di esercizio 2010]

Regione Lazio	86.73%
Provincia di Rieti	0.05%
Provincia di Roma	12.94%
Provincia di Viterbo	0.28%

5.1.2. Le caratteristiche del servizio

La Regione Lazio si estende per 17207.68 chilometri quadrati e comprende 371 comuni tra cui le isole di Ponza e Ventotene. Le informazioni circa le caratteristiche del servizio che concorrono a formare lo scenario del trasporto pubblico extraurbano attuale sono tratte dai Bilanci della stessa Società. Questa assicura il collegamento tra i comuni della Regione Lazio con una rete di trasporto estesa su una superficie di circa 17000 chilometri quadrati nel 2002 e di circa



11700 nel 2010. Secondo quanto riportato nei Bilanci citati, compresi i comuni esterni alla Regione Lazio, il numero complessivo di comuni serviti è pari a 393 nel 2002 e 376 nel 2010 con collegamenti/linee che da 4610 nel 2002 divengono 3700 nel 2010. L'evoluzione nel periodo 2002-2010 è rappresentata in Tabella 5.

Tabella 5 – Estensione del servizio Cotral nel periodo 2002–2010 [elaborazione su dati di fonte Cotral – Bilanci di esercizio 2002–2010]

Caratteristiche/Anno	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
superficie territoriale coperta dal servizio (migliaia di km ²)	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	17.0	11.7	11.7
comuni serviti	393	393	393	393	376	376	376	376	376
linee	-	-	-	4610	4554	4747	3799	4423	4423

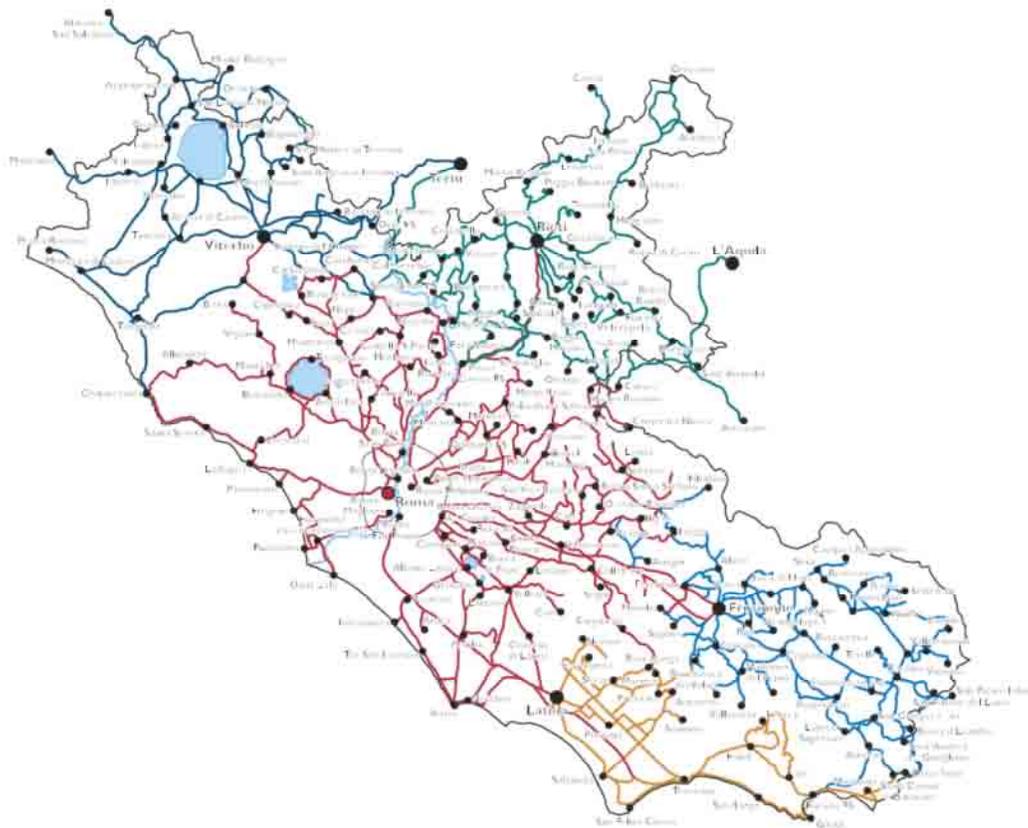
Per quanto riguarda il dettaglio dei collegamenti fuori Regione, nel Bilancio 2002 è contenuto l'elenco dei comuni appartenenti a quattro regioni confinanti riportato in Figura 25, per gli anni successivi tale informazione è desumibile dalle rappresentazioni della rete dei servizi come quella riportata in Figura 26 per l'anno 2009.

Figura 25 – Comuni fuori della Regione Lazio serviti da Cotral nel 2002 [fonte: Cotral – Bilancio di esercizio 2002]

UMBRIA	ABRUZZO	CAMPANIA	TOSCANA
Calvi dell'Umbria	Avezzano	Rocca d'Evandro	Abbadia San Salvatore
Cascia	Carsoli	San Pietro Infine	Manciano
Castel San Giorgio	L'Aquila		Piancastagnaio
CastelViscardo	Oricola		
Narni	Rocca di Botte		
Orvieto			
Porano			
Terni			



Figura 26 - Rete dei servizi Cotral nel 2009 [fonte: Cotral - Bilancio di esercizio 2009]



La produzione del servizio viene misurata in termini di $\text{veicoli} \times \text{km}$, in servizio e fuori servizio, di $\text{posti} \times \text{km}$ e di corse/anno distinguendo tra totale programmato e corse effettivamente realizzate.

Nella tabella di riepilogo che segue nel paragrafo 5.1.6 sono riportati i dati relativi all'intera produzione di servizio regionale.

Di seguito sono riportati i dati relativi alla produzione del servizio extraurbano in provincia di Latina



Produzione servizio Cotral in Provincia di Latina

	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010
veit-km tot	11.617.962	11.587.184	11.498.420							
veit-km in servizio programmate	9.708.479	9.672.520	9.634.454	9.605.771	9.606.987	9.592.161	9.670.551	9.976.016	10.054.598	10.153.267
percentuale sul totale in servizio in regione (%)	12.11	12.23	12.07	12.00	12.03	12.01	12.13	12.54	12.62	12.64
veit-km fuori servizio	1.909.483	1.914.664	1.863.966				1.892.207	2.021.770	1.960.715	1.977.858
corse programmate	315.639	318.041	311.181	318.919	321.528	321.088	317.904	320.078	318.288	320.659
corse effettuate	314.121	310.922	308.014	315.766	316.737	442.184	309.668	417.084	323.085	318.207
percentuale corse effettuate (%)	99.52	97.76	98.98	99.01	98.51	137.72	97.41	130.31	101.51	99.24
percentuale corse su totale corse provinciali (%)	12.29	12.20	12.09	12.25	12.30	12.45	12.31	12.70	12.60	12.46
post-km extraurb					770.634.904	769.546.263	775.868.307	800.375.764	806.680.398	814.596.611
linee							465	415	497	497
percentuale linee su totale linee provinciali (%)							9.80	10.92	11.24	11.24
rete stradale coperta dal servizio (km)							1.025	1.025	1.025	1.025



5.1.3. La velocità commerciale stimata in Provincia di Latina

La particolarità orografica del territorio della Provincia di Latina consente di distinguere tre tipologie di percorsi: percorso lineare (prevalentemente nella pianura pontina e lungo le principali vie di comunicazione), percorso tortuoso (tragitti che collegano i centri che si trovano sui complessi montuosi dei Lepini, degli Ausoni e degli Aurunci alle spalle della pianura pontina), percorso misto (collegamenti tra la zona costiera e la zona retrostante a quota maggiore).

Si è stimata una velocità media commerciale per ciascuna di queste tipologie di percorsi.

I valori determinati sono indicativi e presumibilmente sovrastimati poiché, in assenza di dati rilevati forniti da Cotral, si è fatto riferimento all'orario delle linee Cotral riferito all'inverno 2011.

Nell'orario Cotral gli intervalli temporali sono sempre gli stessi sulla stessa relazione senza variazioni settimanali o giornaliere (quindi senza tenere conto di condizioni particolari di traffico che si verificano nel fine settimana o in fasce orarie di punta o morbida). Né si tiene conto dell'andamento altimetrico.

Ai fini della stima sono stati considerati i tragitti di seguito indicati.

Percorso lineare		Tempo in ore	Distanza in km	Velocità comm in km/h
Latina - Viale Le Corbusier	Terracina - Piazza 25 aprile	1.00	41.30	41.30
Latina - Viale Le Corbusier	Terracina - Piazza 25 aprile	1.00	41.40	41.40
Latina - Viale Le Corbusier	Cisterna - Piazza Battisti	0.50	15.70	31.40
Formia - Via Vitruvio	Sperlonga - Piazza Europa	0.52	21.00	40.65
Aprilia - Largo Giovanni XXIII	Latina - Viale Le Corbusier	0.67	27.60	41.40
Terracina - Piazza 25 aprile	Sperlonga - Piazza Europa	0.50	18.50	37.00
Fondi - Appia/Ospedale	Terracina - Piazza 25 aprile	0.42	18.30	43.92
Formia - Ospedale Piazza Risorgimento	Spigno Saturnia - Nuovo Leopardi	0.43	12.40	28.62
Percorso tortuoso		Tempo in ore	Distanza in km	Velocità comm in km/h
Priverno - Via degli Orti	Sezze - Porta Sant'Andrea	0.92	21.90	23.89
Sonnino - Via pellegrini	Priverno - Via degli Orti	0.67	15.10	22.65
Cori - Giulianello via Artena	Rocca Massima - Largo Mariani	0.40	9.90	24.75
Maenza - Piazza santa Reparata	Roccagorga - Piazza 6 Gennaio	0.25	3.60	14.40
Sezze - Porta Sant'Andrea	Roccagorga - Piazza 6 Gennaio	0.42	11.80	28.32
Prossedi - Piazza Umberto I	Priverno - Via degli Orti	0.42	12.20	29.28
Bassiano - Piazza Matteotti	Sezze - Porta Sant'Andrea	0.33	9.10	27.30
Campodimele - Corso Trento	Itri - Piazza dell'incoronazione	0.50	17.90	35.80
Percorso misto		Tempo in ore	Distanza in km	Velocità comm in km/h
Lenola - Largo santuario del Colle	Fondi - Via Arnale Rosso	0.42	12.10	29.04
Terracina - Piazza 25 aprile	Priverno - Via degli Orti	0.83	31.10	37.32
Cori - Piazza Signina	Cisterna - Piazza Battisti	0.50	12.40	24.80
Castelforte - Terme di Suio	Formia - Ospedale Piazza Risorgimento	0.85	28.10	33.06
Bassiano - Piazza Matteotti	Latina - Viale Le Corbusier	0.83	22.70	27.24
Cori - Piazza Signina	Latina - Viale Le Corbusier	0.83	26.70	32.04
Prossedi - Piazza Umberto I	Latina - Viale Le Corbusier	1.25	48.60	38.88
Sonnino - Via pellegrini	Latina - Viale Le Corbusier	1.17	46.30	39.69



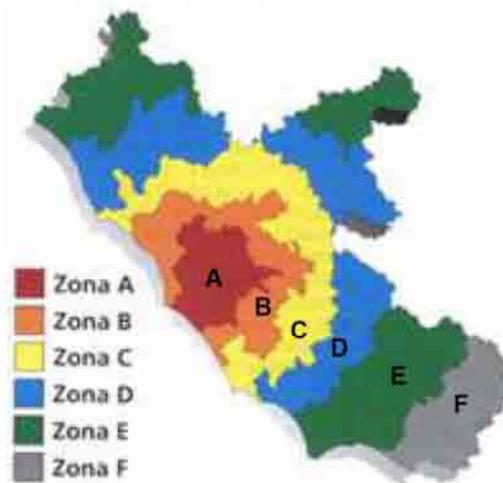
I valori stimati per la velocità commerciale media sono pertanto:

- percorso lineare: 38.21 km/h;
- percorso tortuoso: 25.80 km/h;
- percorso misto: 32.76 km/h;
- valore medio provinciale: 32.26 km/h.

5.1.4. La struttura tariffaria regionale

Come noto, nel Lazio è in vigore il sistema tariffario integrato a zone "Metrebus" del quale fanno parte le maggiori aziende di trasporto pubblico operanti nella regione: Trenitalia (2° classe dei treni Regionali circolanti nel Lazio), Cotral SpA, Atac SpA. Nel sistema tariffario si distinguono i titoli "Metrebus Roma", che consentono ai viaggiatori di muoversi all'interno del Comune di Roma, e "Metrebus Lazio", che consentono di muoversi all'interno della Regione. Il territorio ove si applica il sistema tariffario Metrebus è suddiviso in 6 zone concentriche, centrate sul Comune di Roma, individuate mediante le prime 6 lettere dell'alfabeto A, B, C, D, E, F (Figura 27). Ai fini del conteggio delle zone, per l'acquisto dei biglietti e abbonamenti per viaggi al di fuori di Roma, la zona di Roma (zona A) ne vale due (ad esempio, per viaggiare dalla zona A alla B si acquistano titoli a 3 zone).

Figura 27 – Zone tariffarie in Regione Lazio [fonte: www.trenitalia.com]





Per quanto riguarda le modalità disponibili, con un titolo di viaggio Metrebus Roma o Lazio è possibile utilizzare in generale i treni regionali di Trenitalia, i bus extraurbani di Cotral, e le linee bus e tram di Roma, le metropolitane A e B, le ferrovie Roma-Viterbo, Roma-Giardineti, Roma-Lido.

Figura 28 - Limiti ferroviari di validità delle zone Metrebus in Regione Lazio [fonte: www.trenitalia.com]

Linea	A	B	C	D	E	F
fr1 e Roma-Chiusi	Settebagni Fiera di Roma	Fara Sabina Fium. Aeroporto 1	Civita Cast.	Bassano in T.	Castiglione in T.	
fr2	Lunghezza	C. Madama	Arsoli			
fr3	Cesano	Bracciano	Capranica	Viterbo P.F.		
fr4	Capannelle	Frascati - Albano - Velletri				
fr5	Aurelia	M. di Cerveteri	S. Marinella	Tarquinia	Montalto di C.	
fr6	Capannelle	Zagarolo 2	Colleferro	Ferentino	Roccasecca	Rocca d'Ev.
fr7	Torricola	Pomezia	Cisterna di L.	Sezze	Fondi	Minturno
fr8	Torricola	Pomezia	Nettuno			
TR-RI- AQ-Sulmona				Labro-M. Canetra	Antrodoto B.V. R. di Corno	
VT-Orte 3				Viterbo P.F. G. S. Stefano da Bassano in T. ad Orte	Montefiascone da Sipicciano S.N. ad Attigliano	
Priverno - Terracina					da Priverno a Terracina	

Note

- 1) Escluso BIRG, per il quale il limite è Parco Leonardo
- 2) Eccetto Colle Mattia, compresa nella zona A
- 3) Gli abbonati alla zona D possono utilizzare, solo per i viaggi Viterbo - Roma e viceversa, il collegamento via Orte

I comuni della Provincia di Latina rientrano nelle zone C, D, E, ed F (Figura 29) secondo la seguente suddivisione:

Zona C: Aprilia, Cisterna di Latina, Norma, Cori, Roccamassima;

Zona D: Latina, Sermoneta, Bassiano, Sezze, Roccamare;

Zona E: Sabaudia, Pontinia, Priverno, Maenza, Prossedi, Roccasecca dei Volsci, Sonnino, Terracina, San Felice, Monte San Biagio, Fondi, Lenola;

Zona F: Sperlonga, Itri, Campodimele, Gaeta, Formia, Spigno Saturnia, Minturno, Santi Cosma e Damiano, Castelforte.



Il sistema integrato ha subito un adeguamento, con introduzione di nuovi titoli e variazione del costo dei biglietti, a partire dal novembre 2003 (Figura 30).

Figura 29 - Appartenenza alle zone tariffarie Metrebus dei Comuni della Provincia di Latina [elaborazione su dati Metrebus]





Figura 30 – Tariffe del sistema integrato Metrebus con adeguamento del 1° novembre 2003 [fonte: Cotral – Bilancio di esercizio 2004]

TITOLI	TARIFFA FINO AL 30 OTTOBRE 2003	TARIFFA DAL 1° NOVEMBRE 2003
Bit	0,77	1
Bic	3,10	4,00
Bti		11,00
Btic	A zona	A zona
Btk		A zona
Metrebus Roma		
Annuale agevolato		150,00
Annuale dopolavoro	24,00	24,00
Annuale	186,00	230,00
Annuale dipendenti comunali	186,00	230,00
Ordinario	25,80	30,00
Ridotto	15,50	18,00
Agevolato	5,20	4,00
Metrebus disoccupati		16,00
Impersonale	36,10	46,00
Citi	12,40	16,00
Citi (indiretta)	A zona	A zona
Metrebus Lazio		
	A zona	A zona

Valori in euro di Euro

I titoli di viaggio Metrebus Lazio sono divisi in biglietti e abbonamenti per zone come di seguito descritto.

Biglietti:

- Birg (valido fino alle ore 24.00 del giorno di timbratura e per un numero illimitato di viaggi nelle zone prescelte);
- Btr (valido per 3 giorni dalla prima timbratura, ovvero fino alle ore 24.00 del terzo giorno compreso quello della timbratura, e per un numero illimitato di viaggi nelle zone prescelte);
- Cirs (valido 7 giorni a partire dalla data della prima timbratura, ovvero fino alle ore 24.00 del 7° giorno compreso quello della timbratura, per un numero illimitato di viaggi nelle zone prescelte).

Abbonamenti:

- Abbonamento Metrebus Lazio mensile;
- Abbonamento Metrebus Lazio Annuale;
- Abbonamento Metrebus Lazio Annuale (con pagamento a Rate);
- Abbonamento Metrebus Lazio Annuale studenti;
- Abbonamento Metrebus Lazio Annuale studenti (con pagamento a rate).



Le tariffe dei titoli di viaggio Metrebus Lazio, utilizzati prevalentemente dai viaggiatori che risiedono nelle province del Lazio, dipendono dal numero di zone tra le quali ci si sposta secondo lo schema riportato nella tabella che segue.

Tabella 6 – Prezzo in Euro dei titoli di viaggio Metrebus Lazio all'ottobre 2011
[fonte: www.atac.roma.it]

Titolo/Zone	1	2	3	4	5	6	7
Birg	2.50	4.50	6.00	7.00	9.00	10.50	10.50
Btr	6.50	12.00	16.00	19.00	24.50	28.50	28.50
Cirs	9.00	16.00	23.00	28.00	35.00	41.00	41.00
Abb mensile	21.00	30.00	51.00	63.00	78.00	93.00	93.00
Abb Annuale	172.00	245.30	404.00	488.10	590.80	688.40	688.40
Abb Annuale (a rate)	180.80	255.60	430.20	531.40	651.30	776.80	776.80
Abb Annuale studenti	141.00	198.80	329.50	401.30	490.10	576.40	576.40
Abb Annuale studenti (a rate)	144.60	204.00	342.40	423.00	517.00	616.60	616.60

Oltre ai titoli di viaggio integrati sono disponibili i titoli di viaggio a fasce chilometriche utilizzabili sulle sole corse extraurbane Cotral e sulla linea ferroviaria Roma-Viterbo.



Figura 31 – Prezzi dei biglietti di corsa semplice Cotral per tratta tariffaria [fonte: sito web Cotral, 2012]

BTT - BIGLIETTO DI CORSA SEMPLICE A TRATTA TARIFFARIA

Caratteristiche

Il BTT è valido su autobus extraurbani Co.Tra.L. e sulla ferrovia Roma-Viterbo Met.Ro. È a tratta tariffaria, il passeggero acquista un certo numero di tratte, che corrispondono a un numero prestabilito di chilometri (classe di percorrenza). Il titolo è venduto a nome di Co.Tra.L. ed è unicamente utilizzabile sugli autobus Co.Tra.L. e sulla linea ferroviaria urbana Met.Ro. (Roma - Viterbo).

Mezzi di Trasporto:

Autobus Cotral, Ferrovia Roma-Viterbo Met.Ro.

Personalizzazione:

Il titolo è personale ma anonimo (non richiede personalizzazione).

Concessione:

Non sono previste concessioni. La corsa è a prezzo unico, applicato cioè indistintamente a tutta la categoria di passeggeri.

Validità :

Il titolo è valido per una corsa semplice sulle tratte per cui è stato acquistato. La validazione registrerà sul biglietto la tratta di salita a bordo del passeggero.

Estensione geografica:

Il biglietto è valido per un certo numero di tratte, che corrispondono ad un numero prestabilito di chilometri (classe di percorrenza).

Prezzo:

Il prezzo della corsa è calcolato conformemente alla seguente tabella:

Tratta Tariffaria	Classi di Percorrenza	Prezzo Biglietto
T.T.1	Km 1-10	€ 1,00
T.T.2	Km 11-20	€ 1,20
T.T.3	Km 21-30	€ 2,00
T.T.4	Km 31-40	€ 2,50
T.T.5	Km 41-50	€ 3,10
T.T.6	Km 51-60	€ 3,50
T.T.7	Km 61-70	€ 3,90
T.T.8	Km 71-80	€ 4,10
T.T.9	Km 81-90	€ 4,50
T.T.10	Km 91-100	€ 4,80
T.T.11	Km 100-125	€ 5,50
T.T.12	Km 126-150	€ 6,30

5.1.5. I dati di vendita

I ricavi per vendite e prestazioni sono costituiti dalle vendite di biglietti e abbonamenti, dalle prestazioni derivanti dai contratti di servizio con la Regione Lazio e con il Comune di Fiumicino, nonché da quelli del servizio di trasporto scolastico con la società Trambus SpA. I titoli del sistema Metrebus sono distribuiti dall'Atac SpA, in qualità di mandataria del servizio di vendita. Le percentuali di ripartizione tra i vettori, effettuata in base ad una convenzione tra i consorziati, non hanno subito variazioni nel periodo 2002-2010 e sono indicate nella



tabella di seguito riportata.

Tabella 7 – Percentuali di ripartizione degli introiti da vendita tra i vettori nel periodo 2001-2010 [elaborazione su dati di fonte Cotral – Bilanci di esercizio 2002-2010]

biglietto BIT	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cotral	10.87	10.87	10.87	10.87	10.87	10.87	10.87	10.87	10.87	10.87
Atac	81.64	81.64	81.64	81.64	81.64	81.64	81.64	81.64	81.64	81.64
Met.Ro.	3.49	3.49	3.49	3.49	3.49	3.49	3.49	3.49	3.49	3.49
Trenitalia	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00

Metrebus roma/lazio	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Cotral	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15	16.15
Atac	66.39	66.39	66.39	66.39	66.39	66.39	66.39	66.39	66.39	66.39
Met.Ro.	2.32	2.32	2.32	2.32	2.32	2.32	2.32	2.32	2.32	2.32
Trenitalia	15.14	15.14	15.14	15.14	15.14	15.14	15.14	15.14	15.14	15.14



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Numero di titoli di viaggio integrati venduti										
Bit	94.701.000	95.447.000	100.192.000	95.126.000	98.932.000	99.267.000	104.990.000	110.041.153	106.979.435	105.742.904
Big	1.973.000	2.061.000	2.270.000	2.087.000	2.304.000	2.398.000	2.491.000	2.516.357	2.549.207	2.635.692
Bti			118.000	245.000	333.000	420.000	444.000	449.158	458.275	489.877
Cis	240.000	299.000	352.000	306.000	336.000	385.000	365.000	378.312	349.321	382.472
Biglietti totale	96.914.000	97.797.000	102.932.000	97.764.000	101.905.000	102.470.000	108.187.000	113.384.980	110.336.238	109.250.945
Abbonamenti	3.988.000	3.995.000	3.970.000	3.960.000	3.951.000	3.825.000	3.865.000	4.007.482	3.861.752	3.753.978
MetrebusRoma totale	100.902.000	101.792.000	106.902.000	101.724.000	105.856.000	106.295.000	112.052.000	117.392.462	114.197.990	113.004.923
Bigg	4.689.000	4.440.000	4.206.000	2.761.000	2.610.000	2.511.000	2.726.000	2.667.342	2.721.439	2.760.180
Btr			0	1.000	2.000	3.000	14.000	7.123	4.334	6.431
Cis	100.000	109.000	97.000	68.000	55.000	46.000	50.000	53.858	68.468	60.526
Biglietti totale	4.789.000	4.549.000	4.303.000	2.830.000	2.667.000	2.560.000	2.790.000	2.918.323	2.794.241	2.827.137
Abbonamenti	1.288.000	1.341.000	1.275.000	1.163.000	1.051.000	932.000	1.061.000	1.068.494	1.013.258	933.055
MetrebusLazio totale	6.077.000	5.890.000	5.578.000	3.993.000	3.718.000	3.492.000	3.851.000	3.986.817	3.807.499	3.760.192
TOTALE VENDITE TITOLI INTEGRATI varie (rimborso tessere libera circolazione)	106.979.000	107.682.000	112.480.000	105.717.000	109.574.000	109.787.000	115.903.000	121.379.279	118.005.489	116.765.115
TOTALE VENDITE TITOLI INTEGRATI + varie							500	638	2176	17614
							115.908.000	121.379.917	118.007.665	116.782.729
Incaassi dei titoli di viaggio integrati (Euro)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Bit	7.250.000	7.263.000	7.994.000	9.405.000	9.776.000	9.809.000	10.375.000	11.961.473	10.571.513	10.449.322
Big	897.000	984.000	1.073.000	1.226.000	1.353.000	1.408.000	1.404.000	1.625.567	1.497.080	1.547.870
Bti			191.000	395.000	538.000	678.000	712.000	797.929	740.114	791.151
Cis	437.000	544.000	660.000	719.000	788.000	905.000	856.000	977.558	820.587	898.462
Biglietti totale	8.584.000	8.741.000	9.918.000	11.745.000	12.455.000	12.800.000	13.347.000	15.362.527	13.629.294	13.686.805
Abbonamenti	13.752.000	13.848.000	14.241.000	15.861.000	16.004.000	15.644.000	15.938.000	18.709.432	16.601.014	16.242.846
MetrebusRoma totale	22.336.000	22.589.000	24.159.000	27.606.000	28.459.000	28.444.000	29.285.000	34.071.959	30.230.308	29.929.651
Bigg	3.467.000	3.436.000	3.455.000	2.985.000	2.880.000	2.803.000	3.034.000	3.492.849	3.040.722	3.094.623
Btr			0	4.000	5.000	7.000	34.000	18.975	10.483	15.897
Cis	244.000	275.000	261.000	222.000	185.000	158.000	181.000	211.767	234.861	210.420
Biglietti totale	3.711.000	3.711.000	3.716.000	3.211.000	3.070.000	2.968.000	3.249.000	3.723.591	3.286.076	3.320.940
Abbonamenti	7.791.000	8.320.000	8.324.000	8.926.000	8.050.000	7.471.000	8.503.000	10.537.730	8.404.475	8.146.784
MetrebusLazio totale	11.502.000	12.031.000	12.040.000	12.137.000	11.120.000	10.439.000	11.752.000	14.261.321	11.690.551	11.467.724
TOTALE INCASSI TITOLI INTEGRATI (Euro varie (rimborso tessere libera circolazione))	33.838.000	34.620.000	36.199.000	39.743.000	39.579.000	38.883.000	41.037.000	48.333.280	41.920.859	41.367.375
TOTALE INCASSI TITOLI INTEGRATI + varie							7000	1030	2928	23706
							41.044.000	48.334.310	41.923.787	41.421.081



Oltre ai titoli di viaggio integrati di cui alla tabella precedente, dai bilanci Cotral si ricava il dato sui ricavi dalla vendita dei biglietti Cotral di corsa semplice a tratta tariffaria riportato nella tabella seguente.

Tabella 8 – Ricavi da vendita dei titoli Cotral di corsa semplice per tratta tariffaria nel periodo 2001-2010 [fonte Cotral – Bilanci di esercizio 2002-2010]

Anno	2001	2002	2003	2004	2005
ricavi da vendita titoli Cotral (€)	11 524 000	11 010 000	10 404 000	11 265 000	9 310 000
Anno	2006	2007	2008	2009	2010
ricavi da vendita titoli Cotral (€)	9 511 000	10 202 000	9 818 000	9 613 000	9 574 000

Le altre voci presenti nel Conto Economico e relative ai Prodotti del traffico si riferiscono a introiti accessori all'attività di trasporto quali:

- introiti per servizi di trasporto urbano di Fiuggi;
- introiti per sanzioni amministrative a viaggiatori sprovvisti di titoli di viaggio;
- introiti per servizi di trasporto riservato scolastico per gli alunni della scuola materna e dell'obbligo svolti per il Comune di Roma attraverso la società Trambus SpA;
- introiti per servizi di noleggio.



5.1.6. Dati riepilogativi

	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010
DATI PRODUZIONE SERVIZIO										
verba in tel	91.714,856	99.729,952	61.412,189	81.063,878	81.702,985	61.552,799	52.161,698	62.650,330	62.689.152	63.549.032
verba in servizio prof	81.198,854	79.069,771	11.822,588	81.049,578	79.888,119	71.868,119	73.145,321	79.669,631	79.071.591	80.317.819
verba in servizio non prof	11.525,972	10.660,181	19.589,599	29.014,300	31.814,866	39.684,680	18.016,377	12.980,700	13.617,561	13.231,213
post km autotrasporti	6.483.205,525	6.372.996,822	6.433.890,795	6.332.917,800	6.315.743,894	6.311.220,433	6.309.745,928	6.255.164,925	6.302.648,043	6.354.309,152
post km urbani	4.081.602,467	4.024.634,344	7.412,921	732,295	0	0	0	0	0	0
post km in piedi	2.391.603,058	2.348.362,478	0	0	0	0	0	0	0	0
corse programmate	2.569.869	2.608.252	2.273,629	2.603,865	2.614,652	2.578,690	2.582,724	2.620,325	2.558,431	2.573,770
corse effettuate	2.549.826	2.588.028	2.352,575	2.565,000	2.565,000	2.458,119	2.549,818	2.618,191	2.469,425	2.491,119
% corse effettuate	99,24	97,01	98,18	98,38	97,48	96,35	97,08	98,17	96,43	97,32
A. VALORE DELLA PRODUZIONE										
1. Ricavi delle vendite e delle prestazioni										
1.1. Prodotto del settore	238.529.000	241.584.000	243.125.000	249.107.000	245.961.000	247.000.000	250.011.000	250.360.000	251.760.000	251.913.000
1.1.1. Prodotto del settore	47.617.000	47.133.000	47.442.000	50.362.000	50.383.000	50.400.000	53.749.000	54.252.000	53.043.000	51.224.000
a) vendita fuori Conto	11.524.000	11.010.000	10.404.000	9.310.000	9.310.000	9.511.000	10.202.000	9.818.000	9.813.000	9.574.000
b) Merceus Roma	22.296.000	22.887.000	24.159.000	27.606.000	28.464.000	29.457.000	29.268.000	30.702.000	30.245.000	28.212.000
c) Merceus Lazio	11.502.000	12.031.000	12.041.000	12.139.000	11.676.000	11.167.000	12.653.000	12.914.000	12.679.000	12.681.000
d) quota vendita abbonamenti figli d'aperta	48.000	18.000	11.000	11.000	26.000	25.000	23.000	22.000	28.000	7.000
e) il servizio trasporto urbano (Frangi)	100.000	80.000	55.000	49.000	40.000	39.000	40.000	34.000	31.000	0
f) ricavi da titoli di viaggio integrativo	0	0	0	81.000	371.000	694.000	711.000	280.000	0	0
g) servizi di Scudibus Roma (Trambus)	1.669.000	1.045.000	200.000	160.000	0	0	0	0	0	0
h) servizi di "volteggio"	69.000	23.000	37.000	95.000	117.000	8.000	74.000	18.000	37.000	63.000
i) servizio trasporto aereoporto Laticiano	0	0	0	0	0	20.000	0	0	0	0
j) ricavi da isozioni per revisione	369.000	329.000	55.000	1.000	2.000	1.000	0	0	0	0
k) ricavi da isozioni per revisione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
l) ricavi da isozioni per revisione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
m) ricavi da isozioni per revisione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
n) ricavi da isozioni per revisione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
o) ricavi da isozioni per revisione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1.2. Contratti di servizio con la Regione Lazio	190.089.000	190.089.000	190.089.000	190.089.000	190.089.000	190.089.000	190.089.000	190.089.000	233.000.000	233.000.000
1.2.1. Contratti di servizio con la Regione Lazio	366.000	202.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	150.000	0
1.2.2. Contratti di servizio con la Regione Lazio	478.000	4.170.000	5.394.000	8.206.000	6.589.000	8.218.000	5.973.000	5.779.000	5.597.000	7.689.000
1.3. Ricavi delle prestazioni agricole	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. Variazioni della rimanenza di prodotti in corso di lavorazione semilavorati e finiti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3. Variazione dei lavori in corso su ordinazione	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4. Variazioni di immobilizzazioni per finanziamenti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5. Altri ricavi e proventi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6. Contributi in conto esercizio, ai coperture oneri ammortamenti, su costi personali	6.661.821	5.518.606	10.972.000	18.436.265	47.823.546	31.352.433	48.864.783	24.648.898	2.684.173	5.014.001



	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010
A. TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	250.687.269	253.745.575	269.813.710	277.731.216	303.268.644	288.405.224	328.022.721	283.309.558	305.640.272	304.894.246
B. COSTI DELLA PRODUZIONE										
6. Per materia prima, sussidiario, di consumo e merci	33.029.461	31.019.958	31.573.929	34.682.251	45.992.310	44.019.359	45.411.851	56.592.372	48.496.344	50.326.394
6.1. e di cui generale per lazione	27.687.000	27.779.000	27.779.000	27.779.000	39.272.000	39.272.000	39.693.000	41.999.000	39.295.000	38.400.000
7. Per servizi	43.183.967	48.880.128	57.989.070	61.563.588	60.902.485	52.863.630	55.762.248	66.778.128	64.925.662	63.368.938
7.1. di cui ammortamento beni	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
8. Per il personale	3.156.724	3.191.017	3.025.791	3.427.931	3.717.875	3.751.935	3.110.936	17.522.939	14.412.837	15.055.313
8.1. salari e stipendi	119.401.801	107.683.293	109.802.099	113.329.444	118.805.535	121.867.262	121.807.027	113.218.141	119.386.851	127.671.233
8.2. oneri sociali	32.797.861	32.959.465	32.877.828	33.179.250	33.179.250	33.182.812	32.902.343	32.503.538	38.010.153	36.725.888
9.2 trattamento di fine rapporto	11.064.732	11.222.971	10.880.040	10.545.572	10.967.695	10.880.196	11.511.972	10.289.071	9.833.536	10.439.002
9.4 trattamento di quiescenza e simili	984.827	1.217.602	334.367	603.270	819.237	822.385	950.170	1.061.033	1.028.034	1.168.019
9.5 altri costi	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Totale per il personale	155.219.411	153.082.866	157.916.271	159.125.699	163.032.654	179.425.145	179.879.218	159.823.814	167.823.878	177.333.722
10. Ammortamenti e svalutazioni										
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	207.269	269.534	864.265	820.984	1.910.238	1.118.474	1.577.222	1.229.254	1.473.178	1.825.360
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	18.965.627	20.460.805	22.329.472	29.691.358	32.624.108	34.960.531	37.756.803	7.757.334	1.635.636	1.424.592
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	997.669	4.870.122	1.868.237	5.139.466	1.599.165	3.019.362	1.777.221	33.715.459	582.330	15.909.808
Totale ammortamenti e svalutazioni	20.170.665	25.630.562	25.001.974	32.961.809	36.130.533	36.098.447	41.111.246	42.702.027	3.971.195	19.169.920
11. Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-210.259	-1.542.189	-170.607	1.107.944	600.890	-198.776	-22.428	-754.384	-2.294.238	1.856.959
12. Accantonamenti per rischi	869.631	2.270.408	1.888.842	6.755.645	-4.015.237	6.030.690	3.259.030	4.988.000	6.264.654	9.207.579
13. Altri accantonamenti	5.054.867	0	0	198.340	0	0	1.803.220	1.056.311	-704.037	890.148
14. Over diversi di gestione	3.077.698	3.119.808	5.294.797	-3.005.003	4.305.398	-4.683.934	3.474.847	-4.739.044	5.577.578	2.177.503
B. TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	262.821.175	270.707.064	287.488.254	305.047.120	325.627.632	325.742.937	339.806.940	352.155.759	310.961.637	339.678.884
Differenza tra Valore e Costi della Produzione (A)	-11.823.806	-10.961.518	-17.674.544	-27.915.901	-22.258.988	-38.337.713	-2.784.219	-68.846.222	-5.341.725	-34.684.618



	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010
Rapporto tra Valore a Costi della Produzione (K€)	0,555	0,569	0,539	0,910	0,351	0,879	0,322	0,105	0,383	0,898
Rapporto tra Costi della Produzione e Vendite totali (K€)	2,863	2,684	3,145	3,327	3,351	3,558	3,589	3,801	3,355	3,630
Rapporto tra Costi della Produzione e Vendite in servizio programmati (K€)	3,275	3,424	3,991	3,811	4,078	4,079	4,148	4,428	3,933	4,228
Rapporto tra Costi della Produzione e Corse programmate (K€)	102,231	103,658	111,795	117,173	124,544	126,324	128,085	129,893	123,072	131,838
Rapporto tra Ricavi della vendita e delle prestazioni (1) e Costi della Produzione (K€)	0,598	0,562	0,545	0,917	0,758	0,758	0,756	0,711	0,638	0,899
Rapporto tra Prodotti del traffico (1.1) e Costi della Produzione (K€)	0,181	0,174	0,165	0,172	0,154	0,155	0,162	0,154	0,171	0,151
Costi della Produzione per materiale prime, servizi e personale (6.7.3) (K€)	351.442.825	354.902.882	348.279.479	255.571.348	271.827.829	267.377.337	272.053.387	282.103.714	282.545.894	294.020.452
Rapporto tra Ricavi delle vendite e delle prestazioni (1) e Costi della Produzione per materiale prime, servizi e personale (6.7.3) (K€)	1,031	1,028	0,987	0,975	0,908	0,924	0,919	0,887	1,033	0,993
Rapporto tra Prodotti del traffico (1.1) e Costi della Produzione per materiale prime, servizi e personale (6.7.3) (K€)	0,206	0,201	0,193	0,206	0,185	0,189	0,198	0,192	0,198	0,174
Rapporto tra Ricavi della vendita e delle prestazioni (1) e Vendite in servizio programmati (K€)	2,575	3,055	3,046	3,112	3,302	3,093	3,135	3,148	3,852	3,934



	Anno 2001	Anno 2002	Anno 2003	Anno 2004	Anno 2005	Anno 2006	Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009	Anno 2010
Rapporto tra Prodotto del traffico (1.1) e Vari km in servizio programmati (€km)	0,394	0,394	0,544	0,637	0,830	0,832	0,874	0,882	0,666	0,638
Ricavi vendita linea viaggio compreso servizio Fluggi (a.b.c.d.01) (€)	45.510.000	45.726.000	46.870.000	51.150.000	49.887.000	48.887.000	52.915.000	53.770.000	52.996.000	50.574.000
Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi (a.b.c.d.02) (€)	45.410.000	45.646.000	46.815.000	51.101.000	49.947.000	48.854.000	52.875.000	53.726.000	52.566.000	50.574.000
Ricavi vendita linea viaggio escluso servizio Fluggi e Meribus Roma (a.c.d.02) (€)	23.074.000	23.059.000	22.456.000	23.426.000	21.363.000	21.397.000	23.659.000	23.034.000	22.320.000	22.362.000
Rapporto tra Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi e Meribus Roma e costi della Produzione (€€)	0,173	0,169	0,152	0,158	0,153	0,153	0,150	0,153	0,169	0,149
Rapporto tra Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi e Meribus Roma e Costi della Produzione per materiale prima, servizi e personale (6.7.9) (€€)	0,197	0,195	0,190	0,220	0,184	0,187	0,195	0,191	0,186	0,172
Rapporto tra Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi (a.b.c.d.01) e Costi della Produzione (€€)	0,173	0,169	0,152	0,158	0,153	0,153	0,150	0,153	0,169	0,149
Rapporto tra Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi (a.b.c.d.01) e Costi della Produzione per materiale prima, servizi e personale (6.7.9) (€€)	0,196	0,194	0,186	0,220	0,183	0,186	0,194	0,190	0,186	0,172
Rapporto tra Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi e Meribus Roma (a.c.d.02) e Costi della Produzione (€€)	0,068	0,065	0,078	0,077	0,058	0,056	0,071	0,055	0,072	0,068
Rapporto tra Ricavi vendita titoli viaggio escluso servizio Fluggi e Meribus Roma (a.c.d.02) e Costi della Produzione per materiale prima, servizi e personale (6.7.9) (€€)	0,100	0,098	0,091	0,092	0,079	0,080	0,087	0,082	0,076	0,076



5.2. LA VALUTAZIONE DEL COSTO ECONOMICAMENTE SUFFICIENTE

A proposito della ripartizione delle risorse regionali per il TPL si dispone di informazioni sufficientemente aggiornate e attendibili per quanto riguarda i servizi di TPL urbano, di cui si dirà peraltro nel prossimo paragrafo 5.3, mentre sono assai scarse le informazioni circa la ripartizione a livello provinciale. Nello "Studio preliminare per l'avvio del Piano Regionale dei Trasporti" approvato nel novembre 2004, con deliberazione n. 1028, dalla Giunta Regionale del Lazio, erano riportate le seguenti tabelle, con indicazioni alquanto sommarie e non riferite ad un preciso periodo di tempo (si presume si tratti del 2002), circa la ripartizione delle risorse tra i bacini di traffico in milioni di euro.

Bacino	Servizi			Totale risorse per bacino
	Urbani	Provinciali	Interprovinciali	
Provincia di Frosinone	11.8	27.1	6.6	45.5
Provincia di Latina	8.3	16.3	8.3	32.7
Provincia di Rieti	4.6	13.2	4.9	21.8
Provincia di Roma	13.7	76.1	10.7	100.1
Provincia di Viterbo	4.1	15.0	10.1	29.3
Comune di Roma	243.3	-	-	243.3
Totale	285.9	147.6	40.6	474.1
Servizi interregionali				5.8
Totale				479.9

Servizi urbani			Servizi extraurbani e interregionali		
Provincia di Roma	Vetture/km (M€)	2.5	Provincia di Roma	Vetture/km (M€)	9.6
	Contributi (M€)	4.58		Contributi (M€)	11.84
	# operatori	4		# operatori	34
Provincia di Latina	Vetture/km (M€)	3.3	Provincia di Roma	Vetture/km (M€)	10.6
	Contributi (M€)	4.12		Contributi (M€)	13.70
	# operatori	12		# operatori	23
Provincia di Viterbo	Vetture/km (M€)	8.7	Comune di Roma	Vetture/km (M€)	127.2
	Contributi (M€)	8.29		Contributi (M€)	243.32
	# operatori	21		# operatori	2
Totale: 34 operatori - 206.50 M€ Contributi - 154.2 M€ di servizi			Totale: 58 operatori - 180.75 M€ Contributi - 154.2 M€ di servizi		

Successivamente non è stato possibile reperire ulteriori dati o



informazioni più recenti da fonti ufficiali.

Anche la determinazione del costo di servizio economicamente sufficiente, che la Regione Lazio ha effettuato sostanzialmente mediante un'indagine presso alcuni operatori del settore, si è basata esclusivamente su dati reperiti presso aziende che svolgono servizi di TPL urbano.

Nel corso del 2006, un gruppo di lavoro della Regione Lazio, affiancato da un componente rispettivamente per Confindustria Lazio, ANAV, Federlazio, ANCI, UPI Lazio, sulla base di un'indagine compiuta presso 15 aziende di TPL urbano che servivano complessivamente 40 comuni su tutto il territorio regionale (di cui 5 in Provincia di Latina), giungeva alla determinazione dei seguenti parametri:

- costo annuo di un addetto di un'azienda di TPL urbano su gomma: 32209.72 euro;
- costo economicamente sufficiente di produzione del servizio di TPL urbano: variabile tra 2.59 €/km e 4.52 €/km in funzione della velocità commerciale media e della percorrenza annua sviluppata dall'azienda;
- costo economicamente sufficiente di produzione del servizio di TPL urbano: variabile tra 3.12 €/km e 3.73 €/km in funzione della sola percorrenza annua sviluppata dall'azienda.

Lo *"Studio per la definizione del costo di servizio economicamente sufficiente di produzione dei servizi per l'esercizio di trasporto pubblico locale"* è stato approvato con Deliberazione di G.R. n. 210 del 29 marzo 2007 (pubblicato sul S.o. n. 5 al BURL n. 15 del 30 maggio 2007), concludeva affermando quanto segue *"... ha sviluppato la metodologia del sistema integrato per definire l'individuazione di un prezzo d'asta per la procedura di concorso di gara per l'affidamento della rete di T.P.L. [...] In conclusione, è stata redatta una tabella che riporta l'estensione della rete suddivisa per fasce chilometriche ed assegna per ogni fascia un costo unitario del servizio in funzione della velocità commerciale. Con l'avvio delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi si dovrà tenere conto del risultato ottenuto dallo studio del costo economicamente sufficiente di produzione dei servizi di trasporto pubblico locale"*

Le tabelle allegate allo studio menzionato sono di seguito riportate.



Figura 32 - Estensione media delle reti di Trasporto Pubblico urbano nelle province della Regione Lazio con l'esclusione del Comune di Roma [fonte: Regione Lazio - Studio per la definizione del costo di servizio economicamente sufficiente di produzione dei servizi per l'esercizio di trasporto pubblico locale - 2006]

PROVINCIA	ESTENSIONE MEDIA RETE TPL URBANA (veic-km anno)
Frosinone	153.000
Latina	248.000
Rieti	267.000
Roma (senza comune di Roma)	205.000
Viterbo	173.000
Media Regionale	195.000

Figura 33 - Costo economico sufficiente in funzione della velocità media [fonte: Regione Lazio - Studio per la definizione del costo di servizio economicamente sufficiente di produzione dei servizi per l'esercizio di trasporto pubblico locale - 2006]

Costo economico sufficiente (Euro/km)		Velocità media di esercizio (km/h)				
da km	a km	<10	10-15	15-20	20-25	> 25
<	50.000	€ 3,91	€ 3,34	€ 3,00	€ 2,77	€ 2,59
50.000	100.000	€ 3,99	€ 3,42	€ 3,08	€ 2,84	€ 2,66
100.000	150.000	€ 4,05	€ 3,47	€ 3,13	€ 2,89	€ 2,70
150.000	200.000	€ 4,09	€ 3,51	€ 3,17	€ 2,93	€ 2,74
200.000	250.000	€ 4,12	€ 3,54	€ 3,20	€ 2,96	€ 2,77
250.000	300.000	€ 4,15	€ 3,57	€ 3,23	€ 2,99	€ 2,80
300.000	350.000	€ 4,18	€ 3,60	€ 3,26	€ 3,02	€ 2,83
350.000	400.000	€ 4,21	€ 3,62	€ 3,28	€ 3,04	€ 2,85
400.000	450.000	€ 4,23	€ 3,65	€ 3,31	€ 3,06	€ 2,88
450.000	500.000	€ 4,25	€ 3,67	€ 3,33	€ 3,09	€ 2,90
500.000	550.000	€ 4,27	€ 3,69	€ 3,35	€ 3,11	€ 2,92
550.000	600.000	€ 4,29	€ 3,71	€ 3,37	€ 3,13	€ 2,94
600.000	650.000	€ 4,31	€ 3,73	€ 3,39	€ 3,15	€ 2,96
650.000	700.000	€ 4,33	€ 3,75	€ 3,41	€ 3,17	€ 2,98
700.000	750.000	€ 4,35	€ 3,77	€ 3,43	€ 3,18	€ 3,00
750.000	800.000	€ 4,36	€ 3,78	€ 3,44	€ 3,20	€ 3,02
800.000	850.000	€ 4,38	€ 3,80	€ 3,46	€ 3,22	€ 3,03
850.000	900.000	€ 4,40	€ 3,82	€ 3,48	€ 3,24	€ 3,05
900.000	950.000	€ 4,41	€ 3,83	€ 3,50	€ 3,26	€ 3,07
950.000	1.000.000	€ 4,43	€ 3,85	€ 3,51	€ 3,27	€ 3,09
1.000.000	1.050.000	€ 4,44	€ 3,87	€ 3,53	€ 3,29	€ 3,10
1.050.000	1.100.000	€ 4,46	€ 3,88	€ 3,55	€ 3,31	€ 3,12
1.100.000	1.150.000	€ 4,47	€ 3,90	€ 3,56	€ 3,32	€ 3,14
1.150.000	1.200.000	€ 4,49	€ 3,91	€ 3,58	€ 3,34	€ 3,15
1.200.000	1.250.000	€ 4,50	€ 3,93	€ 3,59	€ 3,36	€ 3,17
1.250.000	1.300.000	€ 4,52	€ 3,95	€ 3,61	€ 3,37	€ 3,19



Figura 34 - Costo economico sufficiente in funzione della produzione chilometrica [fonte: Regione Lazio - Studio per la definizione del costo di servizio economicamente sufficiente di produzione dei servizi per l'esercizio di trasporto pubblico locale - 2006]

da km		a km	Costo economico sufficiente (Euro/km)
<	50.000		€ 3,12
50.000	100.000		€ 3,20
100.000	150.000		€ 3,25
150.000	200.000		€ 3,29
200.000	250.000		€ 3,32
250.000	300.000		€ 3,35
300.000	350.000		€ 3,38
350.000	400.000		€ 3,40
400.000	450.000		€ 3,42
450.000	500.000		€ 3,45
500.000	550.000		€ 3,47
550.000	600.000		€ 3,49
600.000	650.000		€ 3,51
650.000	700.000		€ 3,53
700.000	750.000		€ 3,54
750.000	800.000		€ 3,56
800.000	850.000		€ 3,58
850.000	900.000		€ 3,60
900.000	950.000		€ 3,61
950.000	1.000.000		€ 3,63
1.000.000	1.050.000		€ 3,65
1.050.000	1.100.000		€ 3,66
1.100.000	1.150.000		€ 3,68
1.150.000	1.200.000		€ 3,69
1.200.000	1.250.000		€ 3,71
1.250.000	1.300.000		€ 3,73

5.3. I CONTRIBUTI AI COMUNI DEL LAZIO PER IL TRASPORTO PUBBLICO URBANO

In Regione Lazio, oltre agli operatori Trenitalia e Met.Ro. (servizi ferroviari), Co.Tra.L., (servizi su gomma extraurbani e interregionali), ATAC e Trambus, sono presenti circa altri 95 operatori minori che operano nel settore dei servizi di TPL urbano.

Nel 2011, con Deliberazione della Giunta Regionale n. 273 del 10 giugno, la Regione Lazio approva il documento (denominato "allegato A" e di seguito riportato", contenente i finanziamenti erogati ai comuni del Lazio, titolari di contratti di servizio di TPL urbano, per l'anno 2011.



6-8-2011 - BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 29 - Parte prima

ALLEGATO "A"

PROVINCIA DI ROMA

COMUNE	FINANZIAMENTI ATTRIBUITI PER L'ANNO 2011 (A)	PERCORRENZE ANNUE CORRELATE (B)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2011 (C)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2012 (D)
ALBAVO LAZIALE	474.587,93	250.763,00	422.266,24	52.321,69
ANGUILLARA SABAZIA	282.803,36	173.348,00	251.625,28	31.178,10
ANZIO	665.660,41	380.125,00	592.291,43	73.368,98
ARDEA	725.522,03	441.742,96	645.525,72	79.986,31
ARICCIA	448.962,04	237.439,00	329.465,52	49.496,52
ARTERIA	255.522,71	174.985,24	251.944,81	11.477,90
BELLEGA	74.367,85	39.284,00	65.150,93	8.196,35
BRACCIANO	689.711,63	361.941,04	605.665,51	75.046,12
CAMPAGNANO ROMANO	177.452,94	93.975,00	157.889,36	19.563,58
CANALE MONTERANO	127.924,61	67.243,00	113.821,35	14.103,25
CAPENA	309.893,22	164.575,00	275.728,56	34.164,66
CASTEL GANDOLFO	161.788,22	85.829,00	143.951,63	17.836,59
CASTELNUOVO DI PORTO	204.549,65	160.904,00	279.974,10	33.575,25
CAVE	189.787,34	100.236,00	168.863,54	20.923,40
CERVETERI	1.203.678,22	654.859,60	1.070.976,84	132.701,38
CIAMPINO	559.165,62	265.359,00	497.520,42	61.646,20
CIVITAVECCHIA	784.658,38	448.058,00	698.152,49	86.505,89
COLLEFERRO	344.953,36	182.268,00	305.923,44	38.029,92
FIANO ROMANO	180.743,41	95.813,46	160.817,07	19.926,34
FILICINGI	1.092.564,86	1.000.000,00	1.063.913,42	208.648,44
FORTE NUOVA	359.269,10	210.459,00	354.375,10	43.891,00
FORMELLO	265.966,55	164.003,00	237.525,54	28.441,04
FRASCATI	333.573,65	204.558,00	256.798,31	36.775,35
GENZANO	148.099,14	78.729,00	132.572,50	16.426,64
GENZANO DI ROMA	277.292,92	147.335,00	246.722,33	30.570,59
GENZANO DI ROMA **	80.414,95	42.727,15	71.549,48	8.865,47
GROTTAFERRATA	251.556,86	132.848,00	223.823,58	27.733,28
GUIDONIA MONTECELIO	1.051.971,35	556.355,00	935.995,13	115.976,22
GUIDONIA MONTECELIO **	79.385,47	42.000,00	70.633,49	8.751,98
LADISPOLI	885.224,65	467.675,00	787.631,68	97.592,97
LANUVIO	351.970,73	185.976,00	313.167,17	38.803,56
LARIANO	108.367,40	86.630,00	95.420,27	11.947,13
LANZIANA	182.096,26	95.156,00	162.240,38	19.854,88
MARCELLINA	97.340,59	51.433,00	85.608,95	10.731,44
MARINO	675.478,20	358.824,00	601.009,05	74.469,15
MONTECOMPARI	174.115,94	92.000,00	154.920,26	19.195,68
MONTelibretti	142.788,12	75.447,00	127.046,22	15.741,90
MONTETORZIO CATONE	85.706,81	52.558,00	76.257,93	9.448,88
MONTEOTTONDO	289.404,65	152.672,00	257.496,25	31.908,40
MORLUPPO	185.257,99	98.270,59	164.833,93	20.424,06
NEMI	83.971,89	44.348,00	74.714,28	9.257,61
NETTUNO (So. It. S. r.l.)	271.217,53	102.996,42	241.317,09	29.900,44
NETTUNO (Ditta Rubea Roberto)	191.070,43	117.176,00	170.013,58	21.065,85
PALESTRINA	666.684,87	352.240,95	593.185,16	73.499,71
PALEOMBARA SABINA	728.412,99	384.695,00	648.107,96	80.305,03
ROMENZA	694.443,25	375.211,00	537.805,46	66.637,79
RIANO	342.692,91	181.074,00	304.912,20	57.780,71
RIGNANO FLAMINIO	194.650,80	101.424,46	173.191,22	21.459,58
ROCCA DI PAPA	223.575,65	118.127,88	198.927,20	24.648,45
ROCCA PISCIA	91.416,21	60.216,00	81.337,89	10.078,32
SACROFANO	356.310,33	190.533,00	317.028,34	39.281,99
SAN CESAREO	219.593,17	116.003,00	195.383,26	24.209,91
SANTA MARINELLA	486.060,28	246.795,62	432.473,81	53.586,47
SANTOPIETRO	264.371,52	150.930,00	252.130,78	31.240,74
SEGGI	307.191,69	185.433,00	273.124,86	33.866,83
TIVOLI	1.397.424,12	738.631,00	1.243.362,92	154.061,20
TOLFA	170.330,74	96.000,00	151.552,36	18.778,38
TREVIGNANO ROMANO	118.174,26	72.466,00	105.145,97	13.028,29
TREVIGNANO ROMANO ***	4.578,37	2.800,00	4.073,62	504,75
VALMONTONE	178.746,36	106.613,00	159.040,19	19.706,17
VELLETRI	1.482.788,25	886.338,00	1.319.316,39	163.472,36
ZAGAROLO	508.249,63	266.490,29	452.216,86	56.032,77
TOTALF	24.850.450,18	13.571.614,68	22.110.723,54	2.739.676,64

* Finanziamento per ottimizzazione del servizio di TPL attribuito con Del. n. 84349/2006
 ** Finanziamento per ottimizzazione del servizio di TPL attribuito con Del. n. 84682/2005
 *** Finanziamento per ottimizzazione del servizio di TPL attribuito con D.G.R. n. 1075/2004



6-8-2011 - BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 29 - Parte prima

PROVINCIA DI FROSINONE

COMUNE	FINANZIAMENTI ATTRIBUITI PER L'ANNO 2011 (A)	PERCORRENZE ANNUE CORRELATE (B)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2011 (C)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2012 (D)
ALATRI	1.207.461,60	636.004,00	1.074.243,11	133.118,49
ALVITO	115.182,74	75.871,00	102.484,24	12.698,50
ANAGNI	907.897,00	480.457,00	807.804,48	100.092,52
AQUINO	201.847,62	106.653,00	179.594,81	22.252,81
ARCE	401.556,39	229.288,00	357.286,18	44.270,21
ARNARA	119.671,16	73.386,00	106.477,83	13.193,33
ARPINO	215.969,23	113.942,00	191.603,46	23.765,77
ATINA	197.611,03	121.732,00	175.825,09	21.785,94
AUSONIA	95.124,58	62.659,00	94.627,42	10.497,16
BOVILLE ERNICA	204.605,83	125.430,00	182.048,24	22.557,09
CASALTICCO	34.244,60	21.000,00	30.469,25	3.775,35
CASALVIERI	129.041,86	85.000,00	114.815,44	14.226,42
CASSINO (Aut. Encl. Mastrottoni s.p.a.)	312.344,54	187.224,00	277.909,63	34.434,91
CASSINO (Aut. L. Magre e figli s.r.l.)	950.214,80	503.259,00	845.456,00	104.757,80
CASTELNUOVO PARANO	44.646,78	27.391,00	39.742,42	4.904,36
CASTRO DEI VOLSCI	359.023,56	218.941,00	319.442,80	39.581,16
CASTROCIELLO	140.140,37	74.048,00	124.650,38	15.489,99
CECCANO	572.909,82	330.000,00	514.197,25	63.712,57
CEPRANO	363.386,84	192.008,00	323.324,69	40.062,15
CERVARO	100.907,35	66.458,00	89.762,67	11.124,69
COLFELICE	93.866,83	53.600,00	83.518,33	10.348,50
COLLEPARDO	82.881,18	43.793,00	73.743,81	9.137,37
CORENO AUSONIO	95.442,94	54.300,00	84.920,68	10.522,26
ESPERIA	287.381,44	149.205,00	251.249,86	31.131,58
FERENTINO	1.216.126,56	653.295,00	1.100.025,81	136.300,75
FILETTINO	157.893,05	96.425,00	140.485,89	17.407,17
FREGGI	141.197,10	89.752,25	125.625,27	15.571,83
FROFANA LIRI	147.934,52	84.478,00	131.625,25	16.309,27
FROSINONE	2.308.185,50	1.219.694,45	2.082.715,99	294.469,51
FUMONE	75.172,53	46.099,00	66.885,02	8.287,51
GALLINARO	105.838,95	64.905,00	94.170,57	11.668,38
GIARCINO	127.808,77	67.532,00	113.718,29	11.090,48
MONTE SAN GIOVANNI CAMPANO	730.110,49	385.779,00	649.618,32	80.492,17
MOROLO	195.465,60	124.294,00	174.805,94	21.659,66
PALIANO	342.347,44	180.891,00	304.604,81	37.742,63
PASTENA	166.011,56	87.718,00	147.709,71	18.302,25
PATRICA	165.516,48	101.500,00	147.268,86	18.247,62
PICINISCO	115.804,43	71.628,00	103.927,14	12.877,29
PIEDIMONTE S. GERMANO	103.370,04	53.034,00	89.304,59	11.065,45
PIGNATARO INTERAMNA	169.730,64	104.084,00	151.018,42	18.712,22
POFI	244.284,38	129.076,00	217.352,87	26.931,51
PONTECORVO	495.243,09	261.943,00	441.089,12	54.653,97
RIPPI	128.938,72	76.514,00	114.723,67	14.215,05
ROCCA D'ARCE	111.934,12	63.917,00	89.593,77	12.340,35
ROCCASECCA	294.387,95	155.550,00	261.932,69	32.455,26
SAN BIAGIO SARACINISCO	46.804,88	28.702,00	41.644,80	5.160,08
SAN GIOVANNI INCARICO	115.406,19	60.979,00	107.583,05	12.723,14
SAN VITTORE DEL LAZIO	109.479,16	72.114,00	97.409,46	12.069,70
SANT'ELIA FUMERAPIDO	171.692,57	105.287,00	152.763,68	18.928,89
SANTOPADRE	52.222,33	52.645,00	82.055,14	10.167,19
SETTEFRATI	124.920,36	71.772,00	111.148,32	13.772,04
SGURGOLA	142.739,56	75.702,00	127.003,01	15.736,55
SORA	499.254,43	285.091,00	444.222,24	55.042,19
SORA (Per linee dismesse dal Co.Tra.L.)	48.202,37	25.800,00	42.888,22	5.314,15
STRANGOLAGALLI	121.862,31	64.350,00	108.427,41	13.434,90
SUPINO	211.417,85	129.648,00	188.109,76	23.308,09
TORRE CAJETANI	59.144,68	38.959,00	52.624,18	6.520,50
TORRICE	94.701,59	62.380,00	84.261,07	10.440,52
TREVI NEL LAZIO	65.227,90	40.000,00	58.036,75	7.191,15
TRIVIGLIANO	61.712,49	40.600,00	54.908,60	6.803,59
VALLECORSA	107.132,57	65.697,00	95.321,57	11.811,00
VALLEGGIONDA	187.055,05	114.709,00	166.432,91	20.622,18
VEROLI	718.324,12	380.096,00	639.131,36	79.192,76
VICALVI	15.181,14	10.000,00	13.507,47	1.673,67
VILLA LATINA	57.216,58	35.067,00	40.908,65	6.307,93
VILLA SANTA LUCIA	106.844,85	56.435,00	95.065,57	11.779,28
VILLA SANTO STEFANO	93.618,72	61.667,00	83.297,88	10.321,14
TOTALE	18.046.147,37	10.011.316,70	16.056.621,67	1.989.525,70



6-8-2011 - BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 29 - Parte prima

PROVINCIA DI LATINA

COMUNE	FINANZIAMENTI ATTRIBUITI PER L'ANNO 2011 (A)	PERCORRENZE ANNUE CORRELATE (B)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2011 (C)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2012 (D)
APRILIA (Ago Uno s.r.l.)	673.191,80	355.772,27	598.974,72	74.217,08
APRILIA (Nuova Tesei Bus s.r.l.)	146.691,60	77.497,63	130.519,36	16.172,24
CASTELFORTE	205.051,78	117.092,00	182.445,53	22.606,25
CISTERNA DI LATINA (Aut.La Cisterna s.n.c.)	145.825,55	81.020,00	129.748,78	16.076,77
CISTERNA DI LATINA (Aut.La Ma.pe. s.n.c.)	68.385,21	43.328,00	60.845,98	7.539,23
CISTERNA DI LATINA (Ditta Ronci Benedetto)	302.089,68	177.292,00	268.785,33	33.304,35
CISTERNA DI LATINA (Sordilli Tours s.n.c.)	441.636,02	261.592,00	392.947,17	48.688,85
CORI	248.581,00	151.896,00	221.175,80	27.405,20
FONDI	388.745,03	238.391,00	345.887,23	42.857,80
FORMIA	1.193.619,62	630.622,00	1.062.027,16	131.592,46
FORMIA **	245.851,33	129.890,00	218.747,07	27.104,26
GAETA	355.867,27	218.229,00	316.634,13	39.233,14
LATINA	3.608.852,47	1.906.569,00	3.210.988,90	397.863,57
LENOLA	117.378,38	71.980,00	104.437,82	12.940,56
MAENZA	119.655,48	68.326,00	106.463,87	13.191,61
MINTURNO	655.639,52	373.662,00	583.357,52	72.282,00
MONTE SAN BIAGIO	196.954,90	118.200,00	175.241,30	21.713,60
PONTINIA	333.372,58	204.740,00	296.619,40	36.753,18
PONZA	441.667,55	270.777,00	392.975,22	48.692,33
PRIVERNO	431.984,42	256.754,00	384.359,62	47.624,80
PROSEDI	165.373,00	94.432,00	147.141,20	18.231,80
ROCCAGORGA	203.038,59	126.744,00	180.654,28	22.384,31
SABAUDIA	499.623,29	306.384,00	444.541,54	55.081,75
SAN FELICE CIRCEO	547.395,50	335.480,12	487.047,03	60.348,47
SERMONETA	193.832,57	118.864,00	172.463,20	21.369,37
SEZZE	634.220,61	362.160,00	564.299,97	69.920,64
SONNINO	114.801,61	75.620,00	102.145,13	12.656,48
SPERLONGA	92.514,92	60.940,00	82.315,47	10.199,45
SPIGNO SATURNIA	126.110,85	77.335,00	112.207,56	13.903,29
SS. COSMA E DAMIANO	339.302,68	194.818,00	301.895,73	37.406,95
TERRACINA	706.699,83	403.542,00	628.788,60	77.911,23
TOTALE	13.943.954,64	7.909.949,02	12.406.681,62	1.537.273,02

** Finanziamento per ottimizzazione del servizio di TPL attribuito con Det. n. B4349/2006



6-8-2011 - BOLLETTINO UFFICIALE DELLA REGIONE LAZIO - N. 29 - Parte prima

PROVINCIA DI RIETI

COMUNE	FINANZIAMENTI ATTRIBUITI PER L'ANNO 2011 (A)	PERCORRENZE ANNUE CORRELATE (B)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2011 (C)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2012 (D)
AMATRICE	412.296,18	217.851,00	366.841,94	45.454,24
CANTALICE	146.327,45	77.317,00	130.195,35	16.132,10
CASTEL S. ANGELO	76.573,62	50.438,00	68.131,64	8.441,98
CITTADUCALE	298.048,35	157.484,00	265.189,54	32.858,81
CONTIGLIANO	337.290,30	178.219,00	300.105,20	37.185,10
LEONESSA	508.527,54	268.698,00	452.464,13	56.063,41
MAGLIANO SABINA	233.467,76	123.313,00	207.728,74	25.739,02
POGGIO MIRTETO	680.808,12	361.026,00	605.751,37	75.056,75
RIETI	3.413.824,92	1.286.531,00	3.037.462,46	376.362,46
SCANDRIGLIA	198.239,66	104.710,00	176.384,42	21.855,24
TOTALE	6.305.403,90	2.825.587,00	5.610.254,79	695.149,11

PROVINCIA DI VITERBO

COMUNE	FINANZIAMENTI ATTRIBUITI PER L'ANNO 2011 (A)	PERCORRENZE ANNUE CORRELATE (B)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2011 (C)	FINANZIAMENTI IMPUTATI ALL'ESERCIZIO 2012 (D)
BAGNOREGIO	362.916,44	207.235,92	322.906,15	40.010,29
BASSANO ROMANO	97.327,07	59.644,00	86.597,10	10.729,97
BLERA	46.632,99	31.200,00	41.491,86	5.141,13
CANINO	80.679,55	49.475,00	71.784,91	8.894,64
CAPRANICA	80.979,98	48.960,00	72.052,22	8.927,76
CAPRAROLA	167.334,72	88.417,00	148.886,64	18.448,08
CIVITA CASTELLANA	773.592,01	408.754,00	688.306,15	85.285,86
CORCHIANO	111.992,42	59.175,00	99.645,64	12.346,78
FABRICA DI ROMA	136.632,43	90.000,00	121.569,17	15.063,26
GALLESE	119.276,58	63.024,00	106.126,75	13.149,83
GRAFFIGNANO	111.127,77	73.200,00	98.876,32	12.251,45
MONTALTO DI CASTRO	409.201,36	234.092,00	364.088,32	45.113,04
MONTEFIASCONE	464.069,51	264.143,00	412.907,44	51.162,07
MONTEROSI	36.099,04	22.082,00	32.039,17	3.969,87
NEPI	329.724,63	174.185,00	293.373,62	36.351,01
ORTE	322.584,40	197.740,23	287.020,58	35.563,82
RONCIGLIONE	170.329,99	90.000,00	151.551,69	18.778,30
SORIANO NEL CIMTINO	145.886,58	102.813,00	129.803,09	16.083,49
SUTRI	138.100,92	84.688,00	122.875,77	15.225,15
TARQUINIA	1.030.870,22	588.161,00	917.220,32	113.649,90
VETRALLA	175.074,00	107.361,00	155.772,69	19.301,31
VITERBO	1.787.880,50	944.691,00	1.590.772,78	197.107,72
TOTALE	7.098.223,11	3.989.041,15	6.315.668,38	782.554,73
TOTALE GENERALE	70.244.179,20	38.307.568,55	62.500.000,00	7.744.179,20



5.4. CONSIDERAZIONI SUI DATI DI COSTO E PRODUZIONE DEL SERVIZIO IN REGIONE LAZIO

Sulla base delle informazioni riportate nei bilanci Cotral (e riepilogate nel paragrafo 5.1.6) si ricava quanto segue.

In virtù del contratto di servizio con la Regione Lazio, la Società Cotral ha incassato nel periodo 2002-2008 la somma di 190089000 Euro/anno e nel periodo 2009-2010 la somma di 233000000 Euro/anno (con un incremento, del secondo valore rispetto al primo, di 42911000 Euro/anno pari al 22.57% all'anno).

I dati della produzione del servizio extraurbano, misurata in vett·km in servizio programmato, nei periodi suddetti sono riportati nella tabella che segue.

Tabella 9 - Dati di produzione del servizio in vett·km in servizio programmato nei periodi 2002-2008 e 2009-2010 in Regione Lazio [elaborazione su dati di fonte Cotral - Bilanci di esercizio 2002-2010]

	2002	2008	2009	2010
vett·km in servizio programmato	79069771	79569651	79671591	80317880
	periodo 2002-2008		periodo 2009-2010	
valore medio in vett·km/anno	79712145		79994736	
differenza tra i valori medi in vett·km/anno			+282590	
differenza tra i valori medi in percentuale			+0.35%	

Confrontando i dati, si rileva che l'incremento di contributo regionale del 22.57% annuo corrisponde ad un incremento di produzione, in termini di vett·km prodotti, il cui valore massimo viene attinto tra gli anni 2002 e 2010 ed è pari all'1.58%. L'incremento percentuale della produzione nel secondo periodo rispetto al primo, misurato tra i valori medi di produzione, è invece pari allo 0.35%.

In termini di contributo per chilometro di servizio, nel periodo 2002-2010 questo varia tra un minimo di 2.375 €/km nel 2004 e un massimo di 2.925 €/km nel 2009 (infine, nel 2010, l'ultimo valore disponibile è pari a 2.901 €/km).

Il contributo per chilometro di servizio erogato per il 2011 ai comuni della regione per il servizio di TPL urbano (si vedano i dati riportati nel paragrafo 5.3 e sintetizzati nella Tabella 10) varia, in termini di valore medio per provincia, dal minimo di 1.763 €/km in Provincia di



Latina al massimo di 2.232 €/km in Provincia di Rieti (si tenga presente che nei dati circa i finanziamenti ai comuni per il TPL urbano non sono compresi quelli relativi al Comune di Roma che pertanto è escluso dalle presenti considerazioni). Il valore medio regionale è pari a 1.834 €/km.

Tabella 10 - Finanziamenti regionali per i servizi di TPL urbano aggregati per province - anno 2011 [elaborazione su dati pubblicati sul BURL n. 29 del 06 agosto 2011]

Provincia	Viterbo	Rieti	Latina	Frosinone	Roma
Finanziamento (Euro)	7 098 223.11	6 305 403.90	13 943 954.64	18 046 147.37	24 850 450.18
Percorrenza annua (km)	3 989 041.15	2 825 587.00	7 909 949.02	10 011 376.70	13 571 614.68
Finanziamento a chilometro (Euro/km)	1.779	2.232	1.763	1.803	1.831
<hr/>					
Finanziamento totale erogato (Euro)	70 244 179.20				
Percorrenza totale regionale (km)	38 307 568.55				
Valore medio regionale del finanziamento a chilometro (Euro/km)	1.834				

La differenza tra il contributo regionale a Cotral per i servizi extraurbani nel 2010 (pari a 2.901 €/km) e il contributo medio regionale per i servizi urbani nel 2011 (pari a 1.834 €/km) è di 1.067 €/km. Vale a dire che il contributo per chilometro riconosciuto a Cotral nel 2010 è superiore al contributo per chilometro medio riconosciuto ai comuni della Regione per il 2011 del 58.18%.

5.5. LE CRITICITÀ RILEVATE DAI CITTADINI DELLA PROVINCIA DI LATINA NELLO SCENARIO ATTUALE

Nell'elaborato "*Documentazione relativa al processo di partecipazione e condivisione con i cittadini, gli amministratori locali e i soggetti portatori di interessi*", allegato al Piano, si riportano le indicazioni fornite dai cittadini della Provincia di Latina che, intervistati



nell'ambito della campagna di indagine sulla mobilità che è stata realizzata per definire al meglio le caratteristiche degli spostamenti in provincia, hanno risposto circa le loro esigenze e aspettative nei confronti del trasporto pubblico.

Gli intervistati che hanno risposto fornendo indicazioni hanno manifestato da una a tre esigenze/criticità.

Considerando che gran parte di queste esigenze/criticità erano attinenti ai servizi di trasporto comunali, che alcune non erano tecnicamente risolvibili e che altre sono state soddisfatte, dall'analisi del campione può stimarsi che nelle ipotesi ideali di massima integrazione tra sistemi diversi, massimo coordinamento degli orari e nuove relazioni O/D il bacino di utenti del trasporto collettivo potrebbe potenzialmente incrementarsi di una percentuale che varia dal 4 al 19% della popolazione assunta come riferimento.



6. L'EVOLUZIONE DELLO SCENARIO ATTUALE IN ASSENZA DI INTERVENTI

6.1. LA TENDENZA DEMOGRAFICA A SISTEMA SOCIO-ECONOMICO INVARIATO

La popolazione della Provincia di Latina, al gennaio del 2010, conta 551217 individui. Dieci anni prima, all'inizio del 2000, era pari a 491506 individui ed è quindi cresciuta di oltre il 12% nel decennio considerato.

La domanda di spostamento è generata con diversa intensità dalle diverse fasce di età.

In particolare, degli oltre 555000 spostamenti medi giornalieri, solo il 6.18% sono effettuati con trasporto collettivo. Degli spostamenti effettuati con il trasporto collettivo oltre il 41% sono per motivo di studio e il 35% per motivi di lavoro.

La prevalenza nell'uso del trasporto collettivo da parte di chi si sposta per motivo di studio è vieppiù evidenziata dal fatto che tra gli spostamenti per lavoro solo l'8% avviene con modo collettivo mentre tra gli spostamenti per motivo di studio oltre il 46% avviene mediante il trasporto collettivo.

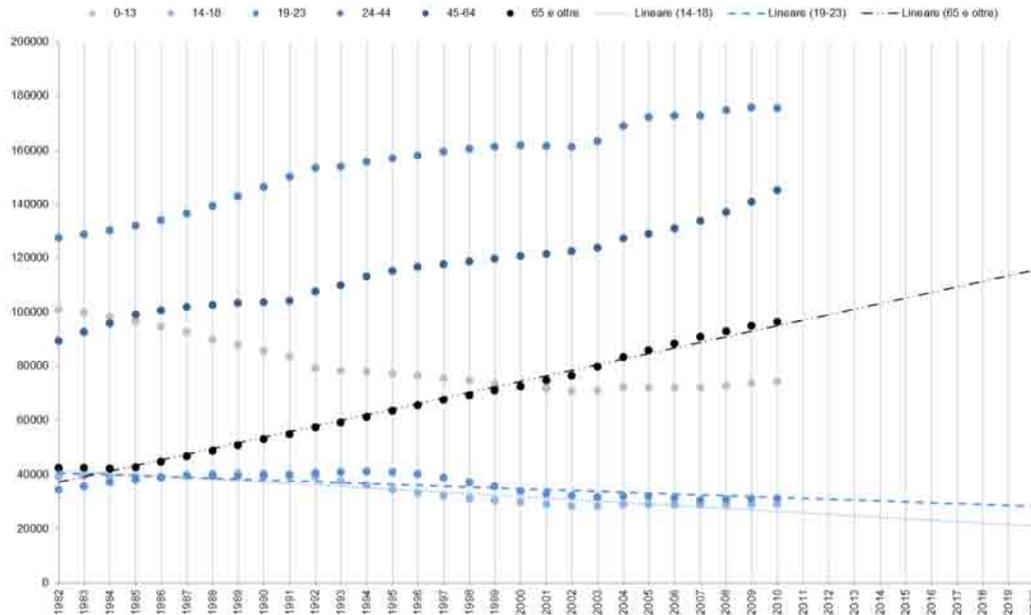
Pertanto, volendo indagare le ricadute sul livello di mobilità dell'evoluzione demografica della popolazione è opportuno analizzare anche come è variata nel tempo la composizione per fasce d'età. Nella tabella che segue è riportata la distribuzione percentuale della popolazione all'interno di sei fasce d'età nei due ultimi decenni. Volendo stimare la quantità di popolazione appartenente a ciascuna fascia d'età nei prossimi dieci anni si ottengono gli andamenti tendenziali riportati nella Figura 35. La stima della popolazione complessiva al 2020 è di 573387 individui. La ripartizione in fasce d'età stimata al 2020 è riportata in Tabella 12.



Tabella 11 - Distribuzione in fasce d'età della popolazione residente in Provincia di Latina [elaborazione su dati ISTAT]

Dati assoluti					
Fascia d'età / Anno	1990	2000	2010		
0-13	85412	72492	74259		
14-18	40556	29981	28780		
19-23	39630	33907	31118		
24-44	146369	161704	175366		
45-64	103739	120876	145311		
65_oltre	52939	72546	96383		
Totale pop. resid.	468645	491506	551217		
Dati percentuali					
Fascia d'età / Anno	1990	2000	2010	Ultimi 10 anni	Ultimi 20 anni
0-13	18.2%	14.7%	13.5%	-1.3%	-4.8%
14-18	8.7%	6.1%	5.2%	-0.9%	-3.4%
19-23	8.5%	6.9%	5.6%	-1.3%	-2.8%
24-44	31.2%	32.9%	31.8%	-1.1%	0.6%
45-64	22.1%	24.6%	26.4%	1.8%	4.2%
65_oltre	11.3%	14.8%	17.5%	2.7%	6.2%
Totale	100.0%	100.0%	100.0%		

Figura 35 - Stima lineare della popolazione suddivisa in fasce d'età [elaborazione su dati ISTAT]





In definitiva, considerando critiche le due fasce d'età comprese tra 14 e 18 anni e da 65 anni in poi, è possibile effettuare le seguenti stime riferendosi ad un orizzonte breve di tre anni e ad un orizzonte lungo fissato al 2020.

I valori ottenuti, da usare per le valutazioni economiche di prima approssimazione, sono i seguenti:

- stima della popolazione di 14-18 anni di età al 2015: 23888 (-17% rispetto al 2010);
- stima della popolazione di 14-18 anni di età al 2020: 21183 (-26% circa rispetto al 2010);
- stima della popolazione di 65 anni di età e oltre al 2015: 105338 (+9% circa rispetto al 2010);
- stima della popolazione di 65 anni di età e oltre al 2020: 115653 (+20% rispetto al 2010).

Tabella 12 - Previsione della distribuzione in fasce d'età della popolazione residente in Provincia di Latina [elaborazione su dati ISTAT]

Dati assoluti			
Fascia d'età / Anno	2010	2020 (stima)	
0-13	74259	54988	
14-18	28780	21183	
19-23	31118	28361	
24-44	175366	196730	
45-64	145311	156472	
65_oltre	96383	115653	
Totale pop. resid.	551217	573387	
Dati percentuali			
Fascia d'età / Anno	2010	2020 (stima)	Variazione stimata nei prossimi 10 anni
0-13	13.5%	9.6%	-3.9%
14-18	5.2%	3.7%	-1.5%
19-23	5.6%	4.9%	-0.7%
24-44	31.8%	34.3%	2.5%
45-64	26.4%	27.3%	0.9%
65_oltre	17.5%	20.2%	2.7%
Totale	100.0%	100.0%	



6.2. LA DOMANDA DI SPOSTAMENTO A SISTEMA SOCIO-ECONOMICO INVARIATO

Considerando che grazie alle indagini condotte dalla Provincia è possibile valutare il numero di spostamenti medio prodotto dalla popolazione appartenente a determinate fasce d'età, è possibile stimare il numero di spostamenti futuri attesa la variazione della popolazione descritta nel paragrafo precedente.

Tabella 13 - Confronto tra la domanda di mobilità attuale e la domanda di mobilità futura [elaborazione su dati ISTAT]

Dati assoluti			
Fascia d'età / Anno	2010	2020 (stima)	
0-13	74259	54988	
14-18	28780	21183	
19-64	351795	381563	
65_oltre	96383	115653	
Totale pop. resid.	551217	573387	
Quota pop. mobile			
Fascia d'età / Anno	2010		
0-13	0		
14-18	0.822		
19-64	0.771		
65_oltre	0.527		
Spostamenti prodotti			
Fascia d'età / Anno	2010	2020 (stima)	Variazione stimata nei prossimi 10 anni
0-13	0	0	0
14-18	30607	22528	-8079
19-64	434290	471039	36749
65_oltre	77567	93075	15508
Totale	542465	586642	44177

6.3. LA MOBILITÀ CON MEZZO PRIVATO

I dati ACI mostrano che al 31.12.2009 le autovetture circolanti in Provincia di Latina sono pari a 345117 con una dotazione autovetture/abitante pari a 0.63. Alla stessa epoca, il dato italiano è pari a 0.60 autovetture/abitante, il dato medio delle province campane e lombarde è rispettivamente 0.58 e 0.59 e il dato medio delle province

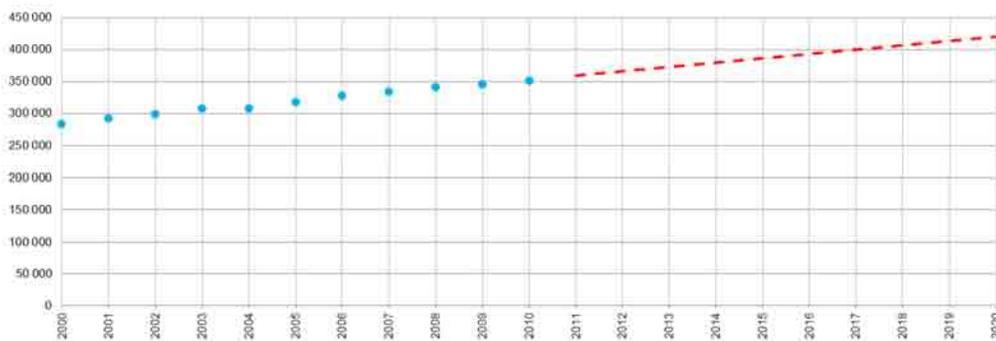


del Lazio è 0.66. Emerge che la Provincia di Latina, pur con dotazione superiore al valore nazionale e al valore medio delle province campane e lombarde, ha tuttavia la dotazione minima di auto per abitante rispetto a tutte le altre province del Lazio.

Il numero di autovetture in Provincia di Latina in undici anni passa da 283740 a 350613 con un incremento del 23.6% ad un tasso medio annuo di oltre il 2.1%.

Ipotizzando lo stesso andamento nei prossimi dieci anni risulterebbe nel 2020 un parco auto di circa 421000 vetture.

Figura 36 - Andamento tendenziale del parco autovetture in Provincia di Latina [serie storica: fonte ACI]



Sulla base della tendenza rilevata nei prossimi anni si può stimare, in prima approssimazione, un incremento annuo di circa 7000 autovetture private **in assenza di interventi, come l'efficientamento dei servizi di trasporto collettivo, finalizzati a mitigare la tendenza in atto.**



7. CONTENUTI E PROPOSTE PROGETTUALI DEL PIANO

7.1. LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELLA DEFINIZIONE DEGLI SCENARI DI PROGETTO

Sulla base delle analisi svolte nel primo e nel secondo stralcio del Piano, sulla base di un processo di condivisione sviluppato durante tutto l'iter progettuale con i cosiddetti portatori di interessi (intendendo tra questi le associazioni di cittadini e di consumatori, le organizzazioni sindacali, i dirigenti degli istituti scolastici, gli amministratori locali), in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo di una procedura VAS (di cui si sono applicati i principi ispiratori sin dall'ideazione del Piano), sulla base delle risultanze della campagna di indagine svolta ad hoc presso un campione molto elevato di cittadini residenti nei comuni della Provincia di Latina, sono stati individuati i principali collegamenti sovracomunali che dovranno far parte del set di collegamenti minimi.

Secondo quanto previsto dalla normativa vigente, con l'obiettivo di razionalizzazione della rete del trasporto pubblico extraurbano su gomma, secondo principi di economicità ed efficienza, sono state previste le seguenti azioni:

- eliminazione delle sovrapposizioni tra modalità diverse di trasporto collettivo;
- massimo potenziamento dell'integrazione modale ovvero previsione di linee di adduzione al ferro e sottolineatura della necessità di sviluppare il migliore coordinamento tra gli orari di ferro e gomma anche attraverso la richiesta di appositi tavoli tecnici tra le aziende esercenti;
- massimo potenziamento dell'accessibilità ai servizi scolastici, sanitari e socio-amministrativi.



Si è adottato pertanto un metodo di progettazione basato sulla domanda che non è consistito in una rivisitazione delle linee attuali ma in un completo ridisegno delle linee basato su uno studio approfondito delle relazioni Origine/Destinazione.

Sia nella progettazione dei collegamenti, ma anche nell'individuazione dei nodi di interscambio, ci si è posti il problema della qualità del servizio intendendo con ciò affidabilità e puntualità del servizio. Per facilitare alle aziende il raggiungimento di tale obiettivo, nel disegno della rete si è assunta, per quanto possibile, la soglia massima di un'ora per la durata di uno spostamento con un servizio di collegamento diretto.

Di seguito si richiamano sinteticamente le conclusioni degli studi condotti sul sistema di relazioni tra i maggiori comuni della provincia che hanno costituito la premessa per la suddivisione del bacino in unità di rete e per la progettazione dei collegamenti.

7.1.1. La simulazione degli spostamenti e le relazioni tra i comuni della provincia

L'approccio seguito è basato su metodi di simulazione matematica che consentono di verificare il funzionamento della rete e forniscono il supporto necessario alla progettazione dei collegamenti.

Le indicazioni fornite dalle simulazioni con modelli matematici sono state integrate e tarate con i risultati dell'indagine a domicilio condotta presso tutti i comuni della Provincia di Latina.

Dall'analisi dei risultati emerge come sul territorio siano presenti sei poli attrattori e generatori di spostamenti suddivisibili in due livelli in funzione dell'entità dei volumi di traffico attratti e generati. Al primo livello appartengono i quattro poli principali costituiti dal capoluogo Latina, dalle città di Aprilia e Cisterna di Latina e dalla conurbazione di Formia e Gaeta nel sud del territorio pontino. Al secondo livello, inferiore per volumi di traffico generati e attratti, appartengono le città di Fondi e Terracina.

In comune di Latina, ricordato che la gran parte degli spostamenti ha destinazione interna al territorio comunale, i principali scambi si



registrano con i comuni di Aprilia (circa il 4% del totale degli spostamenti per lavoro), di Sabaudia, di Cisterna e di Sezze. Per motivi di studio gli spostamenti motorizzati generati sono il 3% del totale e sostanzialmente concentrati all'interno del comune (il 79%), come era ragionevole attendersi, mentre Latina accoglie studenti da gran parte dei comuni della provincia e in particolare da Sezze, Sonnino, Sabaudia, Pontinia, Cisterna e Sermoneta.

Per Aprilia si è stimato che circa il 32% degli spostamenti motorizzati ha per destinazione comuni esterni alla provincia di Latina mentre il 4% circa ha per destinazione gli altri comuni della provincia. In particolare, gli scambi avvengono principalmente con i comuni di Cisterna di Latina, Latina, Norma, Pontinia, San Felice Circeo, Sermoneta e Sezze.

A Cisterna di Latina circa il 17% degli spostamenti motorizzati giornalieri ha destinazioni esterne alla provincia mentre quelli verso altri comuni della provincia sono circa il 16% del totale. Gli spostamenti per lavoro avvengono prevalentemente con i comuni di Aprilia, Cori, Latina, Norma, Rocca Massima, Sonnino e Terracina. Per motivo di studio, gli spostamenti si ripartiscono tra Cisterna stessa, Latina e altri comuni esterni alla provincia.

A Formia gli spostamenti giornalieri motorizzati generati restano all'interno del territorio comunale per il 67% mentre il 20% è diretto verso altri comuni della provincia. Il restante 13% ha destinazione fuori della provincia. Gli spostamenti generati per lavoro sono circa il 38% del totale e hanno per destinazione prevalente i comuni di Fondi, Gaeta, Itri, Latina, Minturno e Terracina. Per studio, gli spostamenti motorizzati hanno destinazione Gaeta, Minturno e l'esterno della provincia. A Formia giungono invece studenti da Campodimele, Fondi, Gaeta, Itri, Lenola, Minturno, Santi Cosma e Damiano e Ponza. Per quanto riguarda Gaeta, il 12% degli spostamenti motorizzati ha destinazione esterna alla provincia e la gran parte degli spostamenti resta all'interno del territorio comunale (oltre il 53%). Il restante 35% è diretto prevalentemente verso Formia, Itri e Latina. Gli spostamenti per studio avvengono verso Formia e verso l'esterno della provincia.

Nel comune di Fondi gli spostamenti motorizzati hanno per il 4% destinazioni esterne alla provincia e per il 13% destinazioni in altri comuni della provincia. In particolare, gli spostamenti per lavoro verso gli altri comuni hanno per destinazione prevalente i centri di Formia,



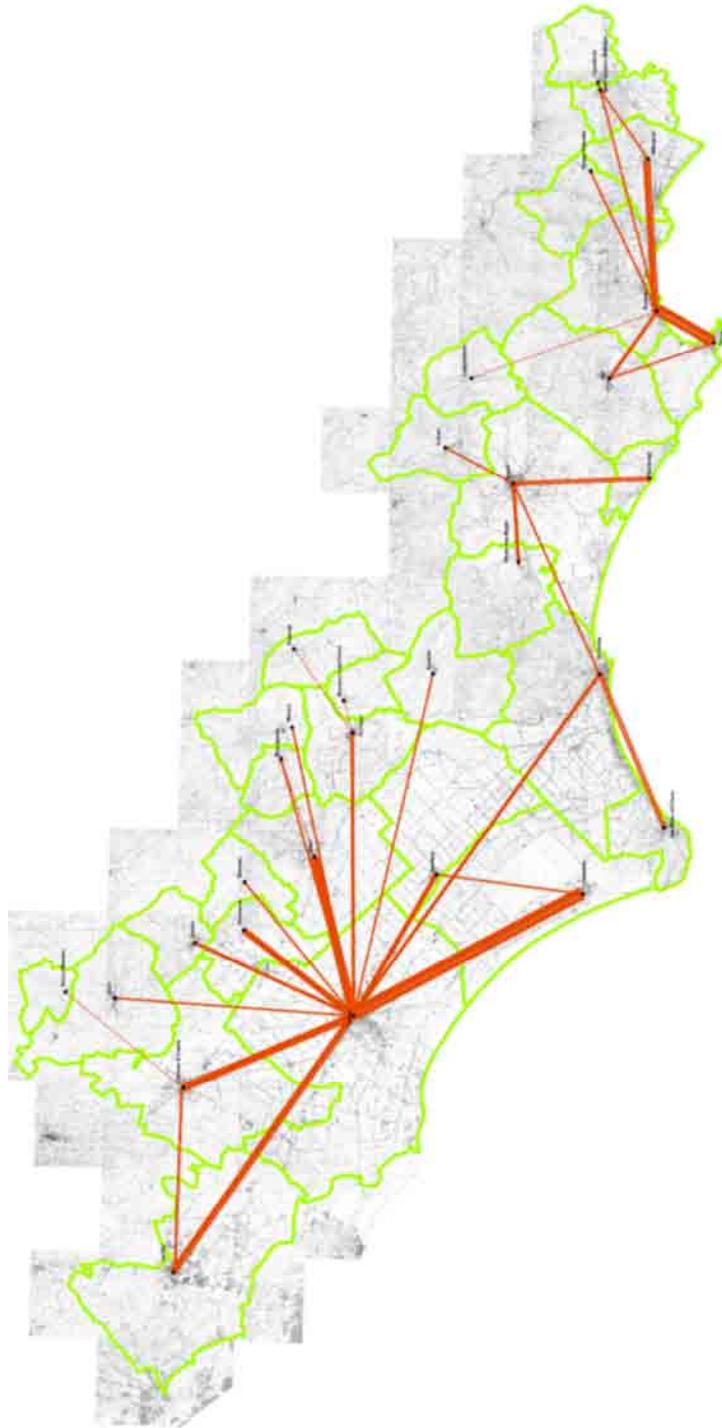
Latina, Lenola, Monte S. Biagio, Sperlonga e Terracina. Per motivo di studio gli spostamenti si ripartiscono tra Fondi stessa, Formia, Latina e Terracina. A Fondi arrivano studenti provenienti da Lenola, Monte San Biagio e Terracina.

A Terracina la percentuale di spostamenti motorizzati per lavoro è il 32%. Gli spostamenti interni sono il 62% e gli altri hanno destinazione prevalente l'esterno dell'area di studio (l'11%), Latina (il 9%), Sabaudia, Fondi e Formia. Per motivo di studio gli spostamenti rilevati sono il 6% e di questi il 67% sono interni e il 22% ha destinazione Latina. Provengono inoltre studenti prevalentemente da Fondi, Monte San Biagio e San Felice Circeo.

Nella pagina che segue è rappresentato, attraverso le cosiddette "linee di desiderio", il sistema delle relazioni tra i maggiori comuni della Provincia, come ricostruito nel corso degli studi condotti per la stesura del Piano di Bacino.



Figura 37 – Rappresentazione con linee di desiderio delle relazioni tra i comuni della Provincia





7.1.2. Nodi di interscambio e struttura della rete

Dalle analisi condotte sul sistema di relazioni tra i centri urbani della provincia, sviluppate nel primo stralcio del Piano e sinteticamente richiamate nel paragrafo precedente, e da un'attenta lettura dell'orografia e delle infrastrutture stradali del bacino suddiviso in unità di rete (si veda la Figura 38) deriva l'impostazione data alla struttura della rete e dei collegamenti del trasporto pubblico in provincia di Latina.

In particolare, si è definita una struttura policentrica basata su sei poli rappresentati da altrettante conurbazioni che comprendono oltre il 66% della popolazione provinciale (pari a 555692 residenti al 1° gennaio 2011, fonte ISTAT) e che costituiscono le origini e le destinazioni dei collegamenti strategici su gomma ovvero i principali interscambi della rete portante su gomma.

Tabella 14 – Nodi principali di interscambio per i collegamenti strategici su gomma e dati di popolazione al gennaio 2011 [fonte: ISTAT]

Nodo di interscambio:	A1 Latina	A2 Aprilia	A3 Formia-Gaeta	A4 Terracina	A5 Fondi	A6 Cisterna di Latina
Popolazione:	119804	70349	59117	44480	37770	35480
Percentuale rispetto al totale provinciale:	21.56%	12.66%	10.64%	8.00%	6.80%	6.38%

L'attività di individuazione dei nodi di interscambio è stata sviluppata parallelamente alla progettazione dei collegamenti strategici. In particolare, si è tenuto conto dell'opportunità offerta dal dispiegarsi lungo tutto il territorio provinciale del collegamento ferroviario Roma-Latina-Formia-Napoli. L'individuazione dei nodi di interscambio principali risponde pertanto anche ad una logica di potenziamento degli scambi con la ferrovia oltre che con le linee su gomma di adduzione alle linee principali. I poli di Latina e Formia-Gaeta dispongono di un collegamento Intercity verso Roma e Napoli rappresentando perciò punti di accesso privilegiati alla rete ferroviaria principale nazionale e al sistema dei collegamenti sovraprovinciali. Ai servizi ferroviari, ancorché di livello regionale, hanno accesso anche gli altri poli. Aprilia, attraverso la stazione di Campoleone, Cisterna di



Latina e Fondi con le proprie stazioni e infine Terracina collegata alla ferrovia Roma-Formia-Napoli attraverso la linea Terracina-Priverno, linea secondaria delle FS.

Come già detto, nella progettazione dei collegamenti e degli interscambi, per facilitare il raggiungimento di obiettivi di affidabilità e puntualità del servizio, per quanto possibile, si è assunta la soglia massima di un'ora per la durata di uno spostamento con un servizio di collegamento diretto.

Calcolando il valore medio della velocità commerciale attraverso elaborazioni basate sugli orari diffusi dalla COTRAL sul proprio sito web si è potuto verificare che con collegamenti di un'ora, partendo dal capoluogo (nodo A1) è possibile servire tutte le relazioni del bacino settentrionale della provincia mentre analogamente, partendo da Formia-Gaeta (nodo A3) è possibile servire le relazioni del bacino meridionale. Ciò è perfettamente coerente con l'idea di fondo di privilegiare i servizi ferroviari come dorsale di raccolta e redistribuzione sulle distanze medio-lunghe.

7.1.3. I principi alla base della definizione dei collegamenti

Sulla base delle considerazioni sinora svolte sono stati individuati i collegamenti sovracomunali che dovranno far parte del set di collegamenti minimi.

La progettazione dei collegamenti ha assunto come principio informatore quello di potenziare quanto più possibile l'adduzione ai servizi ferroviari e soddisfare il maggior numero di relazioni a domanda forte allo scopo di costruire un'alternativa al trasporto su auto privata tenendo pur sempre conto delle limitazioni sulla lunghezza di cui si è detto in precedenza. Pertanto le finalità suddette sono state perseguite subordinatamente alla verifica della lunghezza dei collegamenti e quindi alla durata dello spostamento a bordo (con alcune eccezioni dovute in un caso alla specificità di Terracina che, essendo ubicata al centro del territorio provinciale, si trova alla maggiore distanza dai centri urbani posti a Nord o a Sud della Provincia e, in altri casi, a specifiche richieste degli amministratori comunali che si è ritenuto potessero essere accolte per mitigare specifiche criticità anche se non rientravano in tutti i criteri che ci si era dati).



In definitiva, i criteri progettuali adottati, come già specificato nella seconda fase del Piano, sono stati:

- progettazione dei collegamenti basata sulla domanda di spostamento come ricostruita mediante indagini dirette e simulata attraverso modelli matematici;
- massimizzazione dei collegamenti con gli istituti scolastici superiori;
- massimizzazione dei collegamenti con i presidi sanitari;
- massimizzazione dei collegamenti con i nodi di accesso ai servizi ferroviari attuali;
- tempo a bordo sui collegamenti diretti non superiore ad 1 ora per quanto possibile;
- massimizzazione dei collegamenti da e per il capoluogo nel rispetto dei criteri precedenti;
- eliminazione dei collegamenti che non rispondono ai requisiti precedenti;
- eliminazione delle sovrapposizioni ove non indispensabili.

Detti criteri sono stati ampiamente condivisi e verificati nei confronti che si sono tenuti con i "portatori di interesse" dal 2009 a tutto il 2011. Più in particolare, tra gli altri, si sono tenuti incontri con gli amministratori comunali e con i dirigenti degli istituti scolastici superiori della Provincia. Di tali incontri si dà conto nell'Allegato 4, *Documentazione relativa al processo di partecipazione e condivisione con i cittadini, gli amministratori locali e i soggetti "portatori di interessi"*, ove sono riportati sia i verbali degli incontri tenutisi sia le comunicazioni intercorse tra il gruppo di progettazione e tutti i soggetti "portatori di interessi" che hanno partecipato alle fasi di elaborazione del Piano.

Pertanto, sulla base di quanto sopra descritto, sono stati individuati collegamenti strategici interni alla provincia, con la sigla preceduta dalla lettera S, che mettono in relazione tra loro le diverse unità di



rete e potenziano, per quanto possibile, l'accesso alle attuali stazioni ferroviarie. Sono stati inoltre individuati ulteriori collegamenti strategici, con la sigla preceduta dalle lettere SE, che svolgono il servizio di collegamento con località al di fuori del territorio provinciale ma di elevata rilevanza per domanda di spostamento generata all'interno del territorio provinciale a causa generalmente della presenza di istituti scolastici o presidi sanitari di livello sovracomunale.

In particolare, come riepilogato nelle pagine che seguono, tra i collegamenti assunti come strategici sono previsti:

- i collegamenti con la stazione di Latina scalo;
- i collegamenti con la stazione di Formia;
- i collegamenti con la stazione di Campoleone.

In relazione al potenziamento dei collegamenti da e verso le stazioni delle linee su ferro si evidenzia qui che il collegamento Latina-Latina scalo (stazione FS) viene in questa sede considerato solo temporaneo giacché scomparirà nel caso in cui dovesse essere completata la linea metropolitana tra Latina e Latina scalo oggi in fase di progettazione. La progettazione di questo tronco di metropolitana, insieme alla ristrutturazione di parte della linea Formia-Gaeta già realizzata costituiscono di fatto i primi interventi del Sistema di Metropolitana Provinciale (SMP) ideato nel presente studio e assunto come riferimento per l'assetto futuro del sistema del trasporto collettivo.

Per quanto riguarda i collegamenti definiti strategici con i comuni esterni alla provincia sono state previste fermate o capolinea presso:

- la stazione FS di Frosinone;
- la stazione FS di Velletri;
- la stazione FS di Cassino;
- l'aeroporto di Fiumicino.

Sono stati predisposti, consegnati ed esaminati nei diversi incontri tenutisi n. 3 scenari (con diversi livelli di aggiornamento per ciascuno di essi) frutto di continue modifiche ed evoluzioni in un processo ciclico che ha visto frequenti e numerosi feedback da parte dei soggetti coinvolti nel processo di progettazione degli scenari secondo i più recenti criteri di pianificazione partecipata introdotti anche dalla



direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (direttiva VAS). Il terzo ciclo di progettazione si è concluso con la predisposizione di due scenari (Scenari n. 3 rev. d) e riferiti l'uno all'assetto festivo ed estivo delle linee (periodo estivo dal 1° luglio al 31 agosto) e l'altro all'assetto invernale (periodo dal 1° settembre al 30 giugno). Detti scenari hanno costituito lo Schema di Piano che è stato depositato per le osservazioni ai sensi dell'art. 15, comma 4, della Legge Regionale n. 30/1998 e successive modifiche e integrazioni.

La forma assunta dal sistema dei collegamenti nella presente stesura definitiva del Piano, che segue le fasi delle osservazioni e delle controdeduzioni, è descritta in sintesi nei paragrafi che seguono. Per una rappresentazione più dettagliata dei diversi collegamenti che fanno parte degli Scenari di Piano si rinvia agli elaborati:

Scenario di Piano – Linee invernali: 1 settembre – 30 giugno;

Scenario di Piano – Linee festive ed estive dal 1° luglio al 31 agosto.

7.2. LA SUDDIVISIONE DEL BACINO PROVINCIALE IN UNITÀ DI RETE

Ai sensi dell'art. 5, comma 2, della L.R. n. 30/98 e s.m.i., il bacino di traffico provinciale (tale ai sensi del disposto del comma 1 dello stesso art. 5 della L.R. 30/98) è stato suddiviso in unità di rete intese come aggregazioni di uno o più comuni serviti da insiemi di linee individuate *"in base a criteri di economicità, efficienza e produttività, al fine di conseguire un'equilibrata offerta di servizi e l'obiettivo del più alto grado di intermodalità"*.

Nel Primo Stralcio progettuale del Piano è stata formulata una proposta di suddivisione del bacino in 11 unità di rete che è stata poi oggetto di revisione nelle successive fasi progettuali per pervenire all'assetto attuale di 10 unità di rete come di seguito sinteticamente descritto. **Ciò per conseguire una migliore razionalizzazione dei collegamenti e per rendere coerente la suddivisione del bacino in unità di rete con la proposta di revisione delle fasce tariffarie del sistema integrato METREBUS Lazio.**



Unità di rete n. 1

Considerati i ridotti scambi con gli altri comuni della provincia e considerato, d'altra parte, l'elevato numero di residenti e la notevole estensione territoriale (seconda solo al comune capoluogo), la prima unità di rete è stata assunta coincidente con il solo comune di Aprilia. La popolazione servita ammonta a 70349 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie è pari a 177.7 km².

Unità di rete n. 2

La seconda unità di rete comprende i comuni di Cisterna di Latina, Cori, Rocca Massima.

La popolazione servita ammonta a 47852 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie è pari a 246.9 km².

Unità di rete n. 3

La terza unità di rete comprende esclusivamente il comune capoluogo Latina.

La popolazione servita è di 119804 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie è pari a 277.8 km².

Unità di rete n. 4

La quarta unità di rete è costituita dai comuni di Bassiano, Norma, Sermoneta, Sezze.

La popolazione servita è di 39700 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie territoriale è di 208.8 km².

Unità di rete n. 5

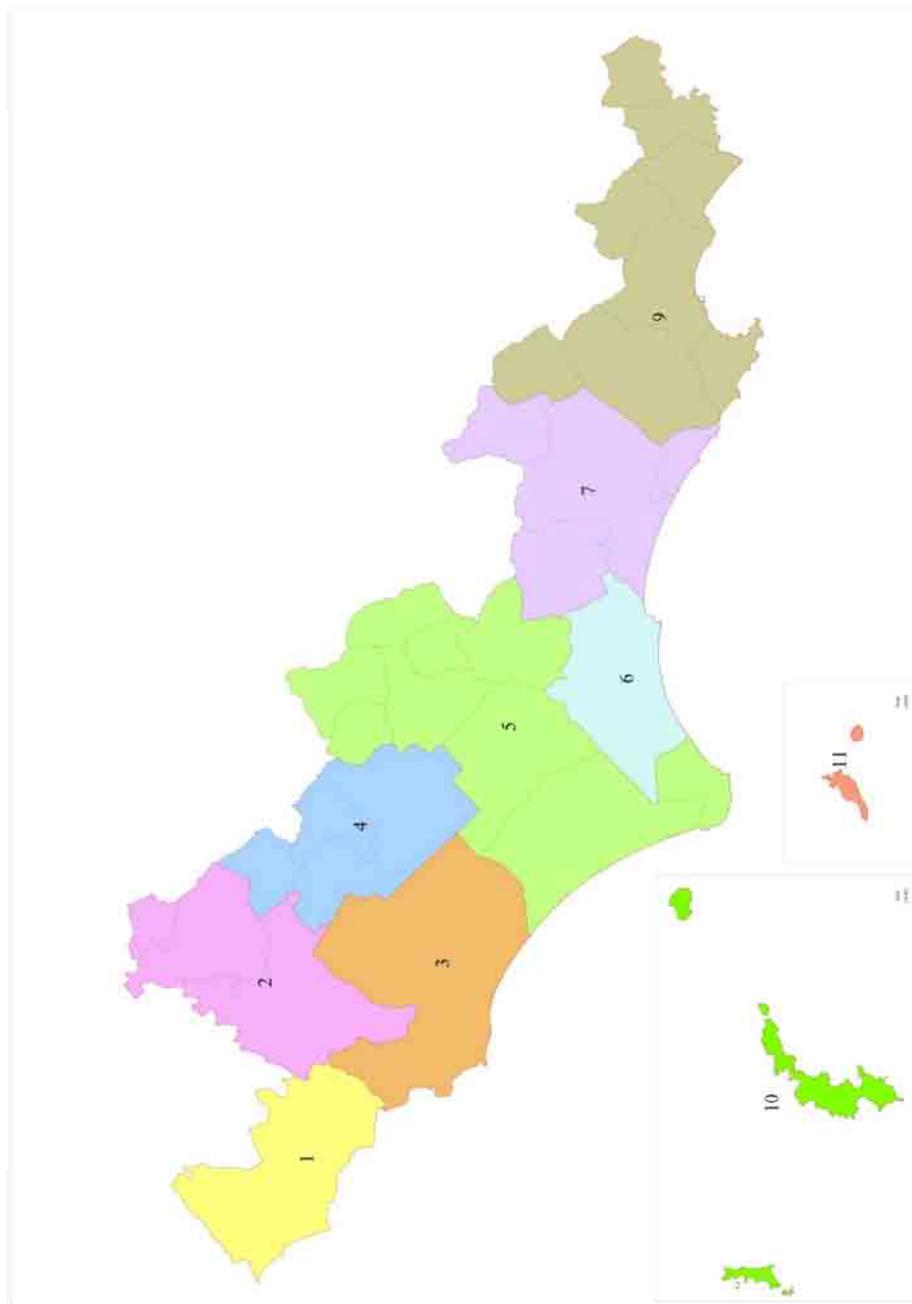
La quinta unità di rete è costituita dai comuni di Maenza, Pontinia, Priverno, Prossedi, Roccaforte, Roccasecca dei Volsci, Sabaudia, San Felice Circeo, Sonnino. L'area è al 1° posto per dotazione infrastrutturale con circa 362 chilometri di strade statali e provinciali. Le fermate dei servizi comunali sono 392 e pongono l'area al primo posto in provincia secondo tale indicatore.

La popolazione è pari a 74429 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie territoriale è di 535.5 km².



Figura 38 – Rappresentazione delle Unità di Rete del bacino provinciale





Con una delibera d'intenti del 2003 è stata proposta la realizzazione di un consorzio tra Sabaudia, S. Felice, Pontinia e Priverno per realizzare un servizio di trasporto pubblico intercomunale. Questa proposta non ha ancora trovato compiuta realizzazione.

Unità di rete 6

La sesta unità di rete è costituita dal solo comune di Terracina.

La popolazione è di 44480 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie territoriale è di 136.4 km².

Unità di rete 7

La settima unità di rete è costituita dai comuni di Fondi, Lenola, Monte San Biagio e Sperlonga. Assorbe, in questa stesura definitiva, il Comune di Sperlonga che in precedenza era parte dell'unità di rete n. 8 ora soppressa.

La popolazione è di 51415 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie territoriale è di 272.4 km².

Unità di rete 9

L'ottava unità di rete, indicata con il numero 9 per coerenza con gli stralci progettuali precedenti, è costituita dai comuni di Campodimele, Castelforte, Formia, Gaeta, Itri, Minturno, Santi Cosma e Damiano e Spigno Saturnia. Assorbe, in questa stesura definitiva, i comuni di Campodimele e Itri che in precedenza erano parte dell'unità di rete n. 8 ora soppressa.

La popolazione è di 103558 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT).

La superficie territoriale è di 383.7 km².

Unità di rete 10 e 11

Le unità di rete n. 10 e n. 11 sono costituite rispettivamente dai comuni isolani di Ponza e Ventotene secondo quanto prescritto dalla norma regionale. La popolazione è pari rispettivamente a 3360 e 745 unità (gennaio 2011, fonte ISTAT). La superficie di Ponza è di 9.9 km², quella di Ventotene è di 1.5 km².



7.3. L'ASSETTO DEI COLLEGAMENTI NEL PIANO

Nella progettazione delle linee si è assunto come vincolo da non superare il dato annuale più recente (bilancio Cotral 2010) relativo al numero di vetture×km sviluppato in Provincia di Latina. Il valore del 2010, assunto pertanto come limite superiore per le percorrenze da poter prevedere, è di 10153267 vetture×km. Si evidenzia come (si potrebbe dire "a vantaggio di sicurezza" ai fini della nostra progettazione) detto valore sia inferiore ai 10300000 vetture×km annui che la Regione Lazio stabiliva nel 1998 per la Provincia di Latina. Si rileva inoltre come, in termini di vetture×km in servizio programmate nel 2010, la percentuale provinciale si attesti al 12.64% rispetto al totale regionale e in termini di numero di linee sul totale delle linee provinciali di tutta la regione la percentuale provinciale sia pari all'11.24%.

Sulla base del vincolo suddetto si è pervenuti pertanto ad una configurazione di Piano che prevede 58 linee in esercizio nel periodo invernale e 62 linee nei giorni festivi e/o nel periodo estivo.

Tenendo conto della suddivisione in Unità di rete, del sistema di relazioni analizzato e della possibilità di effettuare un interscambio con altri modi di trasporto si sono individuati i seguenti possibili attestamenti per le linee: Aprilia, Cisterna, Latina, Terracina, Fondi, Formia ed eventualmente, in aggiunta o in sostituzione di Terracina, il polo di Priverno.

In inverno, il 71% delle linee favorisce il trasporto per motivi di studio, il 57% serve strutture sanitarie e ben l'84% delle linee transita o è attestato presso stazioni ferroviarie.

In estate e/o nei giorni festivi, non venendo considerati gli spostamenti per motivi di studio, risulta che il 53% delle linee serve strutture sanitarie e ancora l'84% delle linee transita o è attestato presso stazioni ferroviarie.

Il numero di corse giornaliere varia a seconda del periodo e del tipo di linea. In inverno si passa da un minimo di una ad un massimo di dodici corse previste per direzione distribuite nell'arco della giornata. In



estate i valori minimo e massimo sono rispettivamente di due e otto corse/giorno per direzione.

Il numero di corse totali previste nell'anno è di 380380 valore superiore del 18.6% al valore delle corse programmate per il 2010 indicato da Cotral (320659 corse/anno).

In definitiva, il Piano prevede:

in inverno: 7202002 vetture×km/anno;

in estate e nei giorni festivi: 2861078 vetture×km/anno;

in totale: 10063080 vetture×km/anno (con una riduzione di 90187 vetture×km/anno rispetto al valore Cotral 2010 assunto come vincolo).



Periodo invernale								
Attestamento	Istruzione	Sanità	Interscambio ferro	Linea	Lungh fuori Prov (km)	Lunghezza totale (km)	Giorni esercizio	Corse/giorno
Aprilia/Latina	1	1	1	S1		40.00	216	12
Latina/Terracina	1	1	1	S7		47.70	216	12
Fondi/Terracina	1	1	1	S8		21.20	216	12
Terracina	0	1	1	S9		15.70	216	12
Terracina	1	1	1	S10		44.30	216	12
Fondi	1	1	1	S11		23.30	216	12
Fondi/Formia	1	1	1	S12ia		24.30	216	12
Fondi	1	1	1	S12ib		25.30	216	12
Formia	1	1	1	S13		29.50	216	12
Latina	1	0	1	S14		9.70	216	12
Latina	1	1	1	S15a		35.50	216	12
Latina	1	1	0	S15b		41.20	216	12
Latina	1	1	0	S16		26.70	216	12
Latina	1	1	0	S19		33.40	216	12
Latina	1	0	0	S20		45.90	216	10
Aprilia/Roma	0	0	0	SE1	28.60	37.10	216	6
Latina/Roma	1	1	0	SE2	45.90	81.30	216	12
Formia/Cassino	1	1	1	SE3	24.30	40.00	216	12
Latina/Frosinone	1	0	1	SE4	14.60	55.60	216	12
Terracina/Frosinone	0	0	1	SE6	14.30	32.20	216	10
Aprilia/Nettuno	0	0	1	SE7	13.60	28.40	216	10
Aprilia/Roma	0	0	1	SE8	21.90	32.40	216	10
Aprilia/Ardea	0	0	1	SE9	7.80	27.00	216	10
Formia/Cassino	0	0	1	SE10	27.70	31.60	216	10
Cisterna/Segni	1	0	0	SE11	7.40	11.40	216	10
Cisterna/Velletri	1	1	1	SE12i	8.50	22.80	216	12
Aprilia	1	0	1	1,2		30.30	216	12
Aprilia	0	0	1	1,5		20.00	216	10
Latina	0	0	1	2,1		25.10	216	10
Cisterna	1	0	1	2,2i		17.80	216	12
Cisterna	1	0	1	2,3i		20.00	216	12
Latina	0	0	1	4,1		11.40	216	10
Latina	1	1	1	4,2		28.60	216	12
Latina	0	0	1	4,3		13.20	216	10
Terracina/Priverno	1	1	1	5,1		18.90	216	12
Terracina/Priverno	1	1	1	5,2		30.70	216	12
Terracina/Priverno	1	1	1	5,3i		17.70	216	12
Terracina/Priverno	0	0	1	5,5		19.30	216	10
Terracina/Priverno	0	1	1	5,6		17.40	216	12
Terracina/Priverno	1	1	1	5,7		21.50	216	12
Terracina/Priverno	1	1	1	5,8		33.80	216	12
Terracina/Priverno	0	1	0	5,11		17.50	216	10
Terracina	0	0	1	5,12		14.30	216	10
Terracina	1	0	0	5,13		30.80	216	10
Terracina/Priverno	1	1	1	5,15		19.60	216	12
Terracina	1	1	1	6,4		27.30	216	12
Fondi	1	1	1	7,09		31.70	216	12
Formia	1	1	1	9,2		25.50	216	12
Formia	0	0	1	9,3		7.40	216	10
Formia	1	0	1	9,4i		12.40	216	12
Formia	1	1	1	9,5		13.90	216	12
Formia	1	1	1	9,7		8.90	216	12
Aprilia/Cisterna	1	1	1	S21i		24.00	216	12
Cisterna/Latina	1	0	1	S22i		15.40	216	9
Cisterna/Latina	1	1	1	S23i		16.70	216	2
Cisterna/Latina	1	1	1	S24i		22.60	216	7
Cisterna/Latina	1	0	1	SE13i	9.90	29.60	216	6
Cisterna/Latina	0	0	1	SE14	42.30	51.90	216	1



Periodo estivo e giorni festivi								
Attestamento	Istruzione	Sanità	Interscambio ferro	Linea	Lungh fuori Prov (km)	Lunghezza totale (km)	Giorni esercizio	Corse/giorno
Aprilia/Latina	0	1	1	S1		37.30	149	8
Latina/Terracina	0	1	1	S7		47.70	149	8
Fondi/Terracina	0	1	1	S8		21.20	149	8
Terracina	0	1	1	S9		15.70	149	8
Terracina	0	1	1	S10		44.30	149	8
Fondi	0	1	1	S11		23.30	149	8
Fondi/Formia	0	1	1	S12		17.00	149	8
Formia	0	1	1	S13		29.50	149	8
Latina	0	0	1	S14		9.70	149	8
Latina	0	1	1	S15a		35.50	149	8
Latina	0	1	0	S15b		41.20	149	8
Latina	0	1	0	S16		24.70	149	8
Latina	0	1	0	S19		33.40	149	8
Latina	0	0	0	S20		45.90	149	8
Aprilia/Roma	0	0	0	SE1	28.60	37.10	149	5
Latina/Roma	0	1	0	SE2	45.90	81.30	149	5
Formia/Cassino	0	1	1	SE3	24.30	40.00	149	5
Latina/Frosinone	0	0	1	SE4	14.60	55.60	149	5
Terracina/Frosinone	0	0	1	SE6	14.30	32.20	149	5
Aprilia/Nettuno	0	0	1	SE7	13.60	28.40	149	5
Aprilia/Roma	0	0	1	SE8	21.90	32.40	149	5
Aprilia/Ardea	0	0	1	SE9	7.80	27.00	149	5
Formia/Cassino	0	0	1	SE10	27.70	31.60	149	5
Cisterna/Segni	0	0	0	SE11	7.40	11.40	149	4
Cisterna/Velletri	0	1	1	SE12e	8.50	21.60	62	5
Aprilia	0	0	1	1,2		30.30	149	7
Aprilia	0	0	1	1,5		20.00	149	7
Latina	0	0	1	2,1		25.10	149	7
Cisterna	0	0	1	2,2e		17.10	62	8
Cisterna	0	0	1	2,3e		19.30	62	8
Latina	0	0	1	4,1		11.40	149	7
Latina	0	1	1	4,2		28.60	149	7
Latina	0	0	1	4,3		13.20	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,1		18.90	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,2		30.70	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,3e		33.60	62	8
Terracina/Priverno	0	0	1	5,5		19.30	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,6		17.40	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,7		21.50	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,8		33.80	149	7
Terracina/Priverno	0	1	0	5,11		17.50	149	7
Terracina	0	0	1	5,12		14.30	149	7
Terracina	0	0	0	5,13		30.80	149	7
Terracina/Priverno	0	1	1	5,15		19.60	149	7
Terracina	0	1	1	5,16e		27.20	62	8
Terracina	0	1	1	6,4		27.30	149	7
Fondi	0	1	1	7,09		31.70	149	7
Formia	0	0	0	9,07e		14.20	62	8
Formia	0	1	1	9,2		25.50	149	7
Formia	0	0	1	9,3		7.40	149	7
Formia	0	0	1	9,4e		17.50	62	8
Formia	0	1	1	9,5		13.90	149	7
Formia	0	1	1	9,7		8.90	149	7
Formia	0	0	1	9,8ea		9.40	62	8
Formia	0	0	1	9,8eb		11.20	62	8
Terracina	0	0	1	N1e		15.60	62	8
Formia	0	0	1	N2e		1.40	62	8
Aprilia/Cisterna	0	1	1	S21e		21.90	149	8
Cisterna/Latina	0	0	1	S22e		14.20	149	8
Cisterna/Latina	0	1	1	S23e		15.40	149	3
Cisterna/Latina	0	1	1	S24e		28.60	62	8
Cisterna/Latina	0	0	1	SE13e	9.90	28.20	45	2



7.4. PROPOSTE PER UNA POLITICA TARIFFARIA

In assenza di dati affidabili sulle vendite, che a tutt'oggi non è stato possibile ottenere né da Cotral né dalla Regione Lazio, è estremamente difficile avviare una verifica per valutare politiche tariffarie alternative o proporre revisioni delle tariffe attuali, ciò premesso tuttavia, sulla base delle analisi condotte sulla domanda di spostamento si ritiene utile formulare le seguenti proposte rivolte alla Regione Lazio.

Per quanto riguarda il sistema tariffario Cotral basato sulla corsa semplice e sulle tratte chilometriche, dai bilanci Cotral si evince, come visto, solo il ricavo totale annuo derivante dalla vendita dei 12 diversi titoli di viaggio (quante sono le classi chilometriche).

Tuttavia, avendo analizzato approfonditamente le caratteristiche della mobilità in Provincia di Latina e potendo stimare quindi come si distribuiscono gli spostamenti originati in Provincia in funzione delle distanze può ragionevolmente ipotizzarsi che la distribuzione della vendita dei titoli di viaggio chilometrici segua la distribuzione degli spostamenti.

Sotto tali ipotesi risulta pertanto:

Classe	fino a km	percentuale spostamenti	Ricavo stimato (€)	Prezzo attuale (€, anno 2010)	Numero biglietti venduti stimato (anno 2010)
1	10	80.84	7 739 336	1.00	7 739 336
2	20	8.65	828 527	1.20	690 439
3	30	6.59	631 301	2.00	315 650
4	40	1.91	183 227	2.50	73 291
5	50	0.67	64 549	3.10	20 822
6	60	0.42	40 501	3.50	11 572
7	70	0.23	21 991	3.90	5 639
8	80	0.25	24 367	4.10	5 943
9	90	0.15	14 607	4.50	3 246
10	100	0.10	9 971	4.80	2 077
11	125	0.16	15 623	5.50	2 841
12	150	0.00	0	6.30	0

Si propongono di seguito tre nuovi possibili profili tariffari che prevedono degli incrementi di prezzo significativi per circa il 4% degli utenti stimati mentre per il restante 96% la situazione varia a seconda del nuovo profilo tariffario preso in considerazione.



Tabella 15 – Nuove ipotesi di tariffa per biglietto semplice a tratta chilometrica

Profilo 1		Profilo 2		Profilo 3	
prezzo biglietto	variazione incasso presunta	prezzo biglietto	variazione incasso presunta	prezzo biglietto	variazione incasso presunta
0.90	+0.05%	1.00	+0.92%	1.10	+6.43%
2.00		1.00		1.10	
2.50		2.50		1.50	
3.00		3.00		3.00	
3.50		3.50		3.50	
4.00		4.00		4.00	
4.50		4.50		4.50	
5.00		5.00		5.00	
5.50		5.50		5.50	
6.00		6.00		6.00	
6.50		6.50		6.50	
7.00		7.00		7.00	

Nel primo caso si avrebbe un incremento di introiti complessivo dello 0.05% a fronte di una riduzione del 10% del costo del biglietto per circa l'81% degli utenti ma di un aumento rilevante per il restante 19% degli utenti.

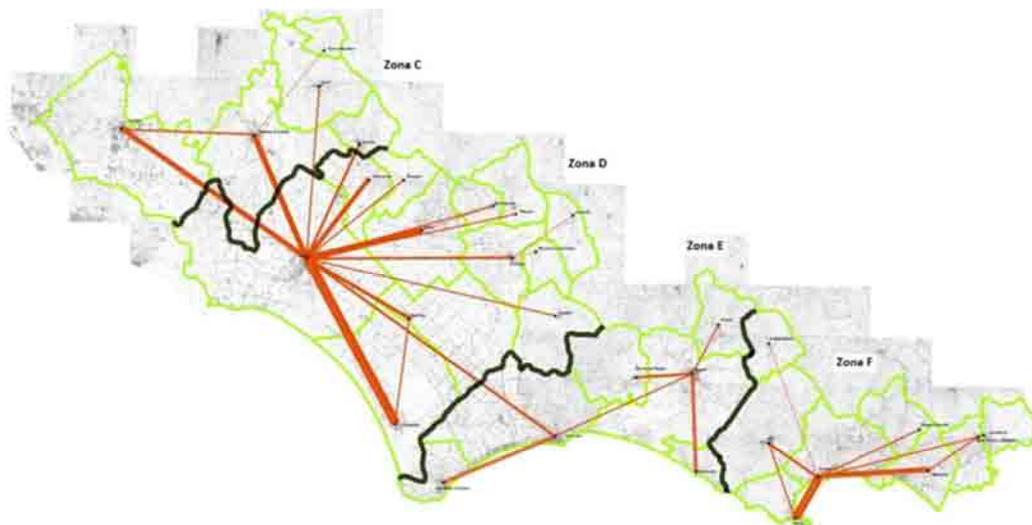
Nel secondo caso l'incremento complessivo di incassi sarebbe prossimo all'1% con prezzo invariato per l'81% circa degli utenti, una riduzione di prezzo pari a circa il 20% per il 9% degli utenti e un aumento significativo per il restante 10% degli utenti.

L'ultimo profilo tariffario proposto prevede un incremento presunto di oltre il 6% con un aumento del 10% del prezzo del biglietto per l'81% degli utenti, con una riduzione analoga per il 9% circa degli utenti, una riduzione del 25% per il 7% circa e sempre lo stesso significativo aumento per il restante 4%.

Per quanto riguarda il sistema integrato METREBUS, sulla base delle analisi sulla mobilità e sul sistema relazionale esistente tra i comuni della Provincia, ben rappresentato dalle linee di desiderio della figura seguente su cui si sono andati a disegnare i nuovi confini proposti, si ritiene utile alla collettività proporre una modifica ai perimetri delle zone tariffarie che insistono sul territorio della Provincia di Latina come di seguito descritto.



Figura 39 - Proposta di nuova delimitazione delle zone tariffarie del sistema integrato METREBUS in Provincia di Latina



PROPOSTA

Inserire il Comune di Sperlonga in fascia tariffaria E del sistema METREBUS Lazio.

PROPOSTA

Inserire il Comune di Maenza in fascia tariffaria D del sistema METREBUS Lazio.

PROPOSTA

Ampliare la fascia tariffaria D verso Sud in modo da comprendere, oltre Maenza, anche i Comuni di Priverno, Prossedi, Roccasecca dei Volsci, Pontinia, Sabaudia e Sonnino.



In conclusione, sulla base delle proposte formulate, i comuni della Provincia di Latina potrebbero rientrare nelle zone C, D, E, ed F del sistema tariffario METREBUS Lazio secondo la **nuova suddivisione sopra rappresentata e di seguito riepilogata:**

- Zona C: Aprilia, Cisterna di Latina, Norma, Cori, Roccamassima;
- Zona D: Latina, Sermoneta, Bassiano, Sezze, Roccagorga, Maenza, Priverno, Prossedi, Roccasecca dei Volsci, Pontinia, Sabaudia, Sonnino;
- Zona E: San Felice Circeo, Terracina, Monte San Biagio, Fondi, Lenola, Sperlonga;
- Zona F: Campodimele, Itri, Gaeta, Formia, Spigno Saturnia, Minturno, Santi Cosma e Damiano, Castelforte.
