



*Giunta Regionale della Campania  
Direzione Generale per la Mobilità*

## **Relazione sull'affidamento a Trenitalia S.p.A. dei servizi, su rete statale, 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 – 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 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);
- articolo 25, comma 2, del D.L. 185/2008, convertito dalla legge n. 2/2009, che ha autorizzato la spesa di 480 milioni di euro, da ripartire fra le Regioni, per ciascuno degli anni 2009 – 2010 – 2011 al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio fra Regioni a statuto ordinario e Trenitalia, subordinando l'erogazione delle risorse alla stipula dei contratti medesimi, che devono rispondere a criteri di efficientamento e razionalizzazione;

- 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 delle 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 statale, il servizio di trasporto pubblico locale è svolto in esclusiva dalla società Trenitalia S.p.A., ad esclusione della tratta Napoli – Canello, sulla quale, essendovi interconnessione a Canello con le linee regionali Metrocampania Nord Est (MCNE), sono in esercizio anche treni della società regionale Ente Autonomo Volturno (EAV).

Si riportano di seguito alcuni aspetti di dettaglio dell'infrastruttura ferroviaria su cui viene espletato il servizio nonché le principali caratteristiche del servizio attualmente offerto.

La rete ferroviaria RFI si sviluppa sul territorio regionale per 1.097 km (comprensivi della tratta AV/AC) ed è costituita da:

- 620 km a doppio binario (55%);
- 477 km a semplice binario;
- 826 km a trazione elettrica (77%);
- 271 km a trazione Diesel.

In base alle caratteristiche, la rete può essere suddivisa in:

- rete fondamentale: caratterizzata da un'alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura.

Rientrano in tale tipologia le seguenti linee:

- linea AV Roma – Napoli;
  - linea Roma – Napoli via Formia/Villa Literno/Aversa;
  - linea Roma – Napoli via Cassino/Caserta/Cancello;
  - linea Napoli – Salerno - Battipaglia - Sapri – Paola – Cosenza – Reggio Calabria (quadruplicata tra Napoli e Salerno con la nuova linea a Monte del Vesuvio), che costituisce la prosecuzione verso sud della linea AV Roma – Napoli e dell'esistente Roma – Napoli via Formia; linea Caserta – Benevento – Foggia, parte della linea trasversale Caserta – Foggia.
- rete complementare: caratterizzata da valori di densità di traffico minori rispetto a quella fondamentale, che costituisce la maglia di collegamento tra le direttrici della rete fondamentale.

Rientrano in tale tipologia:

- passante metropolitano di Napoli;
- metropolitana di Salerno, costituita dal terzo binario della linea Salerno- Battipaglia;
- linea Vairano – Caianello – Venafro, tratta Campana della linea per Isernia – Campobasso che, nella stazione di Vairano, si innesta sulla direttrice Cassino – Caserta – Napoli;
- linea Battipaglia – Sicignano degli Alburni, tratta campana della linea Battipaglia – Potenza;
- linea Salerno – Mercato S. Severino – Avellino – Benevento, tratta campana della linea Salerno – Campobasso.

In Campania, i binari sono lunghi complessivamente 1.097 chilometri, di cui 93.3 di rete convenzionale e 134 di linea Alta Velocità. La rete comprende 121 stazioni e 13 biglietterie.

L'attuale servizio si caratterizza per una produzione di circa 10 milioni di treni\*km/anno. I viaggiatori trasportati quotidianamente sono circa 170.000 nei giorni feriali, di cui circa 20.000 i pendolari in possesso di abbonamento.

La manutenzione ordinaria e straordinaria della rete e la regolazione dell'esercizio ferroviario sono assicurate dal Gestore dell'Infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana (RFI), che assegna la capacità in forza dell'Accordo Quadro del 26 Aprile 2016 stipulato ai sensi dell'articolo 23 del D.lgs. 112/2015 tra la stessa RFI e la Regione Campania.

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

In attuazione dell'articolo 9 del D. Lgs 422/1997, sono state delegate alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione inerenti ai servizi ferroviari in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A. di interesse regionale e locale. A far data dal 2001, a seguito della stipula di Accordo di programma con il Ministero dei Trasporti, la Regione Campania ha acquisito la titolarità dei compiti e delle funzioni concernenti i servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale già in concessione a Ferrovie dello Stato. Dalla medesima data, pertanto, i rapporti fra Trenitalia e la Regione Campania sono stati regolati da specifici contratti di servizio. E' attualmente in essere il contratto di servizio sottoscritto tra le parti in data 28 dicembre 2016, avente scadenza al 2023, di cui gli ultimi tre anni quale proroga - ai sensi dell'art. 4, par. 4 del Regolamento (CE) n 1370/2007 - in ragione degli investimenti previsti. Gli aspetti salienti del vigente contratto di servizio sono trattati *infra*, anche ai fini di una comparazione con gli elementi essenziali della proposta di contratto oggetto della presente relazione.

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

In data 11.4.2017 è stata presentata dalla società Trenitalia una proposta contrattuale caratterizzata da un'offerta commerciale e da condizioni migliorative del servizio, in termini di qualità, affidabilità ed investimenti, sviluppata in un periodo di quindici anni (2019-2033).

Deve premettersi, da un punto di vista strettamente giuridico, che ai sensi del combinato disposto degli artt. 5 par. 6 e 4 par 4 del Reg CE 1370/2007, l'affidamento diretto di un contratto di servizio pubblico di trasporto per ferrovia è ammissibile per un periodo massimo di anni 15, qualora "l'operatore del servizio pubblico fornisca beni di entità significativa in rapporto all'insieme dei beni necessari per la fornitura dei servizi di trasporto di passeggeri oggetto del contratto di servizio pubblico e prevalentemente finalizzati ai servizi di trasporto di passeggeri previsti dal contratto".

Gli elementi essenziali della proposta, nel prosieguo analizzati più nel dettaglio, sono stati ritenuti di interesse dall'Amministrazione regionale. Invero, con deliberazione n. 599 del 26.09.2017, la Giunta regionale, sulla base della proposta commerciale formulata da Trenitalia, ha espresso l'indirizzo operativo di attivare le procedure preordinate all'affidamento diretto dei servizi ferroviari alla medesima società per il periodo di anni 15, ai sensi dei citati articoli 5 par. 6 e 4 par. 4 del Regolamento (CE) n. 1370/2007.

Con la medesima delibera è stato approvato lo schema di Protocollo di intesa tra Regione Campania e Trenitalia, sottoscritto il 27.9.2017, per lo sviluppo qualitativo e quantitativo dei servizi ferroviari, mediante la realizzazione di investimenti e l'affidamento diretto dei servizi ferroviari, demandando alla Direzione Generale per la Mobilità di procedere alla tempestiva comunicazione ex art. 7 del Regolamento (CE) n. 1370/07 (avviso di pre-informazione), nel rispetto della tempistica prescritta dall'art. 27 del D.L. 24 aprile 2017, n.50, convertito dalla legge n.96/2017.

L'Avviso è stato pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 30.09.2017 (GUUE). A seguito della pubblicazione, sono pervenute osservazioni (prot. n. 2017/248 del 23.10.2017) da parte di altra Impresa Ferroviaria, finalizzate alla messa a disposizione delle informazioni atte alla formulazione di una propria proposta. La Direzione generale per la mobilità con nota prot. n. 492469 del 30.07.2018 ha fornito le citate informazioni alla società richiedente, la quale, tuttavia, non ha dato ulteriore riscontro.

Nell'ambito del Protocollo di intesa, è stato costituito un Tavolo di lavoro misto – formato da due rappresentanti della Direzione Generale per la Mobilità, un rappresentante dell'ACaMIR, un rappresentante della Direzione Generale per le Risorse Finanziarie, un rappresentante dell'Avvocatura regionale e altrettanti componenti di Trenitalia – con il compito di valutare i presupposti per la stipula di un nuovo contratto e, in caso positivo, di procedere alla definizione dello stesso, determinandone gli elementi, tra cui gli investimenti dell'Impresa ferroviaria, l'equilibrio economico finanziario del contratto, incluso il profitto ragionevole e disciplinando ogni ulteriore aspetto, compresi quelli di natura giuridica, tecnica e contabile, preordinati al passaggio al nuovo contratto.

Con la delibera di Giunta regionale n. 891 del 28.12.2018 è stato approvato l'Atto integrativo al menzionato Protocollo d'intesa, poi sottoscritto il 27.02.2019, che ne ha prolungato gli effetti al 31.12.2019.

In esito ai lavori del Tavolo, è stato definito e condiviso tra le Parti il contenuto della proposta. In data 09.10.2019 la parte regionale ha concordato di dare ulteriore corso al procedimento di cui alle delibere di Giunta regionale n. 599/2017 e n. 891/2018, trasmettendo alla Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) la documentazione prevista dalle misure di cui alle delibere n. 48/2017 e n. 120/2018.

#### **4.2 L'adeguamento della proposta alle Misure regolatorie dell'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 Campana 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**

La delibera ART 120/2018 individua Metodologie e criteri per garantire l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto ferroviario regionale. A seguito dell'entrata in vigore del documento regolatorio, pertanto, ed al fine di garantire una azione corretta ed efficace, la Regione ha chiesto all'Autorità, in data 18.12.2018, di individuare i seguenti parametri per perseguire l'efficienza dell'affidamento diretto:

- 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.

A seguito del riscontro ricevuto il 28.12.2018, con cui l'Autorità ha comunicato i valori richiesti, è stato predisposto il Piano Raggiungimento Obiettivi regolatori (PRO), nel quale, ai fini del miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia delle gestioni e per il miglioramento della performance del servizio di trasporto per il primo quinquennio 2019-2023 (primo periodo regolatorio), vengono definiti:

- gli obiettivi di efficienza, tenuto conto di tutti i fattori di contesto, espressi in termini di riduzione percentuale del costo operativo per treno\*km nel quinquennio considerato (2019-2023);
- gli obiettivi per ognuno degli indicatori di efficienza ed efficacia (KPI), di cui all'Annesso 2 della Delibera ART n. 120/2018, coerenti con le caratteristiche dell'affidamento;
- gli indicatori riconducibili, interamente o in parte, alla responsabilità dell'impresa ferroviaria, sulla base di motivazioni che tengono conto anche della predefinita attribuzione dei rischi tra ente affidante e impresa ferroviaria nell'ambito del contratto di servizio;
- i fattori di contesto di cui al punto 8 della Misura 2, che influenzano il raggiungimento dei predetti obiettivi;
- gli investimenti previsti in materiale rotabile, che influenzano i servizi agli utenti;
- gli orizzonti temporali di riferimento per il raggiungimento e il monitoraggio degli obiettivi e le penali per il mancato raggiungimento degli stessi, in conformità con la Misura 2, punto 4, lettere c) e d).



È stato inoltre elaborato un Piano Economico Finanziario (PEF), sviluppato per l'intero periodo dell'affidamento, che assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto, incluso il ragionevole utile, nonché un processo di miglioramento progressivo dell'efficacia e dell'efficienza, che per il primo periodo regolatorio (quinquennio 2019-2023) segue quanto definito nel documento di programmazione PRO.

Con la nota prot. n. 607434 del 9 ottobre, i documenti così elaborati (PRO e PEF) sono stati trasmessi all'Autorità, la quale ha riscontrato con osservazioni.

Gli elementi del PRO e del PEF oggetto di osservazioni da parte dell'ART, sono stati pertanto integrati e/o modificati secondo quanto indicato da detta Autorità, allo scopo di rendere il Contratto di Servizio ed i relativi allegati coerenti con quanto richiesto.

Attesa l'importante mole di investimenti, a carico della Regione e dell'Impresa ferroviaria previsti per l'affidamento, nel PRO è stata inserita la previsione della quantificazione degli effetti diretti ed indiretti della riduzione dei costi operativi legati alle diverse tipologie di investimento.

Si è proceduto, ancora, a integrare la parte relativa alla responsabilizzazione dell'IF in relazione ai profili di qualità ed efficienza del servizio, come definiti nell'apposito allegato al Contratto e nel PRO, con riferimento al sistema di penalità e premialità ed al percorso di efficientamento dei costi e del corrispettivo definito dalla matrice dei rischi, anche con diretto riferimento all'attribuzione del rischio di variazione del numero di passeggeri/km imputato a carico di Trenitalia. Inoltre, nel Contratto sono state inserite apposite clausole relative al rispetto della Misura 13 della Delibera ART n. 49/2015 in ordine al calcolo delle compensazioni, nonché agli elementi inerenti alla contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART n. 120/2018.

Ulteriormente, è stato previsto che, per le possibili modificazioni dei prezzi degli investimenti in impianti, infrastrutture, tecnologie e informatica inseriti nel PEF, i valori indicati rappresentano i valori massimi ammissibili. Quanto ai rotabili, sono state apportate modifiche nel Contratto e nel PRO finalizzate ad assicurare l'invarianza del numero dei mezzi.

In relazione alla previsione dell'andamento dei ricavi, il Contratto comprende gli effetti dell'incremento dei ricavi dovuti all'aumento dei passeggeri per la crescita dei treni/km, con le relative conseguenze sul corrispettivo di servizio.

Nel Contratto, inoltre, è stata data indicazione di tutto quanto afferente alle compensazioni per le agevolazioni tariffarie. È stata inserita, poi, nell'atto negoziale una clausola specifica che prevede che l'eventuale riduzione dei ricavi da mercato per effetto di riduzione delle tariffe non potrà trovare compensazione con aumenti tariffari.

In merito all'equo compenso a favore dell'impresa ferroviaria, espresso dal valore del WACC, è stato prodotto un apposito approfondimento volto a verificare, con specifiche analisi econometriche, la congruenza dei valori individuati componenti l'indicatore sopra menzionato. In ogni caso, è prevista nel Contratto di Servizio una clausola di salvaguardia, in forza della quale, per il caso di sopravvenute disposizioni normative ovvero di nuove delibere ART aventi natura cogente e che dispongano, con specifico riferimento ai contratti di servizio di trasporto ferroviario, un parametro del WACC o lo stesso WACC diverso da quello previsto nel PEF, i valori attualmente previsti saranno corrispondentemente rideterminati.

È stata definita, inoltre, una più chiara determinazione dei criteri di ripartizione dei costi comuni in termini di driver dei costi, con formale acquisizione da parte della Regione di specifici coefficienti di ribaltamento dei costi comuni.

Inoltre, in relazione alla dinamica inflattiva, è stato previsto un tasso di inflazione previsionale da applicarsi all'intera durata del Contratto che ha consentito ulteriori risparmi in termini di corrispettivo rispetto alle precedenti valutazioni.

Infine, il nuovo contratto di servizio è stato adeguato alla Delibera 16/2018 ART "Atto di regolazione recante condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico". Al riguardo, le condizioni minime di qualità sono monitorate attraverso gli indicatori previsti da ART, in particolare: offerta di posti, regolarità e puntualità del servizio, informazioni all'utenza prima del viaggio e durante il viaggio, livelli minimi di trasparenza, livelli minimi di accessibilità commerciale, livelli minimi di pulizia, livelli minimi di comfort del materiale rotabile, livelli minimi di accessibilità del pubblico al servizio di trasporto ferroviario, livelli minimi di sicurezza del viaggio e del viaggiatore. In coerenza con le condizioni minime di qualità previste, è adottato un sistema di penali e forme di mitigazione delle medesime volte a garantire l'osservanza dei livelli minimi stabiliti per ciascun indicatore di qualità riportato nel Contratto di servizio.

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

### **5.1 Investimenti**

Il nuovo Contratto di Servizio proposto prevede importanti investimenti, non solo per il rinnovo del materiale rotabile, che consentirà di offrire un servizio di trasporto interamente con nuovi treni, ma anche grande innovazione dal punto di vista tecnologico.

Il nuovo Contratto di Servizio prevede investimenti per 501,6 mln di euro e precisamente:

- 208,9 mln di euro per il rinnovo della flotta in autofinanziamento Trenitalia;
- 90,0 mln di euro per gli impianti ed infrastrutture;
- 14,2 mln di euro per revamping per la flotta esistente;
- 24,6 mln di euro per sviluppi informatici e nuove tecnologie;
- 163,9 mln di euro per manutenzione ciclica treni.

### **Materiale Rotabile**

Relativamente al materiale rotabile, la Regione, anche in linea con quanto già realizzato nell'ambito del contratto di servizio 2015-2023, ha inteso proseguire nella strategia di rinnovo dei mezzi da destinare al TPL regionale attraverso la compartecipazione finanziaria per euro 180.000.000,00 agli investimenti della Impresa Ferroviaria.

Pertanto, il complessivo investimento in materiale rotabile consentirà di acquistare:

- 20 treni “Rock” a 5 casse e 5 Treni “Rock” a 6 casse;
- 12 treni “Media Capacità”;
- 1 locomotive diesel.

L’investimento in nuovi treni consentirà il completo rinnovo della flotta entro il 2024 e la riduzione dell’età media del materiale rotabile circolante nella regione Campania, che passerà dai 18,2 anni del 2019 ai 10,8 anni a fine 2024, così da garantire anche nel 2034 un’età media notevolmente inferiore a quella di inizio contratto, mentre dal 2023 il 100% dei treni sarà accessibile anche alle persone con ridotta mobilità.

La maggior parte degli oneri derivanti dagli investimenti, in particolare quelli relativi alla flotta, è sostenuta in autofinanziamento da Trenitalia nel primo periodo regolatorio, posticipando di fatto la redditività agli anni successivi e consentendo la realizzazione dell’equilibrio economico-finanziario del Contratto di Servizio solo ed esclusivamente nell’intera durata quindicennale del periodo contrattuale.

L’immissione di nuovo materiale determinerà un significativo miglioramento sia economico che qualitativo, con più innovative tecnologie di bordo, di comfort e ambientali.

In particolare, i più significativi miglioramenti attesi sono:

- incremento dei posti a sedere offerti e degli spazi per bagagli;
- maggiore comfort legato ai nuovi sistemi di climatizzazione;
- 100% dei treni accessibili alle persone a ridotta mobilità;
- 100% dei treni idonei al trasporto delle bici al seguito; incremento della sicurezza a bordo, attraverso una maggiore diffusione delle telecamere di videosorveglianza interna live;
- dotazione di prese elettriche, anche USB e predisposizione al Wi-Fi;
- dotazione di video in ogni carrozza, per informazioni e comunicazioni alla clientela.

I nuovi treni saranno dotati di tecnologia *peoplecounter* che consentirà una più puntuale identificazione dei flussi e, conseguentemente, una migliore pianificazione del servizio. Con il nuovo materiale rotabile sarà quindi possibile consolidare e confermare gli standard di qualità sui principali indicatori di performance, quali puntualità, regolarità, composizione.

Dal punto di vista economico, il maggior comfort di viaggio consente di stimare un incremento dei viaggiatori, per cui nel PEF è stato previsto un trend di crescita dei viaggiatori\*km con un impatto positivo sui ricavi da mercato.

Dal punto di vista dei costi, l’entrata in esercizio dei nuovi treni consente di stimare altresì positive modificazioni per i seguenti processi:

- Manutenzione: una riduzione degli interventi effettuati internamente nel primo periodo contrattuale grazie alla garanzia sul nuovo materiale rotabile;

- **Manovra:** una riduzione delle attività propedeutiche alla manutenzione e alle pulizie, grazie alla sostituzione di complessi a composizione convenzionale con treni a composizione bloccata;
- **Pulizia:** una maggiore efficienza nelle attività di pulizia dei treni, grazie anche alla conformazione degli interni.

### **Impianti, infrastrutture, informatica e tecnologie**

I rilevanti investimenti in materiale rotabile e la differente strutturazione dei mezzi ferroviari, che prevede la progressiva dismissione dei convogli di materiale ordinario (locomotive e vetture) a favore dei convogli a composizione bloccata, hanno messo in evidenza la necessità di interventi infrastrutturali soprattutto con riferimento alla riorganizzazione del reticolo manutentivo regionale di Trenitalia che comprende gli impianti di Manutenzione Corrente Napoli Centrale e Napoli Campi Flegrei, per i quali si prevede il potenziamento, e gli impianti di Manutenzione Corrente Napoli Benevento ed il Presidio Manutenzione Corrente Salerno, per i quali si prevede la progressiva dismissione delle attività anche alla luce della completa elettrificazione della linea Salerno–Avellino–Benevento in fase di realizzazione da parte di RFI.

Lo scopo degli interventi previsti è di realizzare impianti industriali che permettano di effettuare le attività manutentive previste per i nuovi mezzi nel rispetto delle normative di sicurezza e di ottimizzare i tempi di attraversamento manutentivo e di pulizia per una migliore affidabilità di esercizio, pulizia e disponibilità dei convogli, in linea con le attese della clientela con l’obiettivo di una crescita della Customer Satisfaction.

L’adeguamento delle infrastrutture, inoltre, permetterà, per i nuovi convogli, il rispetto dei parametri contrattuali con il fornitore evitando il mancato riconoscimento della garanzia e consentendo la possibilità di effettuare le attività manutentive secondo quanto previsto dal piano di manutenzione.

In particolare, si procederà, tra l’altro, all’adeguamento dei beni immobili destinati al servizio di manutenzione, alla fornitura di impianti di manutenzione specifici per la tipologia della nuova flotta, nonché all’installazione di impianti di video-sorveglianza e di impianti fotovoltaici e/o solare-termico per l’efficientamento energetico e la tutela ambientale.

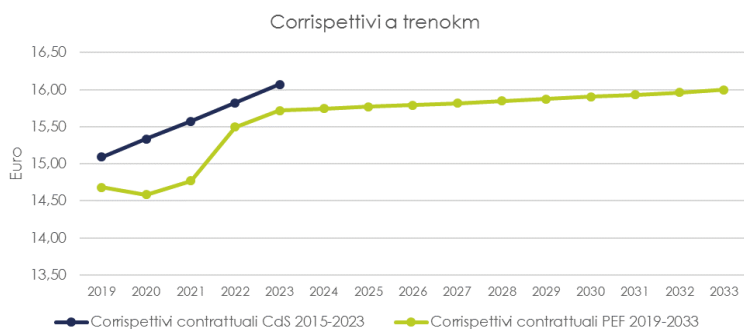
Oltre all’adeguamento degli impianti industriali precedentemente illustrati si sono pianificati, infine, diversi interventi che riguardano migliorie ad altri impianti come ad esempio biglietterie, attrezzaggi, acquisto di tecnologie ed informatica.

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

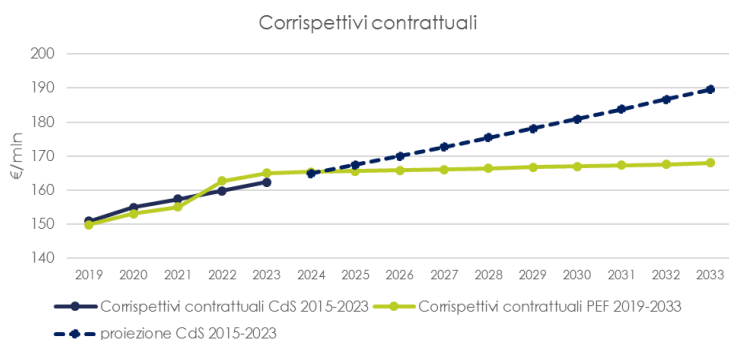
Il nuovo Contratto di Servizio 2019-2033 prevede la seguente articolazione annuale del corrispettivo quale compensazione degli obblighi di servizio pubblico sottesi allo stesso:

<b>Anno 2019</b>	€ 149,8 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2020</b>	€ 153,1 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2021</b>	€ 155,1 mln (oltre IVA)
<b>Anno 2022</b>	€ 162,7 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2023</b>	€ 165,0 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2024</b>	€ 165,3 mln (oltre IVA)
<b>Anno 2025</b>	€ 165,6 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2026</b>	€ 165,8 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2027</b>	€ 166,1 mln (oltre IVA)
<b>Anno 2028</b>	€ 166,4 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2029</b>	€ 166,7 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2030</b>	€ 167,0 mln (oltre IVA)
<b>Anno 2031</b>	€ 167,3 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2032</b>	€ 167,6 mln (oltre IVA)	<b>Anno 2033</b>	€ 168,0 mln (oltre IVA)

Dall'analisi di comparazione riportata nel grafico sottostante, emerge che il nuovo Contratto di Servizio 2019-2033 comporta un sensibile miglioramento, in termini di riduzione complessiva, dei valori di corrispettivo a treno/km rispetto al vigente Contratto



Nota: i valori di corrispettivo del Contratto di Servizio 2015-2023 sono stati rettificati in riduzione per 8,5 €/mln annui legati alla ridefinizione del costo del pedaggio per le reti RFI.



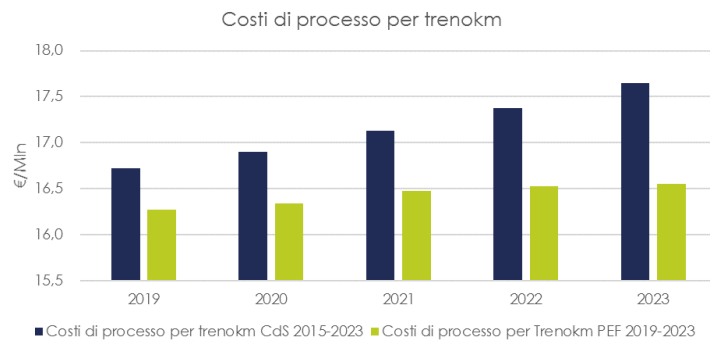
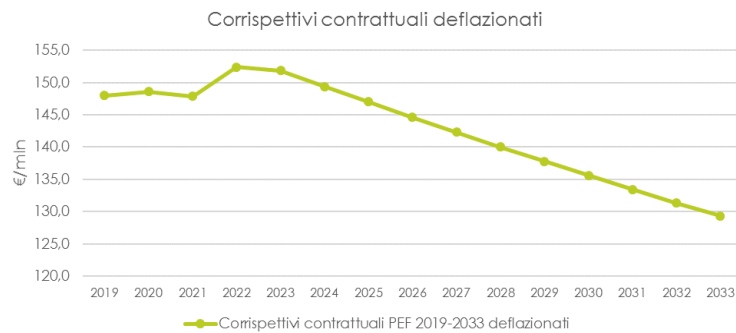
Nota: i valori di corrispettivo del Contratto di Servizio 2015-2023 sono stati rettificati in riduzione per 8,5 €/mln annui legati alla ridefinizione del costo del pedaggio per le reti RFI.

Pertanto, anche effettuando una valutazione complessiva in termini assoluti, il nuovo Contratto di Servizio 2019-2033 registra, rispetto al Contratto 2015-2023, le seguenti differenze:

- a parità di sostanziali valori di corrispettivo vi è una presenza di rilevanti investimenti finalizzata al generale rinnovo del parco rotabile, che sono del tutto assenti nel Contratto 2015-2023. A tali effetti devono essere tuttavia sommati anche quelli indiretti, connessi sia all'efficientamento degli impianti in ragione delle caratteristiche specifiche dei nuovi treni della flotta, sia ai benefici attesi in termini di riduzione dei costi operativi per tipologia di investimenti, già considerati nella definizione del PEF e stimati, per il primo periodo regolatorio della durata di cinque anni, in oltre € 1.700.000;
- dal 2023 il *trend* di variazione dei corrispettivi contrattuali assume un profilo nettamente migliore di quello "inerziale" che avrebbe avuto un teorico prolungamento delle condizioni del Contratto 2015-2023. Difatti, una proiezione di corrispettivi contrattuali e valori reali permette di illustrare la riduzione tendenziale del valore deflazionato dei corrispettivi.
- il Contratto 2019-2033 impegna Trenitalia al raggiungimento di un maggior livello di efficienza, che sarà monitorato attraverso l'indicatore chiave di prestazione (KPI), che è un indice relativo all'andamento del processo aziendale e costituisce un termine di riferimento per l'individuazione degli obiettivi di efficacia ed efficienza. D'altra parte, proprio il rinnovo della flotta dei treni (con la

conseguente riduzione dei costi di manutenzione e del personale ad essa addetto, di acquisizione dei servizi da terzi, di altri costi operativi, ecc.) implica una migliore *performance* dei predetti indicatori, articolati nell'indicatore di efficienza operativa (costo operativo per treno-km) e negli indicatori di efficacia ed efficienza (costi manutenzione per treno-km ovvero per numero mezzi, ricavi da traffico/costi operativi, ecc.);

Dall'esame dei grafici seguenti, relativi, rispettivamente, all'andamento dei corrispettivi contrattuali deflazionati ed al confronto (tra precedente e nuovo Contratto di Servizio) dei costi di processo per treno-km, come definiti sulla base di specifici e dettagliati *driver* presi a riferimento, si evidenzia il miglioramento, sotto il profilo dell'efficienza e dell'efficacia, del Contratto di Servizio 2019-2033.



Con riguardo all'andamento della dinamica inflazionistica per il periodo contrattuale previsto, è stato assunto - quale parametro di riferimento e misuratore della dinamica inflattiva per l'intero periodo contrattuale - il Documento di economia e finanza (DEF), che nella Nota di Aggiornamento (NADEF) per il 2019, nella Tav II.4 (Quadro Macroeconomico Programmatico), sezione Prezzi, riporta, per il periodo 2020-2022, i valori di alcuni deflatori ritenuti, da un punto di vista tecnico, congrui per approssimare una proiezione della dinamica inflazionistica in mancanza di un'esplicita indicazione del tasso di inflazione programmata per tali anni. Nel nuovo Contratto di Servizio è stato individuato, ai fini della misurazione della dinamica inflazionistica, il "deflatore consumi", che è quello adottato anche nel Contratto di servizio per i servizi ferroviari di media/lunga percorrenza (MLP) sottoscritto da Trenitalia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministero dell'economia e delle finanze. Nel nuovo Contratto di servizio fra l'indicata impresa ferroviaria e la Regione Campania, tenendo puntualmente conto anche delle osservazioni dell'ART, è stato adottato come riferimento per la misurazione della dinamica inflazionistica la media del deflatore Consumi dell'intero periodo contrattuale contenuto nel Quadro Economico Programmatico del DEF 2019, assumendo quale parametro (valore *flat*) il dato al 2022. Assumere come riferimento per la dinamica inflattiva il valore di inflazione programmata scaturente dalle rilevazioni ufficiali

riferite all'ultimo anno disponibile, evita palesemente che le variazioni di costo derivanti da scostamenti tra il tasso di inflazione a base del PEF e quello effettivo siano compensate da maggiori costi a carico della Regione e determinerà una diminuzione dei costi con un conseguente ulteriore effetto di riduzione del valore di corrispettivo a carico della Regione.

In particolare, la durata quindicennale del nuovo contratto consente all'impresa ferroviaria una maggiore efficienza ed efficacia nella pianificazione degli investimenti della flotta rotabile, a beneficio della Regione Campania, che può in tal modo conseguire i benefici derivanti da investimenti altrimenti non sostenibili per contratti di durata inferiore, con vantaggi diretti legati alla maggiore qualità del servizio erogato e alla riduzione del rischio di inefficienze del programma di esercizio.

Va infine evidenziato che la produzione prevista dal nuovo Contratto è pari a 157,2 mln treni\*km in tutto il periodo di piano ed è pari a circa 10,5 mln di treni\*km annui dal 2020.

### **5.3 Il WACC (Weighed Average Cost of Capital)**

Per quanto attiene al calcolo del WACC, lo stesso è stato proposto da Trenitalia sulla base degli studi di riferimento, delle disposizioni normative in materia, dei documenti prodotti dall'ART e da approfondite analisi econometriche correlate alle peculiari specificità del territorio di riferimento, del servizio reso e delle caratteristiche dell'impresa ferroviaria.

La determinazione del WACC, peraltro, deve essere necessariamente esaminata avendo riguardo, da un lato, alla concreta verifica dell'appropriatezza degli elementi di calcolo che individuano il tasso di remunerazione del capitale; dall'altro, al riconoscimento, da parte della Regione, di una remunerazione congrua del capitale investito (appunto il WACC) in linea con quanto previsto dal regolamento (CE) 1370/2007 e definibile come "profitto ragionevole" (cfr. art. 4, par. 1, lett. b) e/o "ragionevole utile", definito come "tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore, in un determinato Stato membro".

La remunerazione del capitale investito è stata calcolata applicando un tasso basato sul costo medio ponderato del capitale (WACC). Il WACC calcolato è del 5,97%, corrispondente a quello attualmente riconosciuto dal vigente contratto. Si evidenzia che a seguito di una simulazione che ha previsto l'applicazione del parametro relativo all'equity risk premium (ERP) pari al 5,50%, come utilizzato dall'Autorità per altri settori regolati e l'aggiornamento degli ulteriori fattori ad esso collegati ovvero il Risk free rate, il Kd e il Beta è risultato un valore del WACC sostanzialmente analogo.

In ogni caso, è inserita nel Contratto di Servizio una clausola di salvaguardia, in forza della quale, per il caso di sopravvenienti disposizioni normative ovvero di nuove delibere ART aventi natura cogente e che dispongano, con specifico riferimento ai contratti di servizio di trasporto ferroviario, un parametro del WACC o lo stesso WACC diverso da quello previsto nel PEF, i valori attualmente previsti saranno corrispondentemente rideterminati.

### **5.4 Il nuovo Contratto di Servizio 2019-2033 e gli ulteriori miglioramenti del servizio**

Posto che la definizione del nuovo PEF 2019-2033 consente alla Regione Campania di valorizzare circa 3,3 €/mln relativi agli anni 2016 e 2017, nei quali la Regione ha maturato saldi a credito, non può qui sottacersi che, grazie anche agli interventi regolatori dell'ART, l'impostazione del PRO e della matrice dei rischi

determinano obiettivi più chiari per il miglioramento del servizio e una maggiore attenzione all'economicità dei costi di produzione.

All'interno del nuovo Contratto di Servizio sono, infatti, previste penali, forme di mitigazione delle penali e premi, in relazione al raggiungimento o meno degli obiettivi di efficienza ovvero in caso di *over-performance* oltre alla previsione di specifiche penali nel caso che ricorrano violazioni degli obblighi afferenti alle condizioni minime di qualità e nelle ipotesi di mancato rispetto del cronoprogramma degli investimenti.

In particolare, la chiara allocazione dei rischi in capo a Trenitalia rende più forte la garanzia per la Regione del perseguimento degli obiettivi contrattuali e del contenimento/riduzione dei costi di produzione. Il rischio efficienza è in capo a Trenitalia e, salvo particolari dinamiche inflattive, il PEF definisce chiaramente il limite massimo dei costi "ammissibili" per la Regione. In proposito, va rilevata l'attribuzione del rischio integralmente in capo a Trenitalia per gli eventuali scostamenti relativi al mancato/minore incremento dei viaggiatori\*km rispetto a quanto stimato, così da rendere più adeguata, oltre che favorevole per la Regione, la ripartizione del rischio operativo nella gestione del servizio di trasporto.

Inoltre, relativamente al numero dei passeggeri, il PEF prevede una crescita dei viaggiatori trasportati quale positivo effetto di una maggiore attrattività che discende dal miglioramento della qualità del servizio, la cui responsabilità è in capo a Trenitalia. In questo ambito, qualora dovessero verificarsi diminuzioni dei ricavi da mercato a causa della diminuzione dei volumi di traffico, queste non saranno compensate mediante aumenti tariffari, in considerazione dell'effetto evidentemente disincentivante che avrebbe tale approccio per l'uso del mezzo di trasporto ferroviario. Viceversa, ove si registrino maggiori ricavi, nel perimetro dell'applicazione della Matrice del rischio, questi saranno riconosciuti alla Regione sulla base di appositi meccanismi di accantonamento, così da evitare ipotesi di sovra-compensazione, vietate ai sensi del Regolamento comunitario n. 1370/2007.

Nell'ambito del continuo processo di miglioramento della qualità del servizio e, parallelamente, delle conseguenze legate al mancato raggiungimento di prefissati obiettivi, nel nuovo Contratto vengono predeterminati i valori da raggiungere in termini di qualità ed efficienza del servizio di trasporto e le relative penalità. Più specificatamente, allo scopo di rendere il servizio realizzato più rispondente a moderni standard e confort, sono stati implementati significativi aspetti relativi all'offerta di posti, alle informazioni fornite all'utenza prima del viaggio, alle informazioni all'utenza durante il viaggio, ai livelli minimi di trasparenza e accessibilità commerciale, con la previsione di ulteriori parametri di qualità ed efficienza operativa legati al rispetto degli obiettivi fissati nel PRO.

La proposta commerciale di Trenitalia prevede altresì l'impegno della società per il recupero annuale dell'evasione tariffaria, in conformità con quanto previsto dalla DGR n. 42 del 6.2.2019, che impone alle imprese esercenti il trasporto pubblico locale l'adozione di misure di contrasto all'evasione/elusione tariffaria al fine dell'efficientamento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi.

#### **5.5 Strumenti di monitoraggio e controllo degli scostamenti fra PEF e CER**

Il meccanismo di ricalcolo dei valori del PEF con inflazione reale, così come la messa a disposizione di un PEF a valori reali e quindi con indicazioni chiare sull'efficienza dei processi e la fornitura di diversi dettagli analitici sui costi di produzione, consentono di migliorare sensibilmente la situazione storica di asimmetrie informative fra Regione e Trenitalia, in particolare nelle fasi di confronto per l'analisi di possibili



scostamenti fra PEF e CER. In mancanza di tali meccanismi, come si ricava da precedente esperienza, il sistema di monitoraggio presenterebbe alcune criticità oggettive per la chiara comprensione delle situazioni. In particolare, il percorso di efficientamento dei costi definito dalla matrice dei rischi, allegata al Contratto, richiederà un monitoraggio annuale mediante il quale evincere il rispetto ovvero il mancato rispetto dei parametri ivi definiti, e tale circostanza darà luogo, conseguentemente, al mancato riconoscimento dei maggiori costi ove questi non siano allineati ai target di efficienza previsti.

## **6. Conclusioni**

La scelta dell'affidamento diretto del servizio, pertanto, sulla base della disamina effettuata, oltre ad essere conforme alle disposizioni normative e regolatorie dianzi richiamate, evidenzia la positiva verifica della sussistenza, nell'offerta proposta dall'operatore *incumbent*, degli elementi di efficacia, efficienza ed economicità, che possono soddisfare l'interesse pubblico ad ottenere il migliore servizio in termini di qualità, quantità e costo per l'utenza effettiva e potenziale.

Il puntuale esame, effettuato nei paragrafi precedenti, degli elementi qualitativi del servizio e dei meccanismi di miglioramento che sono previsti nel nuovo Contratto, anche attraverso un raffronto con quello attuale, ha consentito di rilevare un evidente potenziamento degli investimenti infrastrutturali e tecnologici, i quali, unitamente agli investimenti in materiale rotabile, fanno registrare un significativo livello qualitativo del servizio che, stante anche la comprovata rispondenza dello stesso ai parametri tecnici ed amministrativi ad oggi dettati dagli Enti regolatori preposti, risulta pienamente soddisfacente.

In ogni caso, i meccanismi di adeguamento dell'offerta alle diverse e sopravvenienti disposizioni normative ovvero delibere ART aventi natura cogente, costituiscono clausole di salvaguardia per la Regione e per i destinatari dei servizi in quanto assicurano che, anche a fronte di un contratto di durata quindicennale, l'offerta medesima potrà essere oggetto di puntuale adeguamento agli standard di qualità sui principali indicatori di *performance*, quali puntualità, regolarità, composizione.

Quanto all'aspetto economico dell'offerta esaminata, anche in relazione al compenso riconosciuto all'operatore del servizio, il medesimo presenta sufficienti elementi di congruità, come emerge da quanto sopra esposto, ponendosi in linea con il range di riferimento. Tale offerta, stante il preminente interesse a garantire un servizio efficiente ed efficace per i destinatari dello stesso, risulta adeguata ai fini della valutazione sulla convenienza dell'affidamento e sulla rispondenza all'interesse pubblico sotteso al servizio medesimo.

Per tutto quanto sopra descritto - anche in ordine ai considerevoli investimenti da parte della Impresa Ferroviaria, all'adozione di un modello di calcolo delle compensazioni per il pubblico servizio basato su di un PEF che recepisce obiettivi di efficienza superiori a quelli previsti dall'ART per il primo quinquennio di regolazione e una chiara definizione dei rischi a carico di Trenitalia e della Regione, alla possibilità di revisioni del PEF in caso di suoi squilibri strutturali o nuove indicazioni dell'ART, al contenimento del corrispettivo annuale del nuovo contratto 2019-2033 se raffrontato con quello previsto dal vigente contratto 2015 - 2023, alla potenziale crescita annuale dei ricavi da mercato per l'aumento dei passeggeri trasportati e per gli impegni assunti sul recupero annuale dell'evasione, all'aumento della produzione ferroviaria, all'adozione di un sistema di penalità e premialità in linea con le deliberazioni dell'ART che consente il raggiungimento di standard di puntualità, regolarità e pulizia, all'adozione di un efficace e

puntuale modello di monitoraggio e verifica degli impegni contrattuali da parte di Trenitalia - la proposta di Contratto di Servizio e di PEF 2019-2033 presenta un complessivo significativo miglioramento della situazione sia in termini assoluti sia nel confronto con il Contratto di Servizio vigente 2015-2023.

Pertanto, conclusivamente, la scelta dell'affidamento diretto all'impresa ferroviaria Trenitalia spa 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.