



**Giunta Regionale della Campania  
Direzione Generale per la Mobilità**

## **Relazione sull'affidamento a Ente Autonomo Volturmo S.r.l. dei servizi, su rete regionale, di trasporto ferroviario passeggeri di interesse regionale e locale, nonché dei servizi connessi**

### **1. Premessa.**

La presente Relazione è redatta – anche ai sensi dell'art. 34, comma 20, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221 e degli artt. 4 e 18 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 – al fine di dare atto dell'osservanza della disciplina europea di riferimento, delle motivazioni a sostegno della maggiore efficienza, efficacia ed economicità della forma di gestione individuata, garantendo, al contempo, adeguata informazione alla collettività di riferimento anche relativamente agli specifici contenuti degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale da affidare ed alle compensazioni economiche.

### **2. Lo scenario normativo di riferimento: disciplina comunitaria, nazionale e regionale.**

#### **2.1 Disciplina comunitaria**

A livello comunitario, la materia del trasporto pubblico regionale ferroviario è disciplinata essenzialmente dal Regolamento (CE) del 23 ottobre 2007, n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 14 dicembre 2016, n. 2016/2338, nonché dal Regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti ed agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il predetto Regolamento n. 1370/2007 definisce:

- obbligo di servizio pubblico *“l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso”*;
- compensazione di servizio pubblico *“qualsiasi vantaggio, in particolare di natura finanziaria, erogato direttamente o indirettamente da un'autorità competente per mezzo di fondi pubblici durante il periodo di vigenza di un obbligo di servizio pubblico, ovvero connesso a tale periodo”*.

Ai fini dell'affidamento dei servizi, il medesimo Regolamento prevede:

- la gara quale modalità ordinaria di aggiudicazione dei contratti di servizio pubblico (art. 5, par. 3), la cui durata è determinata per un periodo massimo di 10 anni per i servizi di passeggeri su gomma e di 15 per i servizi di passeggeri su rotaia (art. 4, par. 3) prorogabile del 50% se l'operatore fornisce beni di entità significativa in rapporto all'insieme di beni necessari per la fornitura del servizio (art. 4, par. 4);

- la facoltà delle Autorità competenti di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all’aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l’autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sulle proprie strutture (art. 5, par. 2);
- la facoltà di aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale (art. 5, par. 6). Tali contratti, in deroga all’articolo 4 par. 3, hanno una durata non superiore a 10 anni, salvo i casi in cui si applica l’articolo 4 paragrafo 4;
- almeno un anno prima di procedere all’affidamento del servizio, indipendentemente dalla procedura di aggiudicazione scelta, le autorità competenti provvedono alla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione europea, delle seguenti informazioni minime: a) nome e indirizzo dell’autorità competente; b) tipo di aggiudicazione prevista; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall’aggiudicazione (art. 7, par. 2);
- l’aggiudicazione di contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia o su strada si conforma all’articolo 5 a decorrere dal 3 dicembre 2019. Durante tale periodo transitorio gli Stati membri adottano misure per conformarsi gradualmente all’articolo 5, al fine di evitare gravi problemi strutturali, in particolare per quanto riguarda la capacità di trasporto (art. 8 par. 2).

## **2.2 Disciplina nazionale**

A livello nazionale la materia del trasporto pubblico regionale e locale è disciplinata dalle seguenti norme:

- Decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che ha compiutamente realizzato la riforma dell’assetto istituzionale del settore, prevedendo il conferimento alle Regioni 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. Il citato decreto legislativo, che nel corso degli anni ha subito successive modifiche ed integrazioni, tra l’altro, prevede:
  - che le regioni, le province ed i comuni, allo scopo di assicurare la mobilità degli utenti, definiscono gli obblighi di servizio pubblico e prevedono nei contratti di servizio le corrispondenti compensazioni economiche alle aziende esercenti i servizi stessi (art. 17);
  - che i contratti di servizio relativi all’esercizio dei servizi di trasporto pubblico ferroviario, comunque affidati, hanno durata minima non inferiore a sei anni rinnovabili di altri sei, nei limiti degli stanziamenti di bilancio allo scopo finalizzati (art. 18, comma 1) e che il gestore del servizio è scelto mediante procedure concorsuali in conformità alla normativa comunitaria e nazionale sugli appalti pubblici di servizi (art. 18, comma 2, lett. a);
- Legge 23 luglio 2009, n. 99, che all’art. 61 (ulteriori disposizioni in materia di trasporto pubblico locale), prevede che *“al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con le norme comunitarie, le autorità competenti all’aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possono avvalersi delle previsioni di cui all’articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all’articolo 8, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007”*;
- art. 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201 convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011, n. 217 e successive modificazioni, che ha istituito l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- Decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con modificazioni dalla Legge 17 dicembre 2012, n. 221 e in particolare gli articoli 34 commi 20 e 21 e 34-octies, ove è previsto, tra l’altro, che "per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l’economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di

riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste" (comma 20);

- Decreto legislativo 17 aprile 2014 n. 70, che detta la *"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"*;
- Decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici), il quale *in subiecta materia* prevede, tra l'altro, che:
  - le disposizioni del Codice non si applicano *"(...) alle concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 1370/2007"* (art. 18, comma 1, lett. a);
  - le disposizioni del Codice non si applicano agli appalti ed alle concessioni di servizi *"concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana"* (art. 17, comma 1, lett. i);
  - l'affidamento dei contratti pubblici *"esclusi, in tutto o in parte, dall'ambito di applicazione oggettiva del presente codice, avviene nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica"* (art. 4);
- Decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito in Legge 21 giugno 2017, n. 96, che all'articolo 27 reca *"Misure sul trasporto pubblico locale"*;
- D.M. Trasporti 28 marzo 2018, n. 157 che, in attuazione dell'articolo 1 della Legge 27 dicembre 2013, n. 147, definisce i costi standard per i servizi di trasporto pubblico regionale e locale e l'applicazione degli stessi.

Nell'ambito della disciplina nazionale in merito al trasporto ferroviario regionale, vanno poi menzionate le Delibere dell'Autorità di Regolazione dei trasporti (ART):

- n. 49 del 17 giugno 2015, recante *"Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici"*;
- n. 48 del 30 marzo 2017 *"Atto di regolazione recante la definizione della metodologia e per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento"*;
- n. 16 del 8 febbraio 2018 *"Atto di regolazione recante condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico"*;
- n. 120 del 29 novembre 2018 *"Atto di regolazione recante misure e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni di servizio di trasporto ferroviario regionale"*.

### **2.3 Disciplina regionale**

A livello regionale, infine, la materia del trasporto pubblico locale ferroviario è così disciplinata:

- Legge Regionale n. 3 del 28.03.2002 recante *"Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania"*, come modificata con leggi regionali n. 5 del 26.03.2004, n. 15 del 11.08.2005, n. 1 del 19.01.2009, n. 2 del 21.01.2010, n. 5 del 06.05.2013, n. 16 del 07.08.2014, n. 1 del 18.01.2016, n. 6 del 05.04.2016, n. 38 del 23.12.2016, n. 3 del 20.01.2017, n. 10 del 31.03.2017 e n. 26 del 02.08.2018, che regola la materia del trasporto pubblico locale in Campania;
- Legge Regionale n. 1 del 27.01.2012 *"Disposizioni per la formazione del Bilancio Annuale 2012 e*

pluriennale 2012 – 2014 della Regione Campania (Legge Finanziaria Regionale 2012)”, che all’art. 42 reca "Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale";

- Legge Regionale n. 5 del 06.05.2013 “Disposizioni per la formazione del Bilancio Annuale 2013 e pluriennale 2013 – 2015 della Regione Campania (Legge Finanziaria Regionale 2013)”, che all’art. 1, comma 89, istituisce il Bacino unico regionale ottimale in materia di trasporto pubblico locale, ne designa la regione quale ente di governo e stabilisce che esso può essere diviso in più lotti.

### **3. L’infrastruttura ferroviaria ed i servizi regionali di trasporto pubblico locale su ferro.**

Il trasporto pubblico locale su ferro, nell’ambito del territorio campano, viene realizzato sia su rete di proprietà regionale sia su rete di proprietà statale.

Con riferimento alla rete di proprietà regionale, la rete ferroviaria su cui opera la società Ente Autonomo Volturno (EAV) s.r.l. si compone di infrastrutture separate e tra di loro non interoperabili.

Nel dettaglio:

- le linee ferroviarie vesuviane servono la zona orientale dell’Area Metropolitana di Napoli collegando il capoluogo con le importanti aree industriali di Pomigliano d’Arco, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e le aree commerciali di Nola, Marigliano, S. Giuseppe Vesuviano. Le linee percorrono l’intera circonferenza del Vesuvio ed hanno una notevole valenza turistica consentendo efficaci collegamenti con la costiera sorrentina e l’area archeologica di Pompei. La rete risulta prevalentemente a servizio dei comuni della provincia di Napoli; i comuni delle altre province serviti sono Scafati, San Valentino Torio e Sarno in provincia di Salerno e Avella e Baiano in provincia di Avellino. La rete ferroviaria su cui operano le linee vesuviane è interamente elettrificata ed ha una lunghezza di 142,367 km distribuiti su sei linee ed ha come caratteristica peculiare lo scartamento ridotto a 950 mm che la rende infrastrutturalmente non interoperabile con le altre reti ferroviarie. Ha connotazione di tipo metropolitano per via della densità di stazioni particolarmente elevata (in media, 1,5 stazioni/km per un totale di 96);
- le linee ferroviarie Flegree (Cumana e Circumflegrea) con un’estensione complessiva di circa 47Km su cui sono presenti 35 stazioni (per una densità confrontabile con quella della rete vesuviana). La linea Cumana collega, su un tracciato costiero di circa 20 km, il centro urbano della città di Napoli con la località di Torregaveta nel Comune di Bacoli, attraversando il tessuto urbano della città di Napoli e popolosi centri quali Pozzuoli, Arco Felice, Baia, Fusaro. La Circumflegrea invece, partendo anch’essa dal centro di Napoli, raggiunge ugualmente Torregaveta, seguendo un percorso più lungo, di circa 27 km, ed attraversando i quartieri occidentali di Soccavo e Pianura ed il popoloso centro di Quarto e le località puteolane di Monteruscello e Licola. Le due ferrovie, pertanto, costituiscono una rete ad anello chiuso a servizio della zona occidentale del Comune di Napoli e dei Comuni Flegrei;
- le linee interconnesse Canello-Benevento e Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese su cui insistono i servizi di EAV sono completamente interoperabili con la rete RFI. La linea Benevento-Canello elettrificata e a singolo binario attraversa la Valle Caudina con un percorso che risulta essere il più breve per il collegamento tra Napoli e Benevento rispetto a quello effettuato utilizzando le linee ferroviarie RFI via Caserta o via Avellino. Principalmente tale linea si sviluppa in provincia di Benevento. La linea Piedimonte Matese-S. Maria Capua Vetere si sviluppa interamente in provincia di Caserta mettendo in comunicazione i comuni dell’alto casertano con la rete RFI nella stazione di Santa Maria Capua Vetere;
- la Piscinola-Giugliano-Aversa possiede le caratteristiche di metropolitana e rappresenta solo una prima tratta della linea che attualmente è in costruzione. In particolare, tale linea è la prima linea metropolitana interprovinciale di Italia;

- la funivia del Faito venne aperta al pubblico il 24 agosto 1952 con lo scopo prevalentemente turistico di collegare il Monte Faito con la linea costiera: la stazione a valle venne ubicata a Castellammare di Stabia, nei pressi della stazione ferroviaria della ex Circumvesuviana, sulla ferrovia Napoli-Sorrento, creando già all'epoca un interscambio tra treno e funivia. L'impianto ha una stazione a valle, sita nella stazione ex Circumvesuviana di Castellammare di Stabia, dove si trovano anche tutti gli organi necessari per il funzionamento, chiamata anche stazione motrice, e una stazione a monte, all'altezza di circa 1.100 metri, definita stazione di rinvio.

L'offerta ferroviaria pianificata di EAV, di cui al Contratto di Servizio 2017/2018, tuttora vigente, è così strutturata:

- sulla relazione Napoli – Sorrento (linee vesuviane) l'esercizio si svolge dalle 6 alle 23; è diviso in giorni feriali (dal lunedì al sabato) e in domeniche e festivi. Nei giorni feriali si effettuano 66 treni, di cui 54 diretti e 12 direttissimi. Di questi 1 direttissimo della mattina direzione Napoli e 1 diretto del pomeriggio in direzione Sorrento sono stradati via Centro Direzionale. Nei giorni di domenica e festivi si effettuano 62 treni, di cui 50 diretti e 12 direttissimi, tutti via Barra. La struttura oraria dei diretti è cadenzata a 30 minuti. Il servizio viene effettuato con materiale Metrostar o T21 o Fe220;
- sulla relazione Napoli – Ottaviano – Sarno (linee vesuviane) l'esercizio si svolge dalle 6 alle 21; è diviso in giorni feriali (dal lunedì al venerdì), sabati e in domeniche e festivi. Nei giorni feriali (dal lunedì al venerdì) si effettuano 41 treni, tutti accelerati, il sabato se ne effettuano 39. Nei giorni di domenica e festivi si effettuano 35 treni, tutti accelerati. La struttura oraria è cadenzata a 30 minuti, con treni ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni 60 minuti nelle ore di morbida. Il servizio viene effettuato con materiale Metrostar o T21 o Fe220;
- sulla relazione Napoli – Nola – Baiano (linee vesuviane) l'esercizio si svolge dalle 6 alle 21; è diviso in giorni feriali (dal lunedì al venerdì), sabati e in domeniche e festivi. Nei giorni feriali (dal lunedì al venerdì) si effettuano 45 treni, tutti accelerati, il sabato se ne effettuano 43. Nei giorni di domenica e festivi si effettuano 37 treni, tutti accelerati. La struttura oraria è cadenzata a 30 minuti, con treni ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni 60 minuti nelle ore di morbida. Il servizio viene effettuato con materiale Metrostar o T21 o Fe220;
- sulla relazione Napoli - Torre Annunziata – Poggiomarino (linee vesuviane) l'esercizio si svolge dalle 6 alle 21; è diviso in giorni feriali (dal lunedì al venerdì), sabati e in domeniche e festivi. Nei giorni feriali (dal lunedì al venerdì) si effettuano 46 treni, di cui 1 diretto e tutti accelerati; il sabato se ne effettuano 44. Nei giorni di domenica e festivi si effettuano 36 treni, tutti accelerati. Sono conteggiati e attribuiti a questa linea anche i treni locali che si effettuano, solo nei giorni feriali, sulle relazioni di traffico Napoli – Torre Annunziata (1 coppia di treni) e Napoli – Torre Annunziata – Poggiomarino – Sarno (1 coppia di treni). La struttura oraria è cadenzata a 30 minuti, con treni ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni 60 minuti nelle ore di morbida. Il servizio viene effettuato con materiale Metrostar o T21 o Fe220;
- sulla relazione Napoli - San Giorgio a Cremano (linee vesuviane) l'esercizio si svolge dalle 6 alle 19 nei giorni feriali (dal lunedì al sabato) con 42 treni al giorno, tutti accelerati. Nei giorni di domenica e festivi non si effettuano treni. L'orario è cadenzato a 30 minuti, con treni ogni 30 minuti nelle ore di punta e ogni 60 minuti nelle ore di morbida. Il servizio viene effettuato con materiale Metrostar o T21 o Fe220;
- sulla relazione Napoli – Acerra (linee vesuviane) l'esercizio si svolge dalle 6 alle 19 nei giorni feriali (dal lunedì al sabato) con 28 treni al giorno, tutti accelerati. Nei giorni di domenica e festivi non si effettuano treni. L'orario è cadenzato a 60 minuti. Sono conteggiati e attribuiti a questa linea anche i treni locali che si effettuano, anch'essi solo nei giorni feriali, sulle relazioni di traffico San Giorgio a Cremano – Acerra (1

coppia di treni) e Pomigliano – Acerra (2 coppie di treni). Il servizio viene effettuato con materiale Metrostar o T21 o Fe220;

- sulla relazione Napoli – Cancellò – Benevento (linee suburbane) l'esercizio si svolge dalle 4 alle 23 nei giorni feriali (dal lunedì al sabato) con 24 treni, tutti diretti. Nei giorni di domenica e festivi non si effettuano treni. Il servizio viene effettuato con materiale Ale 125 o Ale 126 o con i nuovi ETR 243 Serie Alfa 2;
- sulla relazione Napoli – Caserta – Santa Maria Capua Vetere - Piedimonte Matese (linee suburbane) l'esercizio si svolge dalle 5 alle 22 nei giorni feriali (dal lunedì al sabato) con 20 treni, tutti diretti, di cui 2 via Aversa. Nei giorni di domenica e festivi non si effettuano treni. Il servizio viene effettuato con materiale diesel Aln 668 o Aln 663;
- sulla Cumana (linee flegree) l'esercizio si svolge dalle 5.00 alle 23 tutti i giorni, feriali e festivi, con 99 treni, tutti accelerati. L'orario è cadenzato a 20 minuti. Sono conteggiati e attribuiti a questa linea anche i treni locali che si effettuano, tutti i giorni, sulle relazioni di traffico Montesanto – Bagnoli, Fuorigrotta – Torregaveta, Fuorigrotta - Bagnoli e Montesanto – Fuorigrotta, pari complessivamente a 39 treni. In particolare, l'esercizio dei treni Montesanto - Bagnoli si effettua con 23 treni, cadenzati a 20 minuti, dalle ore 7 alle ore 11.00, che infittiscono la relazione di traffico portando il cadenzamento a 10 minuti. Il servizio viene effettuato con materiale serie ET 100 o ET 400 o con i nuovi ETR 500 Serie Alfa 3;
- sulla Circumflegrea (linee flegree) l'esercizio si svolge dalle 5 alle 22 tutti i giorni, feriali e festivi, con 99 treni, tutti accelerati. L'orario è cadenzato a 20 minuti. Sono conteggiati e attribuiti a questa linea anche i 2 treni locali che si effettuano, tutti i giorni, sulla relazione di traffico Montesanto – Quarto. Il servizio viene effettuato con materiale serie ET 100 o ET 400 o con i nuovi ETR 500 Serie Alfa 3;
- sulla relazione Piscinola – Aversa Centro (linea metropolitana) l'esercizio si svolge dalle 6.00 alle 22; è diviso in giorni feriali (dal lunedì al venerdì), sabati e in domeniche e festivi. Nei giorni feriali (dal lunedì al venerdì) si effettuano 132 treni e il sabato se ne effettuano 128. Nei giorni di domenica e festivi si effettuano 64 treni, tutti accelerati. L'orario dal lunedì al sabato è cadenzato a 15 minuti. Nei giorni festivi si effettuano 64 treni con un orario cadenzato a 30 minuti. Il servizio viene effettuato con materiale serie MA 100 a composizione bloccata.

**Volume produttivo complessivo dei servizi ferroviari regionali pianificati in gestione EAV (Contratto 2017/2018)**

	<b>Treni*km/anno</b>
<b>1. Linee Vesuviane</b>	3.003.371
<b>2. Linee Suburbane</b>	936.911
<b>3. Linee Flegree</b>	1.517.973
<b>4. Linea Piscinola – Aversa</b>	430.026
<b>TOTALE PRODUZIONE COMPLESSIVA - EAV</b>	<b>5.888.281</b>

#### **4. Lo scenario attuale di riferimento: programmazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro.**

##### **4.1 In house providing ferroviario in Regione Campania**

Al fine di inquadrare efficacemente e compiutamente l'affidamento del Contratto di servizio per il trasporto pubblico locale su ferro sulla rete regionale alla società in house della Regione Campania EAV, è necessario ripercorrere gli elementi salienti che hanno caratterizzato la storia delle ferrovie regionali, i progressi rapporti contrattuali con le società di gestione, le vicende societarie che hanno interessato EAV nonché le caratteristiche attuali e future dell'offerta di servizio relative alla rete regionale.

Tali elementi vanno, poi, ulteriormente inseriti in un'analisi di contesto che tenga conto del panorama normativo di riferimento, della qualità di servizio pubblico universale del trasporto ferroviario su ferro e dei peculiari caratteri dell'*in house providing* relativi alla società EAV.

Lo Statuto di EAV prevede espressamente la definizione e l'articolazione del controllo analogo della Regione Campania sulla società con lo scopo di andare a includere tale soggetto nell'ambito del più ampio concetto giuridico dell'*in house providing*.

In particolare, l'art. 8-bis stabilisce che "al fine di consentire alla Regione Campania l'esercizio di un controllo sulla società "analogo" a quello esercitato sui servizi interni, ed al fine di ottemperare alle disposizioni di cui alla lettera b), del terzo comma dell'articolo 1 della Legge della Regione Campania, n. 24 del 2005:

- Il socio Regione Campania può richiedere la convocazione dell'Assemblea mediante comunicazione nella quale siano indicati espressamente gli argomenti da trattare, da inviarsi per raccomandata AR all'Organo Amministrativo della società che deve provvedere senza indugio.
- I verbali delle riunioni del Consiglio di Amministrazione, ove nominato, devono essere inviati al socio Regione Campania entro 30 giorni dalla loro definitiva approvazione.
- L'assemblea dei soci, oltre a deliberare sulle materie imposte dalla legge, su proposta dell'Organo Amministrativo sottoposta al parere del Collegio Sindacale, delibera:
  - a) entro il 15 dicembre dell'anno precedente, sull'approvazione di un Piano Programma, annuale, cui l'Organo Amministrativo dovrà dare esecuzione, che definisce le attività, gli obiettivi annuali e le eventuali modificazioni dell'assetto organizzativo della società, composto di ricavi e di costi dell'esercizio rappresentati secondo lo schema indicato nell'articolo 2425 c.c., di previsioni di investimento e di una relazione descrittiva;
  - b) entro il 30 settembre di ciascun anno, sull'approvazione di un consuntivo semestrale delle attività svolte dalla società nei primi sei mesi dell'esercizio, riportante gli scostamenti intervenuti rispetto alle previsioni del Piano Programma;
  - c) sulle eventuali modifiche del Piano Programma di cui al precedente punto a) sottoposte all'approvazione da parte dell'Organo Amministrativo. Gli amministratori, nella gestione ordinaria e straordinaria, si attengono al rispetto delle prescrizioni impartite in sede di controllo analogo e trasfuse in appositi atti formali e vincolanti."

EAV è iscritta nell'elenco ANAC degli organismi in house ex art. 192 D. Lgs. 18 aprile 2016, n. 50.

#### – **Il passaggio di competenze dallo Stato alla Regione**

La normativa in tema di ferrovie afferenti all'infrastruttura ed ai servizi passeggeri nell'ambito del trasporto pubblico locale ha subito, nel corso del tempo, molteplici cambiamenti che hanno prodotto significative modifiche in relazione alle competenze ed agli attori in campo.

Il Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422 in attuazione degli artt. 1 e 3 e dei commi 3 e 4, lettere a) e b), dell'art. 4 della legge 15 marzo 1997, n. 59 e successive modifiche ed integrazioni, ha stabilito la delega alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti le ferrovie in gestione commissariale governativa e le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle ferrovie dello Stato Spa (art. 8, comma 2) prevedendo il trasferimento, a titolo gratuito, alle Regioni dei beni, degli impianti e dell'infrastruttura sia per le ferrovie in ex gestione commissariale governativa sia per le ferrovie in concessione a soggetti diversi dalle Ferrovie dello Stato Spa (art. 8 commi 3 e 4) ed il subentro delle Regioni allo Stato quali concedenti delle ferrovie di cui all'art. 8, 1° comma, o per le ferrovie di cui al comma 1, lettere b) sulla base di Accordi di Programma, stipulati a norma dell'art. 12 con i quali sono definiti, tra l'altro, i finanziamenti diretti al risanamento tecnico economico di cui all'art. 86 del DPR 24.07.1977, n. 616 (art. 8,

comma 3). Successivamente, il Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n. 112 ha conferito alle Regioni le funzioni relative al rilascio di concessioni per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di Interesse regionale (art. 105, lettera h).

L'Accordo di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la Regione Campania, per l'attuazione della delega prevista dall'art. 8 del D.lgs. n. 422/97, sottoscritto in data 12.02.2000, la cui applicazione è decorsa dal 01.01.2001, giusta quanto disposto dall'art. 1 del DPCM del 16.11.2000, ha disciplinato il subentro della Regione Campania allo Stato nelle funzioni e nei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi eserciti da Gestione Commissariale Governativa della Ferrovia Circumvesuviana, Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Alifana e Benevento – Napoli e Sepsa S.p.A. (Ferrovie Cumana e Circumflegrea), nonché ha definito, ai sensi del D.lgs. 422/97 e ss.mm.ii., il trasferimento a titolo gratuito alla Regione Campania dei beni, degli impianti e delle infrastrutture in uso alle suddette Aziende, disponendo, altresì, il subentro della Regione Campania allo Stato in qualità di ente concedente, anche con riferimento alle concessioni in essere alla stessa data, esercitati dalle aziende in gestione commissariale ovvero alle società derivanti dalla loro trasformazione.

#### – **La Concessione alle società ferroviarie**

Con la DGR n. 6324 del 27.12.2002 è stato approvato lo schema tipo dell'atto di Concessione per la gestione delle infrastrutture ferroviarie di interesse regionale stabilendo di concedere alle società "Ferrovie Alifana e Benevento Napoli S.r.l." e "Circumvesuviana S.r.l." la gestione dei beni costituenti l'infrastruttura ferroviaria di interesse regionale come individuati nel citato Accordo di Programma del 10.02.2000 ex art. 8 del D.lgs. 422/97 per una durata di 30 anni con decorrenza dal 01.01.2001 e scadenza al 31.12.2030 e di prorogare alla "Sepsa S.p.A." la concessione delle ferrovie Cumana e Circumflegrea sino alla data del 31.12.2030. Gli atti di Concessione de quo sono stati sottoscritti in data 23.12.2003.

Con atto di fusione per Notaio Giancarlo Iaccarino del 27.12.2012, rep. 28676, raccolta n. 16707, anche a seguito delle previsioni della DGR n. 799 del 21.12.2012, sono state incorporate nella società Ente Autonomo Volturno s.r.l. le società Circumvesuviana s.r.l., MetroCampania NordEst s.r.l. (già "Ferrovie Alifana e Benevento Napoli Srl") e Sepsa S.p.A. Dalla data di decorrenza degli effetti giuridici dell'incorporazione, fissata al 28.12.2012, tutti i rapporti intrattenuti con ciascuna delle società fuse sono da intendersi in capo alla società incorporante. Così, per effetto dell'atto di fusione per incorporazione di cui sopra, l'intera rete regionale risulta essere in concessione ad EAV fino al 31.12.2030.

Per effetto dei suddetti atti EAV è il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria regionale.

In particolare, la rete ferroviaria EAV si estende per 289,490 km su n. 11 linee così distinte:

- n. 6 LINEE VESUVIANE per 142,705 km:
  1. Napoli-Torre Annunziata-Sorrento
  2. Napoli-Ottaviano-Sarno
  3. Napoli-Nola-Baiano
  4. Napoli-Torre Annunziata-Poggiomarino
  5. Napoli-San Giorgio (Via Centro Direzionale)
  6. Napoli-Pomigliano-Acerra
- n. 2 LINEE SUBURBANE per 89,705 km:
  7. Cancellone-Benevento
  8. Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese
- n. 1 LINEA cd. metropolitana pesante per 10,227 km:
  9. Piscinola-Aversa

- n. 2 LINEE FLEGREE per 46,853 km:
  - 10. Cumana: Montesanto-Pozzuoli-Torregaveta
  - 11. Circumflegrea: Montesanto-Quarto-Torregaveta

La società EAV gestisce, inoltre, l'esercizio e la manutenzione della Linea Funiviaria del Faito.

Con DGR n. 608 del 04.12.2019, in ottemperanza alle previsioni dell'art. 11 del D. Lgs. n. 112/2015, come sostituito dall'art. 7 del D. Lgs. 23 novembre 2018, n. 139, per assicurare le funzioni di indipendenza del Gestore dell'Infrastruttura e dell'Impresa Ferroviaria nei termini previsti dalla legge, è stato fornito alla società regionale Ente Autonomo Volturno, l'indirizzo di affidare, mediante la stipula di un Accordo, lo svolgimento delle Funzioni Essenziali del Gestore dell'Infrastruttura relativamente alle Reti regionali Interconnesse all'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti (ACAMIR). Tali sono le reti individuate dal D.M. del 5 agosto 2016, in Campania la Benevento – Napoli e la Piedimonte Matese – Napoli, interconnesse con la rete statale a Cannello. Il suddetto Accordo è stato sottoscritto dalle Parti il 13 marzo 2020 e, ai sensi della richiamata normativa, le funzioni essenziali del Gestore dell'Infrastruttura sulle reti regionali interconnesse alla rete statale sono svolte da ACaMIR.

#### – **Il risanamento della società EAV**

La soc. regionale EAV, a causa di una complessa situazione debitoria e finanziaria, è stata interessata da un importante processo di risanamento di cui alla normativa speciale prevista dall'art. 16 della Legge 7 agosto 2012, n. 134 di conversione del Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, e dall'art. 11 della Legge 1° dicembre 2016, n. 225 di conversione del Decreto - legge 22 ottobre 2016, n. 193.

In particolare, il Commissario ad Acta per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione e al riordino delle società partecipate regionali, nell'espletamento delle funzioni rimessegli dalla legge, ha elaborato i piani di cui al menzionato art. 16 della Legge 7 agosto 2012, n. 134 di conversione del Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83.

In data 24.12.2013, è stato sottoscritto l'Accordo tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ministero dell'Economia e delle Finanze - Presidente della Regione Campania per l'approvazione dei piani di cui al comma 5 dell'art. 16 della Legge 7 agosto 2012, n. 134 di conversione del Decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, reg. alla Corte dei Conti il 26.02.2014 (reg. n. 1 al n. 1211). Con Delibera di Giunta n. 130 del 02.05.2014, la Regione Campania ha provveduto alla ratifica dell'Accordo.

Con Delibera di Giunta regionale n. 143 del 05.04.2016 è stato approvato lo schema di Atto aggiuntivo tra Regione e Commissario ex art. 16 comma 5 del Decreto-legge n. 83 del 22/06/2012, conv. dalla Legge n. 134/2012 - previsto dall'art. 2 dell'Accordo del 24.12.2013 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze e Presidente della Regione Campania per l'approvazione dei piani di cui alla medesima norma. Lo schema del sopra citato Atto aggiuntivo ha previsto, tra l'altro, la sottoscrizione con la società regionale EAV s.r.l. di un Contratto di Servizio della durata di anni 6 (sei), o eventualmente di due contratti distinti, uno per le prestazioni connesse all'infrastruttura e l'altro per quelle relative al servizio e che il Contratto di Servizio dovrà disciplinare l'applicazione di penalità, premialità e decurtazioni per eventuali soppressioni, nonché gli obiettivi annuali previsti dalla Misura 14 della Delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti n. 49/15.

Con Delibera della Giunta Regionale n. 283 del 14.06.2016 "Preso d'atto della scadenza del Commissario ad acta ex art. 16, comma 5, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83 e determinazioni conseguenti" ogni attività di completamento del processo in essere per il risanamento della società esercente il trasporto regionale ferroviario ex art. 16 comma 5 del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, conv. dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, sulla base dei piani predisposti - comprensiva anche del loro eventuale aggiornamento, della conclusione

di transazioni con i creditori e dell'attività esecutiva concernente i pagamenti – è stata demandata alla responsabilità esclusiva degli organi di amministrazione ordinaria della società regionale EAV s.r.l.

In data 15.12.2016 si è proceduto alla sottoscrizione del menzionato Atto aggiuntivo all'Accordo di approvazione dei Piani del 24.12.2013. In esecuzione alle previsioni del richiamato art. 11 della Legge 1° dicembre 2016, n. 225 di conversione del Decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, si è proceduto all'adozione della DGR n. 762 del 20.12.2016, recante "Adempimenti ex art. 11 decreto - legge n. 193/16 conv. in legge n. 225/16 circa l'accertamento del debito della Regione Campania nei confronti della società EAV. Presa d'atto delle risultanze del tavolo istituito con DGR n. 662/2016" e della Legge regionale 30 dicembre 2016, n. 39 recante "Riconoscimento di debito fuori bilancio ai sensi dell'articolo 73, comma 1, lettera e) del decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118 come modificato dal decreto legislativo 10 agosto 2014, n. 126. Importo euro 590.986.590,00", nonché alla sottoscrizione dell'Accordo tra Regione ed Ente Autonomo Volturno previsto dai medesimi atti.

L'art. 11 in argomento ha previsto, inoltre, al comma 2, che le misure necessarie al raggiungimento dell'equilibrio economico della società di trasporto regionale ferroviario, EAV s.r.l., di cui all'Atto aggiuntivo approvato con DGR n. 143 del 5 aprile 2016, sono svolte in regime di ordinarietà dalla predetta società di gestione, sotto la vigilanza della regione Campania e del MEF, dalla data di scadenza del commissario ad acta di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto-legge del 22 giugno 2012, n. 83 e che EAV s.r.l. predispone un piano di accordo generale che prevede il pagamento di quanto dovuto ai creditori, la rinuncia a tutte o parte delle spese legali, degli interessi e altri accessori, ad una quota percentuale della sorte capitale. Le attività di cui alla norma menzionata hanno avuto scadenza al compimento del triennio fissato dalla norma, con risorse residue, da utilizzare secondo le previsioni dell'art. 1, comma 308, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160 per il quale "In conseguenza del raggiungimento dell'obiettivo di risanamento e soddisfazione dei creditori previsto, la società EAV s.r.l. è autorizzata ad impiegare le risorse residue di cui all'articolo 11, comma 1, del decreto-legge 22 ottobre 2016, n. 193, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° dicembre 2016, n. 225, per il pagamento di quanto ancora dovuto ai creditori come individuati al 31 dicembre 2015, che non hanno aderito al piano triennale di accordo generale nonché, per la quota residua, per la realizzazione di investimenti in materia di sicurezza ferroviaria e di rinnovo di materiale circolante su ferro e gomma nonché per la realizzazione di interventi di adeguamento strutturale dei mezzi ed eliminazione delle barriere architettoniche per l'accessibilità dei passeggeri con mobilità ridotta, in coerenza con le misure necessarie al raggiungimento dell'equilibrio economico e garantendo un immediato miglioramento delle prestazioni energetiche ed ambientali della flotta che contribuisca al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni inquinanti fissati a livello europeo".

#### – **I contratti di servizio**

Con Delibere di Giunta regionale nn. 3341, 3342 e 3343 del 12.07.2002, sono stati approvati gli schemi di Contratti di Servizio per il trasporto ferroviario di interesse regionale e locale, tra la Regione Campania e, rispettivamente, S.E.P.S.A. S.p.A., Circumvesuviana S.r.l. e Ferrovia Alifana BN-NA S.r.l. poi MetroCampania NordEst S.r.l., per il periodo 01.01.2002 – 31.12.2003. I predetti contratti sono stati stipulati a settembre 2002 e sono rimasti in vigore ai sensi dell'art. 18, comma 3 bis del D. Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 e ss.mm.ii.

Nel corso del 2011, sono stati sottoscritti appositi atti integrativi con i quali, a fronte delle prestazioni previste nei contratti medesimi, sono stati stabiliti i valori dei relativi corrispettivi.

Ai sensi dell'art. 4, comma 32-ter decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito con legge 14 settembre 2011, n. 148 si è stabilito di prorogare, agli stessi patti e condizioni, i Contratti di Servizio in essere e gli altri atti regolanti i rapporti con i soggetti gestori dei servizi medesimi.

Con atti del 5 novembre 2012, la Regione Campania e le società S.E.P.S.A. S.p.A., Circumvesuviana S.r.l. e MetroCampania NordEst S.r.l., hanno stipulato il contratto di proroga per la gestione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario per il periodo 01.01.2013 - 31.03.2013. Per effetto dell'atto di fusione per incorporazione, a far data dal 01.04.2013, i servizi sono stati svolti da EAV sulla base di provvedimenti ex art. 5 par. 5 Reg. n. 1370/07 (D.D. n. 57/13 e ss.) determinati da successive situazioni emergenziali nei medesimi richiamati.

Con la Deliberazione di Giunta Regionale n. 489 del 27 Luglio 2017 sono stati forniti indirizzi in materia di Contratto di Programma e di Contratto di servizio sulle reti ferroviarie regionali dando atto, in particolare, della strumentalità del Contratto per i servizi ferroviari e del Contratto di Programma per la gestione e la manutenzione delle reti ferroviarie regionali, rispetto al processo in atto, previsto dalla legge, con l'art. 16, comma 5, del D.L. 83/2012 e con l'art. 11 del D.L. 193/2016, per il risanamento della società regionale EAV S.r.l.. Con la medesima DGR 489/2017, inoltre, è stato fornito indirizzo alla Direzione Generale per la Mobilità, al fine di dare attuazione alle previsioni dell'Atto aggiuntivo di cui alla DGR n. 143/16, di garantire la continuità dei servizi di TPL su ferro non interrompibili, mediante provvedimenti di emergenza ai sensi dell'art. 5, par. 5, del Regolamento UE n. 1370/2007, con EAV S.r.l., in qualità di Impresa Ferroviaria, per la durata massima di anni 2 (due) a decorrere dal 01.01.2017 ed a procedere entro il 30 settembre 2017 alla pubblicazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento UE n. 1370/2007 per l'aggiudicazione diretta ad EAV S.r.l. di un Contratto di servizio della durata di anni 6 (sei) ai sensi dell'art. 5, par. 2, o par. 6 del Regolamento UE n. 1370/2007.

In data 27/09/2017 sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea n. GU/S S185 è stato pubblicato l'Avviso di preinformazione senza indizione di gara di cui sopra, a seguito della quale non sono pervenute osservazioni. In data 22.09.2017 è stato stipulato tra EAV e Regione Campania un contratto di servizio ex art. 5 par. 5 del Reg. UE n. 1370/07 per il periodo 2017 – 2018. Con la DGR n. 891 del 28.12.2018 si è stabilito di assicurare la continuità dei servizi di Trasporto Pubblico Locale su reti ferroviarie regionali mediante provvedimenti di emergenza ex art. 5 par. 5 del Regolamento UE n. 1370/07, alle medesime condizioni del contratto di servizio stipulato con la società regionale Ente Autonomo Volturno il 22.09.2017, per consentire la definizione dell'istruttoria in corso per la stipula di un contratto di servizio ex art. 5 par. 2 del Regolamento UE n. 1370/07, secondo gli indirizzi della DGR n. 489/2017, nonché per far luogo alle attività prodromiche richieste dalle Delibere dell'Autorità di regolazione dei Trasporti n.48/2017 e n.120/2018, in ogni caso non oltre il 31.12.2019. Con verbale del 07.01.2019, EAV e Regione Campania, con il supporto di ACaMIR, visto l'art. 5 par. 5 del reg. UE n. 1370/07, in conformità alle previsioni della DGR n. 891/2018 hanno concordato la proroga consensuale del contratto, alle medesime condizioni, senza soluzione di continuità, a far data dalla scadenza e sino alla definizione dell'istruttoria per la stipula del nuovo contratto ex art. 5 par. 2 del reg. UE n. 1370/07 e delle ulteriori attività di cui alla DGR menzionata, comunque non oltre il 30.11.2019. Con verbale del 25.11.2019, EAV e Regione Campania, con il supporto di ACaMIR, visto l'art. 5 par. 5 del reg. UE n. 1370/07, in conformità alle previsioni della DGR n. 891/2018 hanno concordato la proroga consensuale del contratto, alle medesime condizioni, senza soluzione di continuità, a far data dalla scadenza e sino alla definizione dell'istruttoria per la stipula del nuovo contratto ex art. 5 par. 2 del reg. UE n. 1370/07 e delle ulteriori attività di cui alla DGR menzionata, comunque non oltre il 31.12.2019. Con Delibera di Giunta regionale n. 647 del 17.12.2019 è stata assicurata, nelle more della conclusione delle attività finalizzate alla stipulazione di un contratto di servizio ex art. 5 par. 2 del Regolamento (U.E.) 1370/2007, da sottoscrivere in ogni caso non oltre il 31 dicembre 2020, la continuità dei servizi essenziali non interrompibili di trasporto pubblico locale su reti ferroviarie regionali mediante provvedimenti di urgenza ex art. 5 par. 5 del sopracitato Regolamento Europeo. In conformità alle previsioni della DGR n. 647/2019, Regione Campania ed EAV, nel dare atto dell'istruttoria in corso e, in particolare, delle interlocuzioni con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, hanno concordato per la proroga consensuale del contratto stipulato il 22.09.2017, alle medesime condizioni, senza soluzione di continuità, a far data dalla scadenza e sino alla definizione dell'istruttoria per la

stipula del nuovo contratto ex art. 5 par. 2 del reg. UE n. 1370/07, comunque non oltre il 31.12.2020. In data 28.01.2020 si è provveduto alla pubblicazione in GUUE di informazioni complementari alla preinformativa operata in GUEE ex art. 7 par. 2 del Reg. UE n. 1370/2007, per l'affidamento dei citati servizi ai sensi dell'art. 5 par. 2 del citato Reg. UE, adeguandola alle circostanze sopravvenute.

#### **4.2 La proposta del nuovo Contratto di Servizio**

L'affidamento ad EAV del Contratto di servizio per il trasporto su ferro per il periodo 2020-2025 prevede a regime la realizzazione di sviluppi migliorativi nella prossima programmazione, come di seguito descritti:

- potenziamento del servizio sulle linee vesuviane, dove la domanda di trasporto è più significativa;
- incremento del numero di treni direttissimi sulla relazione Napoli – Sorrento e istradamento di una parte di essi via Centro Direzionale e contestuale potenziamento con ulteriori treni locali sulla relazione di traffico Napoli – Torre del Greco, caratterizzata da una forte affluenza pendolare;
- potenziamento del servizio sulla relazione Napoli – Torre Annunziata - Poggiomarino con particolare riferimento alla relazione di traffico Napoli –Torre Annunziata via Centro Direzionale;
- depotenziamento del servizio sulla relazione di breve percorrenza Napoli – San Giorgio a Cremano via Centro Direzionale che, in considerazione delle ipotesi sopra menzionate (istradamento delle corse Napoli – Sorrento via centro Direzionale e il potenziamento della relazione Napoli – Torre Annunziata via centro Direzionale), perderebbe di significato;
- potenziamento della relazione Montesanto–Bagnoli sulla linea Cumana mirato al raggiungimento di una frequenza di tipo metropolitano pari a 1 treno ogni 10'.

Il Contratto di Servizio prevede una produzione a regime di circa 6,5 milioni di treni-km con un incremento, da raggiungere progressivamente, di circa 600 mila treni-km rispetto all'offerta di trasporto attuale

Con la nuova offerta programmata dei servizi EAV, ci si attende un miglioramento dei seguenti fattori:

- puntualità e regolarità del servizio;
- sicurezza del viaggio e a bordo;
- affollamento a bordo;
- comfort del viaggio;
- pulizia dei mezzi;
- informazioni fornite a bordo;
- reperibilità di informazioni su orario e percorsi;
- comportamento del personale;
- accessibilità ai mezzi;
- servizi per i diversamente abili;
- integrazione modale con altri vettori;
- attenzione ai problemi ambientali.

**Confronto tra il volume produttivo dei servizi ferroviari regionali attuale e futuri in gestione EAV**

Relazione	Treni-km/anno CdS 2020-2025 a regime	Treni-km/anno CdS 2017/2018	Differenza assoluta
<b>Totale linee Vesuviane</b>	≈ 3,4 Mln	≈ 3,0 Mln	≈ +0,4 Mln
<b>Totale linee Flegree</b>	≈ 1,7 Mln	≈ 1,5 Mln	≈ + 0,2 Mln
<b>Totale linee Suburbane</b>	≈ 1 Mln	≈ 1 Mln	≈ -
<b>Totale linea Metropolitana</b>	≈ 0,4 Mln	≈ 0,4 Mln	≈ -
<b>TOTALE COMPLESSIVO EAV</b>	≈ 6,5 Mln	≈ 5,9 Mln	≈ + 0,6 Mln

#### **4.3 L'adeguamento della proposta alle Misure regolatorie del l'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) in tema di lotti di affidamento (delibera 48/2017) e di efficienza della gestione dei servizi di trasporto ferroviario (delibera 120/2018)**

Con nota prot. n. 15059/2019 del 20/11/2019 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha formulato osservazioni sulla relazione di cui alle Misure 6.2 e 4.11 della delibera ART. n. 48/2017 nonché sul Piano Raggiungimento Obiettivi Regolatori (PRO) e Piano Economico Finanziario (PEF), ai sensi della Misura 2.7 della delibera ART n. 120/2018.

##### **– Delibera ART 48/2017**

La Regione Campania, come richiesto dalla Misura 4 (Determinazione degli obblighi di servizio pubblico e criteri per la loro copertura finanziaria) della delibera 48/2017 dell'ART, per il tramite dell'organismo di supporto tecnico Agenzia Campania per la Mobilità le infrastrutture e le Reti (ACaMIR), ha predisposto la Relazione con la quale ha individuato il lotto di affidamento, corrispondente all'intero servizio ferroviario regionale su rete del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI). La relazione è stata inviata il 3 maggio 2019 alla predetta Autorità, che l'ha riscontrata il 29 maggio 2019 con richiesta di integrazioni, fornite dalla Regione con la nota prot. n. 607436 del 9 ottobre 2019.

In sede di riscontro, premesso che gli atti assunti dalla Regione, sia per i servizi su rete statale sia per quelli su rete regionale non interconnessa, sono tutti antecedenti alla delibera 48/2017, è stato precisato che la scelta di suddividere il bacino di traffico in due distinti lotti - da affidare a Trenitalia su rete statale del Gestore dell'Infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e ad EAV su rete regionale - muove dalla complessità delle reti ferroviarie campane, caratterizzate da vincoli di tipo fisico, infrastrutturale e tecnologico/impiantistico, e dagli aspetti gestionali ed organizzativi di ciascuna linea (ad es., gestione depositi e officine, accesso alla rete, disponibilità di materiale rotabile).

Ad ogni buon fine, la Regione ha tenuto conto di quanto indicato dall'ART nelle osservazioni di cui sopra, provvedendo ad inserire specifiche clausole contrattuali che consentono la revisione nel tempo del Programma di esercizio in relazione a mutamenti significativi delle esigenze di domanda e delle complessive esigenze di mobilità regionali.

In particolare, atteso che le predette valutazioni costituiscono un punto di partenza per ulteriori approfondimenti di tipo quantitativo, finalizzati alla eventuale riprogrammazione dei servizi e alla ridefinizione dei lotti per i futuri affidamenti, la Regione procederà comunque, anche al fine di aggiornare i documenti di pianificazione e programmazione dei servizi, ad avviare indagini sulle complessive esigenze di mobilità regionale, con una rilevante attenzione alla "domanda potenziale" di mobilità (nei suoi aspetti socio-economici, comportamentali e demografici), con una costante misurazione degli impatti dell'attuale assetto della rete e dei lotti attraverso l'utilizzazione di determinati indicatori, quali, ad esempio, la ripartizione modale (la percentuale di spostamenti con un determinato mezzo di trasporto), il coefficiente di riempimento (*load factor*: percentuale di posti occupati rispetto a quelli disponibili), il numero di passeggeri totale per linea, tipologia tariffaria e per fascia oraria.

##### **– Delibera ART 120/2018**

Nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettere a) e b), all'Allegato del Regolamento (CE) 1370/2007 e agli articoli 17 e 19 del d.lgs. 422/1997, la Regione Campania ha predisposto, in conformità con la Misura 2 della Delibera ART n. 120/2018 e di concerto con l'Ente Autonomo Volturno Srl, il Piano Economico-Finanziario simulato di programmazione della gestione del servizio di trasporto su rete ferroviaria regionale di persone in regime di Obbligo di Servizio Pubblico che la Regione Campania intende affidare ad EAV per gli anni

2020-2025. Con la redazione del suddetto PEF, si chiude il precedente periodo regolatorio il cui termine è il 31 dicembre 2019.

Il PEF, le cui stime si basano sui valori consuntivati nel Conto Economico Regolatorio 2018, redatto secondo quanto richiesto dalla Misura 4 - Obblighi di Contabilità dei Costi e di Separazione Contabile per l'IF – della Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 120/2018 del 29 novembre 2018, nonché sulla base delle informazioni desumibili dall'andamento dell'esercizio 2019, si sviluppa nei diversi anni di durata dell'affidamento tenendo conto del processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza, come definito nel Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori. Il PRO, oltre a contenere lo sviluppo temporale di dati e indicatori economici, patrimoniali e finanziari nel periodo di vigenza contrattuale, specifica gli obiettivi che EAV è tenuta a perseguire, ai fini di un miglioramento progressivo dell'efficacia del servizio e dell'efficienza della gestione nel corso dell'intera durata del Contratto di Servizio.

La Regione Campania con nota del 18 dicembre 2018 ha richiesto ad ART i seguenti parametri pertinenti al CdS come previsto dalla citata delibera ART, misura 2.4, lettera a):

- valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo da assumere come riferimento, tenendo conto di tutti i fattori di contesto, per la fissazione di obiettivi di efficienza;
- valore medio, minimo e massimo, degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 alla Delibera ART 120/2018, da assumere come termini di confronto per la fissazione di obiettivi di efficacia ed efficienza.

L'Autorità, con nota del 4 marzo 2019, comunicava alla Regione Campania i valori richiesti per i servizi eserciti su rete ferroviaria interconnessa.

Il "valore di periodo" dell'indicatore di Recupero di efficienza del costo operativo comunicato da ART è pari, nell'ambito di un periodo regolatorio di 5 anni, al 4,31%, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante dello 0,88%. Nello specifico, l'indicatore comunicato da ART individua la distanza percentuale del costo operativo totale attribuibile al Contratto di Servizio dalla relativa frontiera del costo operativo totale efficiente, stimata con la metodologia illustrata nell'Annesso 1 della Delibera ART 120/2018, in base ai valori storici registrati nel periodo 2012-2016.

Il PEF ed il PRO allegati al CdS, rispondono a criteri di efficienza soddisfatti durante tutta la durata dell'affidamento, così come previsto dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 come modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 e dall'articolo 48, comma 6, lettere a) e b), del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50.

Il suddetto Piano è suddiviso in 2 periodi regolatori della durata di 3 anni ciascuno: primo periodo regolatorio 2020-2022 e secondo periodo regolatorio 2023-2025. Al termine del primo periodo regolatorio l'Ente Affidante e EAV verificheranno l'equilibrio economico-finanziario e l'aggiornamento delle tariffe, redigendo, ove fosse necessario, il Piano Economico-Finanziario 2023-2025 aggiornato che dovrà tenere in considerazione i parametri di efficienza e i KPI per il periodo regolatorio successivo, che Regione Campania dovrà richiedere ad ART, calcolati da quest'ultima sulla base delle stime sui nuovi dati di contabilità regolatoria che verranno nel frattempo acquisiti.

Regione Campania ed EAV hanno considerato, altresì, alcuni fattori straordinari in corso. Si fa riferimento alle conseguenze della pandemia da Covid-19 attualmente in evoluzione, che sta determinando effetti di diverso tipo anche nel settore del TPL, a quanto dettato dalla nota ANSF prot. n. 8530 del 30.03.2020 che prescrive la limitazione temporanea a 50 km/h sulle linee vesuviane e su quelle flegree a far data dal 01.04.2020, alle impugnative pendenti sulle gare per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Come condiviso tra Regione Campania ed EAV, visto lo stato avanzato delle trattative contrattuali, gli atti, compresi il PEF ed il PRO sottostanti al CdS, sono stati redatti indipendentemente dagli effetti economico finanziari che le richiamate situazioni provvisorie potranno eventualmente determinare sull'equilibrio del

Contratto e che gli stessi saranno trattati in coerenza con le disposizioni nel medesimo previste e con le disposizioni normative vigenti.

Le parti hanno convenuto, inoltre, che delle stesse situazioni si terrà prudenzialmente conto in sede di verifica ed attuazione delle previsioni di cui all'Allegato Condizioni Minime di Qualità.

## **5. Le motivazioni di efficacia, efficienza ed economicità della scelta.**

### **5.1 Investimenti**

L'EAV svolge, oltre al servizio di trasporto pubblico locale ferroviario su reti isolate ed interconnesse della Regione Campania, anche la gestione delle relative infrastrutture. Le funzioni di EAV relative alla gestione delle infrastrutture ferroviarie e quelle relative al TPL ferroviario su reti interconnesse ed isolate della Regione Campania sono gestite da due Direzioni distinte, rispettivamente Direzione Infrastruttura e Direzione Trasporto Ferroviario, per le quali sussiste la separazione contabile economico-gestionale, in conformità al quadro normativo e regolatorio di riferimento. La gestione dei beni costituenti le infrastrutture ferroviarie di interesse regionale e, nel caso della ex Circumvesuviana, anche di quella funiviaria, nonché il relativo materiale rotabile, sono stati affidati in concessione con atti del 23 dicembre 2003 a Circumvesuviana S.r.l. a socio unico, MetroCampania NordEst S.r.l. a socio unico e S.E.P.S.A. S.p.A. – successivamente fuse per incorporazione in EAV – per una durata di 30 anni, dal 1° gennaio 2001 al 21 dicembre 2030. In data 27 luglio 2017, con DGR n. 489, è stato approvato lo schema dell'atto di rinnovo del Disciplinare di Concessione che reca disposizioni di carattere generale e definisce le regole per la realizzazione degli interventi di cui all'Accordo di Programma sottoscritto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Regione Campania in data 17 dicembre 2002 ed il successivo Atto Integrativo del 23 ottobre 2016. In data 23 ottobre 2017 è stato sottoscritto tra la Regione Campania ed EAV il Contratto di Programma per la gestione delle attività di manutenzione degli impianti e della rete, con decorrenza 1° gennaio 2017 e per la durata di sei anni fino al 31 dicembre 2022. Il suddetto Contratto di Programma definisce, inoltre, gli effetti economici e patrimoniali relativi ai progetti di investimento, non rientranti nel predetto Disciplinare di Concessione, riferiti sia al materiale rotabile sia alle infrastrutture:

- rinnovo del materiale rotabile (acquisto di nuovo materiale rotabile e/o attività di manutenzione straordinaria di revamping e restyling);
- applicazione di nuove tecnologie, anche digitali ai processi produttivi;
- manutenzione straordinaria delle stazioni, della rete e degli impianti dell'infrastruttura ferroviaria.

### **5.2 Materiale Rotabile**

Come più sopra specificato, la società EAV risulta essere, al momento attuale, il concessionario delle reti ferroviarie regionali e l'impresa ferroviaria incaricata dei relativi servizi, nonché il soggetto beneficiario degli interventi di rinnovo del parco rotabile, anche in ragione di quanto previsto dall'art. 5 del Disciplinare di Concessione citato. Per tali motivazioni, con nota prot. 2464 del 01.02.2018, EAV ha comunicato che sussiste l'esigenza di procedere al rinnovo del parco rotabile marciante sulle reti ferroviarie regionali (Cumana, Circumflegrea, Circumvesuviana, Metrocampania Nord Est) ed ha proposto un Piano di investimenti relativo al materiale rotabile ferroviario marciante sulle reti ferroviarie regionali.

In particolare, con la Delibera di Giunta Regionale n. 55/2018, aggiornata con Delibera di Giunta regionale n. 413 del 03.08.2020, è stato approvato il Piano degli investimenti per l'acquisto di materiale rotabile su ferro proposto dalla società EAV. Il suddetto materiale rotabile sarà acquistato sulla base del finanziamento

pubblico derivante dalla Delibera del CIPE n. 54 del 1° dicembre 2016, pubblicata in GURI n. 88 del 14 aprile 2017, recante “Fondo sviluppo e coesione 2014/2020. Piano operativo infrastrutture (art. 1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014)”, con cui è stato approvato il Piano Operativo Infrastrutture FSC 2014/2020 di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per un importo di € 153 mln.

Il suddetto programma si basa, inoltre, per € 40.000.000,00 su risorse del FSC 2014/2020, per € 53,39 mln sui fondi POC 2014/2020, per € 14 mln, sul POR FESR Campania 2014/2020 e, infine, anche su risorse previste dalle fonti statali di cui al DM MIT n. 408/2017, per € 38,40 mln.

Sussistendone i presupposti, ove necessario, potrà eventualmente essere attivato da EAV apposito finanziamento bancario, i cui effetti economici e patrimoniali saranno ricondotti al Contratto di Programma.

Le forniture di cui al Piano investimenti (treni Piscinola - Aversa, Linee Flegree, Linea Piedimonte Matese – Napoli) risultano contrattualizzate nel 2019 – 2020, quella relativa ai treni Circumvesuviana risulta aggiudicata, con ricorso pendente, quella per i locomotori, con bando di prossima pubblicazione.

Nell’ambito di detti investimenti saranno acquistati nuovi ETR che andranno a sostituire i veicoli più vecchi attualmente in circolazione principalmente sulle linee vesuviane. La progettazione e la realizzazione degli stessi sarà effettuata secondo le norme europee più aggiornate e le best practices di settore, per garantire le performance di sistema più elevate possibili (soddisfacimento dei criteri UNI EN12299:2009, collegamento ad Internet tramite Wi-Fi di bordo, sistema di videosorveglianza, capienza di almeno 380 passeggeri totali a carico massimo (6 p/m<sup>2</sup>), con almeno 90 posti a sedere con disponibilità sia prese di corrente a 220V AC, sia prese USB, sistema contapasseggeri.

Nel complesso, la tabella che segue, individua schematicamente il complesso degli investimenti in materiale rotabile di cui EAV è il soggetto attuatore.

Linee	n. treni	Costo unitario (M€)	Fabbisogno Finanziario (M€)	Fondi nazionali			Fondi regionali					Totale risorse pubbliche (M€)
				Delibera CIPE n. 54/2016 (M€)	Delibera CIPE n. 98/2018 (M€)	DM 408/2017 (M€)	FSC 2014/20	FSC 2007/13	POC 2014/20	POR FESR 2014/20	PAC	
Linee Vesuviane	30	7,79	<b>233,81</b>	130,02			40,00		24,79			<b>194,81</b>
Piedimonte – Napoli	4	9,60	<b>38,40</b>			38,40						<b>38,40</b>
Piscinola-Aversa	6	6,40	<b>38,40</b>	23,00					15,40			<b>38,40</b>
Locomotori	6	2,33	<b>14,00</b>							14,00		<b>14,00</b>
Linee Flegree	2	6,60	<b>13,20</b>						13,20			<b>13,20</b>
<b>Totale</b>	<b>48</b>	<b>32,73</b>	<b>337,81</b>	<b>153,02</b>	<b>0,00</b>	<b>38,40</b>	<b>40,00</b>	<b>0,00</b>	<b>53,39</b>	<b>14,00</b>	<b>0,00</b>	<b>298,81</b>

### 5.3 La sicurezza ferroviaria

La sicurezza ferroviaria è un obiettivo prioritario dell’attività amministrativa regionale;

In particolare, con DGR n. 605 del 03.10.2017 al fine dell’adeguamento agli standard di sicurezza delle citate linee ferroviarie non interconnesse, sono stati programmati, a valere sulle risorse afferenti al Piano operativo infrastrutture Fondo Sviluppo e Coesione 2014.2020 di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvato con la citata delibera CIPE n. 54.2016, gli interventi:

- “Attrezzaggio SCMT-SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI – PPLL della linea Ferroviaria Benevento-Cancello” per un valore di € 29.231.952,29”;
- “Attrezzaggio SCMT-SST con contestuale adeguamento degli impianti ACEI – PPLL della linea Ferroviaria Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere” per un valore di € 17.400.047,71.

Con DGR n. 769 del 20.11.2018 sono stati programmati, per le medesime finalità, a valere sulle risorse di cui al DM n. 30/2018 recante “Riparto del fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese, di cui all’articolo 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n.232, destinato ad interventi per la messa in sicurezza delle ferrovie non interconnesse alla rete nazionale”, gli interventi:

- “Adeguamento agli standard di sicurezza per le linee vesuviane mediante attrezzaggio con un avanzato sottosistema CCS ed attrezzaggio con sistema SCMT – lotto 1”, per l’importo di € 43.930.000,00;
- “Adeguamento agli standard di sicurezza per le linee flegree mediante attrezzaggio con un avanzato sottosistema CCS ed attrezzaggio con sistema SCMT” per l’importo di € 9.258.000,00.

Con DGR n. 228 del 27.05.2019 è stato programmato, per le medesime finalità, a valere sulle risorse residue del PO Infrastrutture FSC 2014/2020, Asse Tematico F, Linea d’Azione “Sicurezza ferroviaria” il seguente intervento:

- “Adeguamento agli standard di sicurezza per le linee vesuviane mediante attrezzaggio con un avanzato sottosistema CCS ed attrezzaggio con sistema SCMT – lotto 2” per un valore di € 41.810.000,00;

Con DGR n. 471 del 20.10.2020, infine, a valere sulle risorse di cui al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 182 del 29.04.2020, per l’adeguamento agli standard di sicurezza delle linee ferroviarie non interconnesse, sono stati finanziati i seguenti interventi:

- “Linee Vesuviane e Flegree. Attrezzaggio con SCMT-SSB del materiale rotabile di EAV, incluso CAB Radio GSM-R”, dal valore di € 40.000.000,00 e
- “Copertura GSMR. Fibra ottica wifi. Linee isolate”, dal valore di € 40.500.000,00.

#### **5.4 Smart Station e ITS**

In materia di investimenti su reti ferroviarie regionali e tecnologie connesse, con riflessi anche sulla qualità dei servizi che potranno essere erogati, si segnalano, inoltre a valere su risorse del Fondo Sviluppo e Coesione 2014 – 2020 (DGR n. 415/2020):

- Programma Smart Station di riqualificazione delle stazioni ferroviarie con applicazione delle moderne tecnologie, dal valore di € mln 28;
- Sviluppo di tecnologie di tipo ITS ‘Intelligent Transport System’ - Programma di Intelligent Transport System – Stazioni ferrovie EAV dal valore di € mln 9.

Il Programma “Smart Station” prevede, in particolare, l’ammodernamento delle stazioni, anche attraverso l’installazione di tecnologie per l’utenza, strumenti di videosorveglianza e di sicurezza, l’adeguamento e il controllo dei tornelli.

L’intervento ITS prevede importanti investimenti nel settore della bigliettazione telematica a beneficio del recupero dell’evasione tariffaria e consente, attraverso l’acquisizione, l’elaborazione e la diffusione dell’informazione, di ottimizzare le reti di trasporto e di quantificare i relativi benefici. Esso si inserisce nel Programma “ITSC - Intelligent Transport System Campano” che comprende la realizzazione di un sistema di infomobilità, di un sistema di monitoraggio delle flotte, della bigliettazione elettronica - con l’introduzione di titoli di viaggio digitali quali smart card, chip on paper, qr-code e modalità di acquisto in linea.

#### **5.5 Corrispettivi regionali ed elementi caratterizzanti il nuovo Contratto di Servizio**

Il corrispettivo comprende anche le somme pagate a titolo di canone di accesso e di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI per l’utilizzo delle tracce orarie, relative a ciascuna corsa compresa nel Programma di Esercizio. In armonia con le indicazioni fornite da ART, a far data dal 2021, il corrispettivo, di cui all’Art. 6, comprende anche il canone di accesso e di utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria regionale interconnessa gestita da EAV.

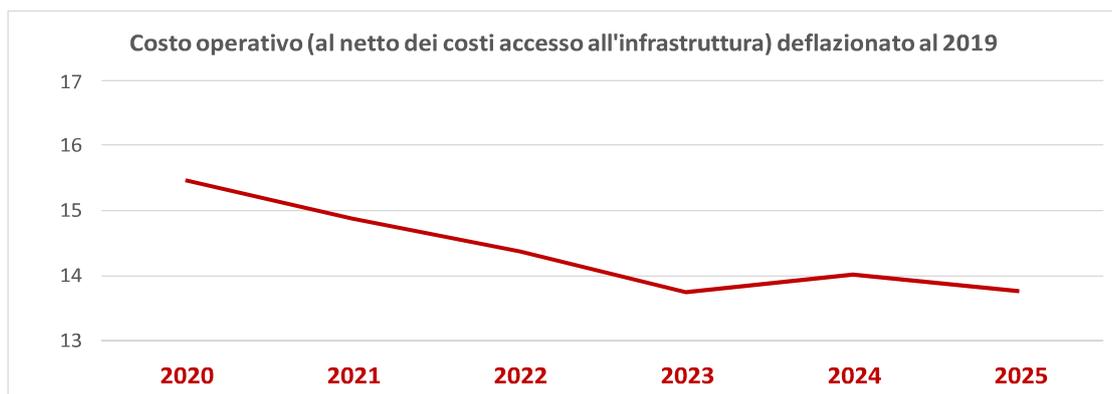
Il corrispettivo non comprende il canone di accesso e di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria regionale isolata gestita da EAV. Il c.d. "pedaggio" potrà essere comunque introdotto nel periodo di vigenza del presente Contratto; in tal caso la Regione si impegna a integrare il corrispettivo, di cui all'art. 6, con le somme necessarie per il pagamento del suddetto canone, stralciandole dal corrispettivo riconosciuto ad EAV quale Gestore dell'Infrastruttura.

Il nuovo Contratto di Servizio 2020-2025 prevede la seguente articolazione annuale del corrispettivo quale compensazione degli obblighi di servizio pubblico sottesi allo stesso:

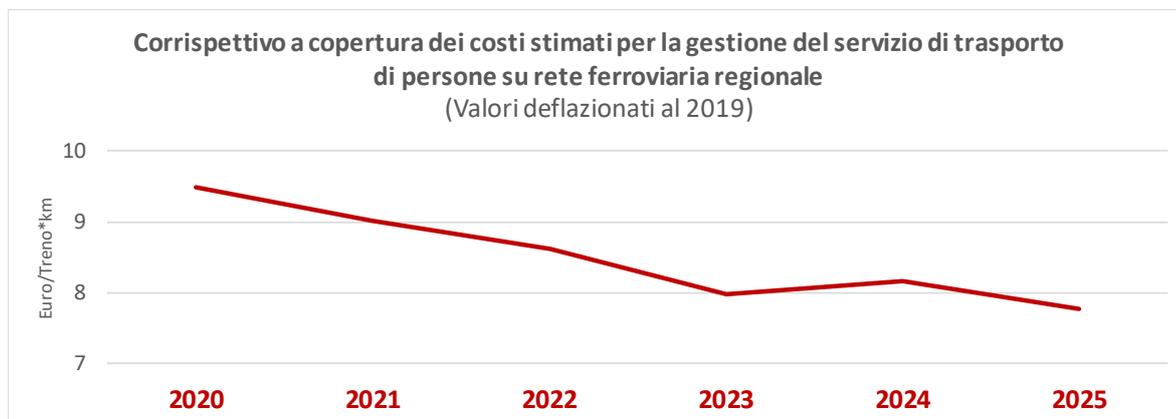
- per l'anno 2020 è pari ad euro 55.477.927,00 (oltre IVA);
- per l'anno 2021 è pari ad euro 56.799.531,00 (oltre IVA);
- per l'anno 2022 è pari ad euro 57.087.899,00 (oltre IVA);
- per l'anno 2023 è pari ad euro 55.951.693,00 (oltre IVA);
- per l'anno 2024 è pari ad euro 57.795.054,00 (oltre IVA);
- per l'anno 2025 è pari ad euro 55.651.658,00 (oltre IVA).

Dall'analisi riportata nel grafico sottostante, emerge che il nuovo Contratto di Servizio 2020-2025, rilevando una marcata riduzione del costo operativo unitario lungo l'arco di Piano (grafico 1), comporta una significativa riduzione dei valori di corrispettivo a treno/km (grafico 2).

**Grafico 1**



**Grafico 2**



L'andamento decrescente del corrispettivo unitario a carico della Regione è dovuto essenzialmente a:

- un trend positivo di incremento dei ricavi da traffico, con una crescita media annua del 2,72% sull'intero periodo contrattuale;

- gli effetti derivanti dagli investimenti per il rinnovo del parco rotabile;
- una riduzione del costo operativo per treno\*km al netto dei costi di pedaggio e accesso alle infrastrutture che, in linea con quanto previsto dalla Delibera ART 120/2018, è stato preso a riferimento per individuare gli obiettivi di efficientamento che la Regione ha posto in capo ad EAV.

## **5.6 I ricavi da traffico**

Un elemento caratterizzante il Contratto 2020-2025 riguarda il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico riportato per l'intero periodo contrattuale, con una crescita media annua del 2,72%.

Il trend positivo di incremento dei ricavi da traffico riportato nel PEF 2020-2025 è determinato sostanzialmente da tre componenti:

- incremento dei viaggiatori trasportati;
- contrasto all'evasione/elusione;
- dinamica tariffaria.

Relativamente all'incremento dei viaggiatori trasportati, il Piano prevede lungo tutto il periodo, nonostante il progressivo calo della popolazione urbana riscontrato nell'arco 2012-2018 (Napoli -4% nel periodo) così come la scarsa propensione della popolazione campana nell'utilizzare i mezzi pubblici a scapito di quelli privati, una crescita dei viaggiatori trasportati dello 0,5% annuo quale positivo effetto del miglioramento della qualità del servizio, legata principalmente all'immissione del nuovo materiale rotabile e alla conseguente maggiore attrattività rispetto ai valori registrati nel periodo precedente. In particolare, alla luce del livello insostenibile di affollamento e delle frequenze del servizio attuali, l'introduzione di nuovi treni consentirà l'intensificazione del servizio (e non l'attivazione di nuove linee o l'estensione oraria) determinando quale effetto principale il miglioramento della qualità del trasporto piuttosto che l'attivazione di nuova domanda. Per le ragioni sopra esposte il PEF interiorizza la stima di un incremento obiettivo dello 0,5% nel numero dei passeggeri trasportati, applicato ogni anno in quanto ipotizzato come più connesso a trend complessivi di mobilità, sostenuti dalle politiche regionali, che ad una diversa specifica capacità di attrarre nuova domanda.

In merito al contrasto all'evasione/elusione tariffaria, EAV e la Regione Campania si impegnano a contrastare il fenomeno passando dall'attuale tasso di evasione medio del 30% al 26% nel 2025 (con un recupero medio annuo dello 0,5%), attraverso una più puntuale azione di lotta all'evasione ed elusione mediante. Tale obiettivo sarà raggiunto attraverso un complesso piano che ha come punti più rilevanti:

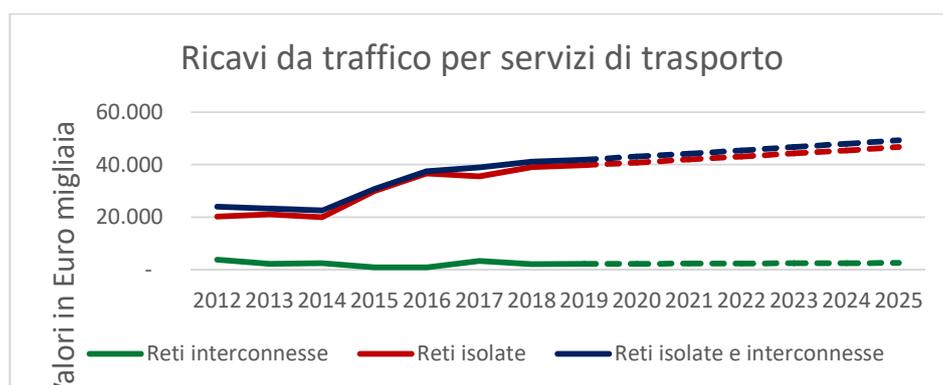
- l'ottimizzazione delle verifiche di contolleria, sia a terra sia a bordo dei treni prevedendo, oltre alle attività di controllo del Capotreno presente su ogni corsa ferroviaria dell'EAV, l'istituzione di squadre di contolleria, operanti sia a terra che a bordo treno, sia in senso "repressivo" sia di tipo "preventivo";
- l'adozione di molteplici sistemi di vendita (biglietterie, sistemi online, emettitrici automatiche, ecc.) e pagamento dei titoli di viaggio (contanti, carta di credito, bancomat, borsellino elettronico, ecc.). In particolare, tenuto conto del contesto sociale in cui opera EAV, con un'altissima frequentazione dei treni/impianti e l'impossibilità di "chiusura" di molti impianti, è apparso necessario modernizzare l'attuale sistema di bigliettazione al fine di renderlo adeguato alle rinnovate esigenze territoriali e della clientela. In tal senso, la Regione Campania, con il supporto del Consorzio UnicoCampania e di EAV, ha progettato ed avviato un nuovo Sistema di Vendita Regionale (SVR) che si inserisce nel più ampio progetto ITSC (Intelligent Transport System Campania) con il quale si prevede la realizzazione di un sistema integrato di infrastrutture tecnologiche (sistemi, dispositivi, procedure) applicato al comparto del trasporto collettivo e a tutte le modalità di trasporto, nonché al sistema di bigliettazione

elettronico, basato su tecnologie con Smart card di prossimità capace di tracciare in tutte le sue componenti lo spostamento del singolo viaggiatore. Nello specifico, in qualsiasi tipologia di biglietteria dovranno essere ammessi tutti i mezzi di pagamento: contante, carte di credito-debito, sarà attivabile un borsellino elettronico sulle card valido anche per il pagamento dei titoli di viaggio ed il SVR sarà interconnesso alla vendita on line tramite APP integrate nel sistema di gestione dei titoli dematerializzati.

Infine, relativamente alla dinamica tariffaria, la Regione di cui è competente, ha previsto aumenti tariffari dell'1,5% annuo per tutto il periodo contrattuale 2020-2025. In particolare, tali adeguamenti sono stati quantificati tenendo a riferimento il miglioramento della qualità atteso in ragione della tempistica di rinnovo del materiale rotabile, la maggiore produzione di servizi programmata e il trend inflattivo stimato. In particolare, la dinamica tariffaria è stata determinata applicando il metodo del price-cap, nel rispetto degli obiettivi di efficacia e di efficienza di cui alla delibera ART n. 120/2018.

Alla luce di quanto sopra, il valore dei ricavi da traffico, distinti tra rete interconnessa e rete isolata, assunte le ipotesi sopra descritte, è stato determinato, partendo dai dati consuntivati per esercizio 2018 e preconsuntivo 2019 (in termini di treni\*km, posti\*km, passeggeri/km, load factor, tasso di evasione), per ciascuna linea lungo tutto l'arco di Piano 2020-2025.

Si riporta di seguito l'andamento grafico prospettico dei ricavi da traffico, sia per le reti interconnesse che isolate, dal quale si evince l'obiettivo crescente che fissa a circa Euro 50 milioni il target di ricavi che l'Impresa Ferroviaria dovrà conseguire al 2025 (+20% rispetto ai ricavi consuntivati nel 2018):



### 5.7 Effetti derivanti dagli investimenti per il rinnovo del parco rotabile

I nuovi ETR andranno a sostituire i veicoli più vecchi attualmente in circolazione principalmente sulle linee vesuviane. La progettazione e la realizzazione degli stessi sarà effettuata secondo le norme europee più aggiornate e le *best practices* di settore, per garantire le performance di sistema più elevate possibili.

Nello specifico:

- saranno i primi veicoli in esercizio in Campania per cui è richiesto il soddisfacimento dei criteri europei per la definizione di "Comfortable", come definito dalla UNI EN12299:2009, e i veicoli dovranno essere silenziosi nel rispetto delle norme europee per azionamento e dinamica di marcia, migliorando sensibilmente le condizioni di viaggio e il rumore e le vibrazioni emessi verso l'esterno;
- sui nuovi ETR sarà garantito il collegamento ad internet tramite Wi-Fi di bordo per i passeggeri e la disponibilità di informazioni sul treno e sui servizi EAV con lo stesso mezzo, così come prescritto dalle STI e dalle normative europee per l'informazione ai viaggiatori;

- ogni veicolo avrà un sistema di videosorveglianza che potrà essere interfacciato con la Centrale Operativa di terra, per garantire un monitoraggio costante della sicurezza dei passeggeri a bordo treno;
- sui nuovi treni sarà messo a disposizione un numero di posti bici coerente con quanto richiesto dalle associazioni europee di ciclamatori;
- il consumo di energia degli impianti di condizionamento sarà costantemente controllato e ottimizzato, in conformità a quanto previsto dalle best practices ATOC in proposito e dalle STI;
- saranno previsti contatori per monitorare e limitare il consumo di energia, limitare i costi per la collettività e l'impatto ambientale;
- tutti i dati diagnostici dei veicoli verranno automaticamente scaricati nel database di manutenzione per gli stessi, in modo da garantire un controllo costante e la tempestività degli interventi del personale addetto;
- la manutenzione sarà progettata per la massimizzazione della manutenzione su condizione, per risparmiare risorse, massimizzare i tempi di disponibilità limitando al massimo i tempi e i costi di manutenzione, e contemporaneamente il rispetto delle best practices europee di progettazione per la manutenibilità garantiranno agevoli scomposizioni e sostituzioni dei componenti, per garantire la sicurezza e la salute dei lavoratori;
- i veicoli, in linea alle caratteristiche dell'infrastruttura EAV, avranno una lunghezza di 40 metri;
- i veicoli saranno componibili per almeno tre unità e accoppiabili per il soccorso con materiale di tipo Metrostar, Fe220 e T21, senza la necessità di utilizzo di alcuna interfaccia meccanica aggiuntiva;
- i veicoli avranno una velocità massima di 120 km/h;
- la frenatura di servizio, a carico massimo e tensione di linea nominale, comunque venga realizzata, garantirà una decelerazione media dell'ETR di 1,1 m/s<sup>2</sup> a partire da 80 km/h, con un valore assoluto massimo non superiore a 1,4 m/s<sup>2</sup>;
- il veicolo avrà una capienza di almeno 380 passeggeri totali a carico massimo (6 p/m<sup>2</sup>), con almeno 90 posti a sedere. Per tutti i posti a sedere saranno disponibili sia prese di corrente a 220V AC, sia prese USB per la ricarica dei dispositivi mobili;
- sui veicoli saranno previste almeno 4 porte per fiancata per l'accesso dei passeggeri;
- il comparto passeggeri sarà dotato di impianto di climatizzazione automatico dell'aria estate/inverno, distinto da quello delle cabine di guida per mantenere all'interno dell'Elettrotreno i prescritti valori di temperatura e umidità relativa;
- l'impianto porte sarà equipaggiato con apposito sistema contapasseggeri, che sarà capace di contare, per ogni porta, il numero di passeggeri in salita e in discesa per ogni fermata, interfacciandosi con il sistema di bordo per la rilevazione della posizione GPS di fermate e stazioni;
- il Sistema di Protezione della Marcia del Treno (ATP) di bordo sarà composto da due parti funzionalmente distinte in grado di svolgere le funzioni di seguito specificate. Una parte svolgerà le funzioni di ATP continuo e sarà pienamente compatibile con il sistema attualmente in esercizio, l'altra parte svolgerà le funzioni di ATP discontinuo, in grado di ricevere le informazioni dai punti informativi installati a terra, per ridurre i tempi di percorrenza e per aumentare la sicurezza e la funzionalità del sistema. Il veicolo sarà, quindi, in grado di leggere i dati provenienti da entrambi i sistemi di segnalamento (ovvero continuo e discontinuo). Infatti, nel breve periodo, sulla stessa linea potranno essere presenti sia tratte attrezzate con l'attuale ATP continuo che tratte attrezzate con ATP discontinuo del tipo ETCS livello 1. Il SSB sarà compatibile per il successivo upgrade ETCS Livello 2.

Infine, l'introduzione del nuovo materiale rotabile, avrà un impatto positivo sull'affidabilità media del parco rotabile di EAV aumentando il chilometraggio tra due guasti tecnici rilevanti, e quindi migliorando il livello di puntualità e regolarità del servizio. Infatti, l'affidabilità della flotta dei veicoli forniti, misurata tramite il parametro MDBF (Mean distance between failure), dovrà essere non inferiore a 60.000 treni\*km. Tale parametro sarà oggetto di valutazione della fornitura, durante il periodo di service. Per i componenti, tale parametro prende il nome di MDBCF (Mean Distance Between Component Failures), definito allo stesso modo per i guasti di ogni componente che causano avaria o esercizio in degrado del componente stesso.

### **5.8 Dinamica dei costi e ulteriori elementi di efficienza ed efficacia**

Nell'ambito del Contratto di Servizio 2020-2025 è opportuno sottolineare alcune dinamiche correlate ai costi di gestione che appaiono in linea con il principio di virtuosità e di maggiore efficienza sia del servizio sia di utilizzo delle risorse pubbliche.

Il valore percentuale relativo al recupero di efficienza del costo operativo, utilizzato per la fissazione di obiettivi di efficienza, evidenzia:

- sull'intero servizio (reti isolate e interconnesse), una riduzione complessiva nei 6 anni di affidamento pari all'11%, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante del 2,3%;
- sul servizio svolto sulle reti isolate, una riduzione complessiva nei 6 anni di affidamento pari all'11,28%, corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante del 2,37%.
- sul servizio svolto sulle reti interconnesse, a fronte di un recupero di efficienza del costo operativo comunicato da ART (nell'ambito di un periodo regolatorio di 5 anni) pari al 4,31% (corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante dello 0,88%), le Parti hanno condiviso un obiettivo di recupero di efficienza del costo operativo dei processi pari al 10,51% nel primo quinquennio (corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante dello 2,74%) e al 12,20% nei 6 anni di affidamento (corrispondente ad un tasso di efficientamento annuale costante dello 2,57%).

Gli effetti dovuti alla riduzione di costo nel periodo di affidamento, rilevabili in una riduzione degli indicatori di cui alle Tabelle A e B dell'Annesso 2 alla Delibera ART 120/2018 (costo operativo per posto-km, costo operativo per passeggero-km, costi manutenzione per ore di servizio dei treni, costi Manutenzione per treno-km, ecc.), derivano sostanzialmente dal combinato disposto dei seguenti fattori:

- efficientamento del processo di manutenzione del materiale rotabile, conseguentemente alla previsione di sottoscrizione di clausole di full-maintenance con i fornitori dei nuovi treni, oltre al miglioramento prestazionale che si prevede a seguito della progressiva sostituzione dei treni usati;
- economie di scala del servizio dovute ad una produzione che cresce annualmente da 5,462 mln di treni\*km nel 2018 fino ad una produzione di 6,546 mln di treni\*km nel 2023 (con un incremento del 20%), per poi restare stabile fino al 2025;
- riduzione del costo del personale a treno\*km del 2,17% annuo conseguentemente al rinnovo del personale nelle figure professionali ritenute essenziali allo svolgimento del servizio (macchinisti, capitreno, operai) a compensare il turn over negli anni (si tenga conto che nel periodo, per i soli limiti di età, si verificheranno n° 525 cessazioni), portando, unitamente all'aumento della produzione, il costo del personale a treno\*km da euro 10,12 nel 2020 a euro 9,07 nel 2025.

Si veda quanto riportato nella tabella seguente che mostra il miglioramento delle performance del CdS sull'intero periodo contrattuale, sia in riferimento agli indicatori di costo operativo che al rapporto ricavi da traffico/costi operativi che, aumentando, denotano una riduzione della copertura di costo a carico della Regione Campania.

Valori deflazionati al 2019

Indicatori di Efficacia ed Efficienza	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Variazione 2020 vs2025	Variazione media annua
Costo operativo per treno-km	15,462	14,879	14,362	13,744	14,016	13,761	-11,0%	-2,3%
Costo operativo per posto-km	0,100	0,096	0,092	0,088	0,090	0,088	-11,4%	-2,4%
Costo operativo per passeggero-km	0,180	0,180	0,179	0,179	0,182	0,177	-1,6%	-0,3%
Costi Manutenzione per ore di servizio dei treni	125,521	130,924	118,766	108,137	103,553	104,087	-17,1%	-3,7%
Costi Manutenzione per treno-km	3,852	3,700	3,429	3,135	3,130	3,146	-18,3%	-4,0%
Costi Manutenzione per costi operativi	0,249	0,249	0,239	0,228	0,223	0,229	-8,2%	-1,7%
Coverage Ratio (ricavi da traffico/costi operativi)	47,7%	48,3%	48,9%	49,6%	49,4%	51,1%	7,3%	1,4%
Puntualità	64%	70%	77%	81%	81%	81%	25,9%	4,7%
Scostamenti da orario	43%	35%	28%	25%	25%	25%	-40,8%	-10,0%
Regolarità Treni	92%	94%	95%	95%	95%	95%	2,8%	0,6%

In termini di qualità del servizio erogato, si registra un incremento della puntualità di circa il 17%, un miglioramento della regolarità di oltre il 4% ed una riduzione dello scostamento da orario del 24%.

### 5.9 Strumenti di monitoraggio e controllo degli scostamenti fra PEF e CER

Il confronto annuale dei valori del PEF, opportunamente normalizzati, con quelli di Conto Economico Regolatorio (CER), escludendo le partite economiche non riguardanti la gestione dei servizi oggetto del Contratto, consentiranno di giungere ai risultati più adeguati in termini di equilibrio economico e finanziario del contratto. In tale ottica, la più sostanziale novità relativa al nuovo contratto riguarda la definizione della matrice dei rischi mediante la quale la Regione Campania e l'EAV hanno disciplinato, oltre all'individuazione dei rischi connessi allo svolgimento dei servizi oggetto di affidamento, l'allocatione degli stessi tra le parti. Questo strumento rappresenta uno strumento di trasparenza ed un riferimento costante per la gestione contrattuale, in funzione del verificarsi degli eventi associati ai rischi considerati, con lo scopo di dare certezza agli eventi imprevedibili riducendo l'asimmetria informativa tra le parti e garantendo un migliore equilibrio del Contratto. Nello specifico, i rischi sono stati individuati dalla Regione Campania di concerto con l'EAV sulla base di criteri obiettivi e trasparenti, riconducibili alla natura del servizio oggetto di affidamento, considerando sia aspetti controllabili e disciplinati in ambito contrattuale sia aspetti riconducibili a fattori esterni non controllabili dalle parti, che possono avere ripercussioni sul Contratto, con un effettivo trasferimento del rischio operativo in capo ad EAV.

## 6. Conclusioni

La scelta dell'affidamento diretto del servizio, sulla base di quanto innanzi descritto, risulta essere conforme alle disposizioni normative e regolatorie in materia e risulta essere supportata dalla verifica della presenza degli elementi di efficienza, efficacia ed economicità che soddisfano l'interesse pubblico sotteso a detto affidamento con l'obiettivo di ricevere un servizio caratterizzato da elementi qualitativi, quantitativi e finanziari pienamente soddisfacenti e congruenti alle esigenze della Regione e dell'utenza.

Tale affidamento si pone, inoltre, nel solco dell'avvenuto risanamento della società EAV, come accertato sulla base dell'art. 1, comma 308, della Legge 27 dicembre 2019, n. 160, rappresentando il naturale proseguimento di quel complesso percorso virtuoso che ha accompagnato le vicende societarie e la Regione sin dal 2012.

Su tale base, EAV risulta beneficiario di numerosi interventi, finanziati da risorse nazionali e comunitarie, finalizzati al miglioramento infrastrutturale ed alla crescita quantitativa e qualitativa del parco rotabile e, dunque, per tale via, l'affidamento del contratto di servizio rappresenta il più adeguato corollario del

processo di investimento in atto.

Gli effetti positivi riscontrabili direttamente nell'ambito del servizio di trasporto per il periodo 2020-2025 sono collegati al miglioramento dei mezzi utilizzati con un abbattimento dell'età media ed un conseguente incremento di confort per l'utenza, a cui si unisce un incremento delle percorrenze annue con positivi riflessi sia in termini di soddisfazione degli interessi dei clienti sia di vantaggi di carattere finanziario per effetto dell'aumento dei ricavi da traffico. Su tale versante va posto, altresì, l'accento sulle complessive attività di lotta all'evasione e all'elusione tariffaria che prevedono significativi interventi di tipo infrastrutturale, di servizio e organizzativo.

La virtuosità dei processi intrapresi e da realizzare nel periodo 2020-2025 comporteranno anche un considerevole abbattimento dei costi operativi, sia grazie ad un maggiore efficientamento delle attività sia per effetto del miglioramento complessivo del parco rotabile.

Come naturale conseguenza delle azioni poste in essere, ulteriore elemento di qualificazione di detto Contratto è rappresentato da un costante incremento degli indici di puntualità e di regolarità e, soprattutto, da una rilevante riduzione dello scostamento da orario, in un'ottica di stabile miglioramento dei servizi erogati. Gli obiettivi posti alla base di detto Contratto saranno oggetto di un attento monitoraggio e l'elemento caratterizzante, a presidio del suo equilibrio e del decisivo perfezionamento dell'equità dei rapporti tra i contraenti, è dato dalla previsione di una matrice dei rischi che consentirà di responsabilizzare maggiormente le parti in un'ottica di più affidabile perseguimento dei reciproci interessi.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, si può concludere affermando che la scelta dell'affidamento diretto all'impresa ferroviaria EAV s.r.l. soddisfa pienamente quanto previsto sia dalla disciplina europea di riferimento (Regolamento 1370/2007, principi generali in tema di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento posti a fondamento del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea) sia dai principi generali di cui all'articolo 4 del d. lgs. 50/2016 (economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica), che rappresenta una norma di applicazione generale, valida anche per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia.