

Regione Campania

Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio regionale di trasporto pubblico locale su ferro

(d.lgs. 201/2022, art. 14, commi 2, 3 e 4; art. 31, commi 1 e 2)

Sommario

1. Premessa	3
2. Informazioni di sintesi	4
3. Soggetto responsabile della compilazione	4
4. Inquadramento normativo.....	5
4.1 Normativa europea.....	5
4.2 Normativa nazionale.....	6
4.3 Normativa ART	7
4.4 Normativa regionale	8
4.5 Indicatori di servizio	8
5. Caratteristiche del servizio e obblighi di servizio pubblico e universale	9
5.1 Caratteristiche del servizio	9
5.2 Obblighi di servizio pubblico e universale.....	11
6. Modalità di affidamento prescelta	12
7. Motivazioni economico-finanziarie della scelta	13

1. Premessa

Il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, in vigore dal 31 dicembre 2022, ha introdotto disposizioni finalizzate al riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

In particolare, l'articolo 14, comma 3, prevede che l'ente affidante rediga, ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio, una relazione i cui contenuti sono illustrati nel successivo Paragrafo 4. "Inquadramento normativo". Il decreto ha inoltre abrogato l'articolo 34, comma 20, del D.L. 18 ottobre 2012, n. 179, che richiedeva un'apposita relazione volta a dare conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta, nonché a definire gli obblighi di servizio pubblico e universale e le eventuali compensazioni economiche.

In relazione alla precedente disciplina di cui all'articolo 34, comma 20, del D.L. n. 179/2012, riferita all'affidamento dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, il Ministero dello Sviluppo Economico aveva elaborato uno schema tipo di relazione, corredato da un apposito Vademecum destinato a supportare gli enti affidanti. Alla luce del nuovo quadro normativo delineato dal D.Lgs. n. 201/2022 e in assenza, allo stato, di indirizzi applicativi e giurisprudenziali consolidati, la presente relazione è predisposta, quale nota metodologica, secondo un'impostazione coerente con tale schema e con il relativo Vademecum, opportunamente integrati con le innovazioni introdotte dal decreto.

Il Vademecum precisa, in particolare, che la scelta della forma di gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica deve essere orientata, nel rispetto della normativa vigente, al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- rispetto dei requisiti stabiliti dalla disciplina europea;
- coerenza ed efficacia rispetto alle finalità di interesse generale perseguite dagli enti territoriali;
- efficienza, economicità e sostenibilità nell'erogazione dei servizi, a tutela degli utenti e nel rispetto dei vincoli di finanza pubblica;
- adeguati livelli di qualità del servizio.

La presente relazione è pertanto redatta in coerenza con lo schema tipo pubblicato sul sito ANAC. In adempimento degli obblighi di pubblicità e trasparenza previsti dall'articolo 31 del D.Lgs. n. 201/2022, essa è pubblicata sul sito istituzionale dell'ente affidante e trasmessa contestualmente all'ANAC, con indicazione del relativo collegamento.

Ai sensi dell'articolo 14, comma 2, del D.Lgs. n. 201/2022, la scelta della modalità di gestione deve tenere conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio, inclusi i profili relativi alla qualità e agli investimenti necessari, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente affidante e per gli utenti, dei risultati attesi rispetto alle diverse alternative gestionali, anche alla luce di esperienze comparabili, nonché degli eventuali esiti della precedente gestione.

Le disposizioni del D.Lgs. n. 201/2022 trovano applicazione anche al settore del trasporto pubblico locale in virtù dell'articolo 32 del medesimo decreto, che prevede l'applicazione al TPL delle disposizioni del Titolo III, ivi compreso l'articolo 14, ferme restando le specifiche disposizioni previste dalla normativa europea e nazionale di settore, nonché al trasporto pubblico regionale, per effetto dell'articolo 1, comma 4, della Legge 18 dicembre 2025, n. 190 Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2025.

L'affidamento riguarda l'esercizio dei servizi pubblici per il trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale, ivi comprese le attività di manutenzione ordinaria e pulizia del materiale rotabile strettamente necessario all'effettuazione dei servizi, secondo gli standard qualitativi contrattualmente fissati.

Il servizio oggetto della presente relazione si colloca nel quadro normativo delineato dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dal D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422, dalla legge della Regione Campania 28 marzo 2002, n. 3, recante «Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania», nonché dagli ulteriori atti regionali che disciplinano la programmazione, l'affidamento e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale.

La scelta della modalità di gestione è valutata alla luce delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio, delle esigenze di mobilità della popolazione, degli obiettivi di qualità, continuità, regolarità, accessibilità ed efficienza, nonché della sostenibilità economico-finanziaria dell'affidamento.

La relazione individua, inoltre, gli obblighi di servizio pubblico da porre in capo al gestore, le modalità di finanziamento del servizio e i criteri di determinazione delle eventuali compensazioni economiche, nel rispetto dei principi di proporzionalità, trasparenza e assenza di sovracompensazione stabiliti dalla normativa europea e nazionale.

Le disposizioni regolatorie adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti, con particolare riferimento all'Atto di regolazione approvato con deliberazione ART n. 154/2019 e successive modificazioni, prevedono la predisposizione di una specifica Relazione di affidamento ai sensi della Misura 2. Nel caso in esame, tale relazione sarà predisposta separatamente e in una fase successiva, poiché i relativi contenuti presuppongono il completamento delle attività di progettazione della procedura.

La presente relazione costituisce pertanto il presupposto per la scelta della modalità di gestione e per il successivo svolgimento delle attività necessarie alla progettazione e all'avvio della procedura di affidamento. L'iter procedimentale è articolato nelle seguenti fasi iniziali:

1. approvazione della presente relazione, ai sensi dell'articolo 14, comma 3, del D.Lgs. n. 201/2022, mediante decreto della struttura regionale competente, pubblicazione del decreto e della relazione nella sezione "Casa di

Vetro" del sito istituzionale della Regione Campania e trasmissione della relazione tramite la piattaforma ANAC, con indicazione del relativo collegamento;

2. consultazione degli stakeholder, mediante avviso di manifestazione di interesse ai sensi della Misura 4.7 della deliberazione ART n. 154/2019, finalizzata alla definizione delle condizioni di qualità dei servizi e del Piano di accesso al dato;
3. predisposizione della Relazione di affidamento prevista dalla Misura 2 dell'Atto di regolazione approvato con deliberazione ART n. 154/2019 e successive modificazioni, da trasmettere all'ART ai fini di vigilanza. Tale relazione sarà volta ad assicurare adeguate condizioni di trasparenza e la verifica della conformità delle scelte effettuate alle misure regolatorie applicabili; essa comprenderà la determinazione del corrispettivo, con il relativo PEF allegato, e il Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori previsto dalla Misura 2.4 della deliberazione ART n. 120/2018, con particolare riferimento alle linee interconnesse;
4. adozione della deliberazione di Giunta regionale per l'affidamento, nel rispetto della deliberazione ART n. 154/2019 e della normativa applicabile.

La durata, il valore economico dell'affidamento, le caratteristiche definitive del servizio e gli ulteriori elementi tecnici ed economici saranno definiti all'esito della procedura in corso e della predisposizione della Relazione di affidamento prevista dalla regolazione ART.

2. Informazioni di sintesi

Oggetto dell'affidamento	Servizi di trasporto pubblico locale su ferro della Regione Campania
Ente affidante	Regione Campania
Tipo di affidamento	Affidamento servizi
Modalità di affidamento	Affidamento " <i>in house</i> " providing
Durata del contratto	Anni CINQUE
Specificare se nuovo affidamento o adeguamento di servizio già attivo	Adeguamento di servizio già attivo
Territorio interessato dal servizio affidato o da affidare	Territorio Regione Campania

3. Soggetto responsabile della compilazione

Nominativo	Ing. Luigi Pagliara
Ente di riferimento	ACaMIR – Agenzia Campana Mobilità, Infrastrutture e Reti
Area/servizio	U.O. TPL
Telefono	0819634551
Pec (ACaMIR)	acam@pec.acam-campania.it
Pec (Regione Campania)	direzione.mobilita@pec.regione.campania.it trasporto.ferro@pec.regione.campania.it
Data di redazione	Settembre 2026

4. Inquadramento normativo

4.1 Normativa europea

Sotto il profilo normativo europeo, i servizi di trasporto pubblico regionale e locale sono regolati dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, come modificato dal Regolamento (UE) 2016/2338. Il Regolamento (CE) n. 1370/2007 disciplina le modalità attraverso le quali le autorità competenti possono intervenire nel settore del trasporto pubblico di passeggeri per garantire la prestazione di servizi di interesse generale che un operatore, ove considerasse esclusivamente il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura o alle medesime condizioni. A tal fine, l'articolo 3 del Regolamento prevede che l'autorità competente che decida di concedere all'operatore un diritto di esclusiva o una compensazione, di qualsiasi natura, a fronte dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico, debba provvedere nell'ambito di un contratto di servizio pubblico.

Il Regolamento disciplina le modalità di affidamento dei servizi di trasporto nell'ambito dell'articolo 5, prevedendo, con riferimento ai servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia:

- a) l'affidamento diretto a un operatore interno sul quale l'autorità competente eserciti un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2;
- b) l'affidamento mediante una procedura di gara equa, aperta a tutti gli operatori e rispettosa dei principi di trasparenza e non discriminazione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 3;
- c) l'affidamento diretto in presenza delle circostanze eccezionali e alle condizioni stabilite dall'articolo 5, paragrafo 4-bis;
- d) l'affidamento diretto dei contratti di servizio pubblico concernenti il trasporto ferroviario, ove ricorrano le condizioni e siano fornite le motivazioni previste dall'articolo 5, paragrafo 4-bis e paragrafo 4-ter, con particolare riferimento alle caratteristiche strutturali e geografiche del mercato e della rete interessata e al miglioramento della qualità o dell'efficienza economica del servizio;
- e) l'adozione di provvedimenti di emergenza, in caso di interruzione del servizio o di pericolo imminente di interruzione dello stesso, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5.

Nel caso in esame, la modalità di affidamento prescelta è quella prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, in quanto EAV S.r.l. opera quale soggetto giuridicamente distinto sul quale la Regione Campania, in qualità di socio unico, esercita un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. La sussistenza degli ulteriori requisiti richiesti per la qualificazione di EAV S.r.l. quale operatore interno è illustrata nelle successive sezioni della presente relazione.

L'articolo 4, paragrafo 3, del Regolamento stabilisce che la durata dei contratti di servizio pubblico è limitata e non può superare quindici anni per i servizi di trasporto di passeggeri per ferrovia o mediante altri modi di trasporto su rotaia. Ai sensi del successivo paragrafo 4, tale durata può essere prorogata, se necessario e tenuto conto delle modalità di ammortamento dei beni, per una durata massima pari al 50% della durata originaria del contratto, qualora l'operatore fornisca beni di entità significativa rispetto all'insieme dei beni necessari per la prestazione dei servizi oggetto del contratto e prevalentemente finalizzati alla prestazione dei servizi di trasporto contemplati dal medesimo contratto. Restano ferme le ulteriori condizioni e ipotesi previste dalla normativa europea.

Con riferimento al regime delle compensazioni economiche, gli articoli 4 e 6 e l'Allegato al Regolamento (CE) n. 1370/2007 stabiliscono che i parametri in base ai quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente e che la compensazione non può eccedere l'importo corrispondente all'effetto finanziario netto derivante dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei relativi ricavi e di un margine di utile ragionevole. Trattandosi di un contratto affidato direttamente a un operatore interno, la compensazione dovrà essere determinata nel rispetto dell'Allegato al Regolamento, assicurando la corretta imputazione dei costi e dei ricavi, la separazione contabile delle attività e l'assenza di sovracompensazioni.

La qualificazione del servizio pubblico locale di rilevanza economica quale servizio di interesse economico generale comporta, inoltre, l'applicazione della normativa europea in materia di aiuti di Stato e compensazioni per obblighi di servizio pubblico, ferma restando la disciplina speciale prevista dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 per i servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia. In particolare, l'articolo 9 del medesimo Regolamento stabilisce che le compensazioni di servizio pubblico corrisposte in conformità alle sue disposizioni sono compatibili con il mercato interno ed esentate dall'obbligo di previa notifica previsto dall'articolo 108, paragrafo 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Nel più generale quadro europeo dei servizi di interesse economico generale assumono inoltre rilievo, per quanto applicabili:

- a) la Decisione della Commissione europea del 20 dicembre 2011, n. 2012/21/UE, riguardante l'applicazione dell'articolo 106, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale;

- b) la Comunicazione della Commissione europea sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale, pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 8 dell'11 gennaio 2012, con numero 2012/C 8/02;
- c) la Comunicazione della Commissione europea recante la disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, pubblicata nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C 8 dell'11 gennaio 2012, con numero 2012/C 8/03;
- d) il Regolamento (UE) 2023/2832 della Commissione, del 13 dicembre 2023, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti "de minimis" concessi a imprese che forniscono servizi di interesse economico generale.

4.2 Normativa nazionale

A livello nazionale, il quadro normativo di riferimento per il trasporto pubblico regionale e locale trova il suo pilastro nel D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422 (c.d. «Decreto Burlando»), che ha conferito alle Regioni e agli enti locali le funzioni e i compiti in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, prevedendo, all'articolo 18, il ricorso alle procedure concorsuali quale forma ordinaria per l'individuazione del gestore del servizio.

A tale quadro si sovrappone il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, recante il «Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica», il quale, all'articolo 32, disciplina il rapporto tra le disposizioni del decreto e le discipline settoriali relative ai servizi pubblici locali, compreso il trasporto pubblico locale, fatte salve le specificità derivanti dalla normativa europea di settore. L'articolo 14, commi 2 e 3, del D.Lgs. n. 201/2022 impone pertanto all'ente competente di dare conto, prima dell'affidamento del servizio, degli esiti della valutazione delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio, dei costi, della qualità, degli investimenti e dei risultati attesi, nonché delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta.

Il decreto abroga l'articolo 34 del D.L. n. 179/2012 e ridefinisce l'iter funzionale all'affidamento dei servizi pubblici locali, prevedendo, in particolare, per i servizi legislativamente previsti:

- la necessità per l'ente di **definire la modalità di affidamento** tra quelle previste dal decreto – affidamento con procedura di gara, partenariato pubblico-privato istituzionalizzato, c.d. «società mista», e affidamento "in house" – e di motivarne la scelta secondo quanto disposto dall'articolo 14, che di seguito si riporta integralmente:
 1. tenuto conto del principio di autonomia nell'organizzazione dei servizi e dei principi di cui all'articolo 3, l'ente locale e gli altri enti competenti, nelle ipotesi in cui ritengono che il perseguimento dell'interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio pubblico a un singolo operatore o a un numero limitato di operatori, provvedono all'organizzazione del servizio mediante una delle seguenti modalità di gestione:
 - a) affidamento a terzi mediante procedura a evidenza pubblica, secondo le modalità previste dall'articolo 15, nel rispetto del diritto dell'Unione europea;
 - b) affidamento a società mista, secondo le modalità previste dall'articolo 16, nel rispetto del diritto dell'Unione europea;
 - c) affidamento a società "in house", nei limiti fissati dal diritto dell'Unione europea, secondo le modalità previste dall'articolo 17;
 - d) limitatamente ai servizi diversi da quelli a rete, gestione in economia o mediante aziende speciali di cui all'articolo 114 del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000.
 2. Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l'ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l'ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all'articolo 30.
 3. Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell'avvio della procedura di affidamento del servizio, in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenazioni.
 4. Al fine di assicurare la realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari da parte del soggetto affidatario, nei servizi pubblici locali a rete, gli enti di governo dell'ambito integrano la relazione di cui al

comma 3 allegando il piano economico-finanziario acquisito all'esito della procedura, che, fatte salve le disposizioni di settore, contiene anche la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi, degli investimenti e dei relativi finanziamenti. Tale piano deve essere asseverato da un istituto di credito o da una società di servizi iscritta all'albo degli intermediari finanziari ai sensi dell'articolo 106 del testo unico di cui al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, o da una società di revisione ai sensi dell'articolo 1 della legge 23 novembre 1939, n. 1966, o da revisori legali ai sensi del decreto legislativo 27 gennaio 2010, n. 39.

5. È vietata ogni forma di differenziazione nel trattamento dei gestori di pubblico servizio in ordine al regime tributario.

- In caso di affidamento "*in house*", gli enti locali e gli altri enti competenti devono rispettare quanto previsto dall'articolo 17 del D.Lgs. n. 201/2022, dalla disciplina in materia di contratti pubblici, dal D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175, recante il «Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica», nonché dalla normativa europea applicabile agli operatori interni.

In particolare, l'articolo 17, comma 1, del D.Lgs. n. 201/2022 stabilisce che gli enti locali e gli altri enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società "*in house*" nei limiti e secondo le modalità previste dalla disciplina in materia di contratti pubblici e dal D.Lgs. n. 175/2016.

Ai fini dell'affidamento devono essere verificati la partecipazione pubblica totalitaria, salvo le forme di partecipazione privata espressamente consentite dalla legge e prive di poteri di controllo o veto, l'esercizio del controllo analogo da parte dell'amministrazione affidante e lo svolgimento della parte prevalente dell'attività della società in favore dell'ente o degli enti pubblici affidanti. In tale ambito assumono particolare rilievo gli articoli 2 e 16 del D.Lgs. n. 175/2016. L'articolo 2 definisce il controllo analogo come la situazione nella quale l'amministrazione esercita su una società un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, mediante un'influenza determinante sia sugli obiettivi strategici sia sulle decisioni significative della società. L'articolo 16 prevede, inoltre, che oltre l'80 per cento del fatturato della società "*in house*" derivi dallo svolgimento dei compiti a essa affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci.

Assume altresì rilievo l'articolo 7 del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36, che, in attuazione del principio di auto-organizzazione amministrativa, riconosce alle pubbliche amministrazioni la facoltà di organizzare autonomamente l'esecuzione dei servizi attraverso l'autoproduzione, l'esternalizzazione o la cooperazione, nel rispetto della disciplina del diritto dell'Unione europea e dei principi del risultato, della fiducia e dell'accesso al mercato.

Il D.Lgs. n. 201/2022, inoltre, per quanto concerne i servizi pubblici locali a rete, prevede specifiche disposizioni che definiscono puntualmente le competenze spettanti alle autorità di regolazione in merito alle procedure di affidamento e agli aspetti organizzativi e gestionali degli stessi. Tali disposizioni sono contenute nell'articolo 7, che si riporta di seguito:

1. Nei servizi pubblici locali a rete le autorità di regolazione individuano, per gli ambiti di competenza, i costi di riferimento dei servizi, lo schema tipo di piano economico-finanziario, gli indicatori e i livelli minimi di qualità dei servizi, anche ai fini di quanto previsto dagli articoli 10, comma 4, 14, comma 2, e 17, comma 2;
2. Negli ambiti di competenza, le autorità di regolazione predispongono schemi di bandi di gara e schemi di contratti tipo;
3. Gli enti locali o gli enti di governo dell'ambito possono richiedere alle competenti autorità di regolazione e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato un parere circa i profili economici e concorrenziali relativi alla suddivisione in lotti degli affidamenti;
4. Alle attività di cui al presente articolo si provvede mediante le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente.

È fondamentale evidenziare che, trattandosi di affidamento "*in house*" ai sensi dell'articolo 14, comma 1, lettera c), e dell'articolo 17 del D.Lgs. n. 201/2022, l'ente affidante è tenuto a fornire la motivazione qualificata prevista dall'articolo 17, comma 2, per gli affidamenti di importo superiore alle soglie di rilevanza europea. Tale motivazione deve dare espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato e dei benefici per la collettività derivanti dalla forma di gestione prescelta, anche con riferimento agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi per l'ente affidante e per gli utenti, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela ambientale e accessibilità.

La scelta di ricorrere all'affidamento "*in house*" a EAV S.r.l. dovrà pertanto essere supportata sia dalla dimostrazione della sussistenza dei requisiti giuridici dell'operatore interno, sia da una valutazione economica, finanziaria e qualitativa che evidenzii i risultati attesi rispetto alle alternative disponibili e la concreta convenienza della scelta per la Regione Campania e per la collettività servita.

4.3 Normativa ART

Le funzioni di regolazione e controllo nel settore del trasporto pubblico regionale e locale sono attribuite all'Autorità di regolazione dei trasporti, istituita dall'articolo 37 del D.L. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla Legge 22 dicembre 2011, n. 214.

L'Autorità svolge funzioni finalizzate, tra l'altro, a garantire l'efficienza e l'economicità delle gestioni, il contenimento dei costi, la qualità dei servizi, la tutela dei diritti degli utenti e lo svolgimento delle procedure di affidamento nel rispetto dei

principi di trasparenza, concorrenza e non discriminazione. A tal fine, ART definisce condizioni minime di qualità, criteri regolatori e schemi di riferimento per la predisposizione dei contratti di servizio e della relativa documentazione economico-finanziaria. Con specifico riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, la Delibera ART n. 154/2019 e successive modificazioni disciplina le attività propedeutiche all'affidamento, lo svolgimento delle relative procedure e la fase esecutiva dei contratti di servizio.

In particolare, la Misura 2 dell'Atto di regolazione prevede la predisposizione della Relazione di Affidamento, nella quale l'ente affidante illustra gli elementi tecnici, economici e regolatori posti alla base dell'affidamento, dando conto, tra l'altro, degli obiettivi perseguiti, delle caratteristiche del servizio, della modalità di affidamento prescelta, dell'equilibrio economico-finanziario e degli obblighi di servizio pubblico.

Con riferimento all'affidamento *"in house"* dei servizi ferroviari a EAV S.r.l., la Relazione di Affidamento dovrà illustrare la sussistenza dei requisiti dell'operatore interno, gli obiettivi di efficacia ed efficienza, il Piano economico-finanziario simulato, gli obblighi di servizio pubblico, i criteri di determinazione della compensazione e le ragioni che giustificano la scelta dell'autoproduzione rispetto al ricorso al mercato. La Relazione di Affidamento sarà predisposta nella successiva fase istruttoria, tenendo conto anche degli esiti della consultazione dei portatori di interesse prevista dalla Misura 4 dell'Atto di regolazione, e sarà trasmessa all'Autorità di regolazione dei trasporti ai fini delle valutazioni di competenza prima del perfezionamento dell'affidamento.

La presente relazione, redatta ai sensi degli articoli 14 e 17 del D.Lgs. n. 201/2022, costituisce pertanto il presupposto preliminare per la successiva predisposizione della Relazione di Affidamento prevista dalla regolazione ART.

4.4 Normativa regionale

Il quadro normativo regionale è definito dalla legge della Regione Campania 28 marzo 2002, n. 3, recante «Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania», che disciplina la programmazione, l'organizzazione e l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale e ripartisce le relative funzioni tra Regione ed enti locali. Nell'ambito di tale quadro, la Regione Campania opera quale autorità competente e soggetto affidante dei servizi di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale, esercitando le funzioni di programmazione, indirizzo, regolazione e controllo previste dalla normativa vigente.

Ai sensi della Delibera ART 48/2017, la Regione Campania ha individuato il lotto di affidamento, nella specie corrispondente al servizio ferroviario su reti regionali.

EAV S.r.l. è una società a capitale interamente pubblico, partecipata dalla Regione Campania e sottoposta al controllo analogo esercitato dalla Regione secondo quanto previsto dalla normativa vigente, dallo statuto societario e dagli appositi atti regionali. La società svolge attività di gestione di servizi di trasporto pubblico regionale e delle infrastrutture ferroviarie ad essa affidate, secondo gli indirizzi e gli obiettivi stabiliti dalla Regione Campania.

Ai fini del nuovo affidamento sussistono i requisiti richiesti per la configurazione di EAV S.r.l. quale società *"in house"* della Regione Campania, con particolare riferimento:

- a) alla partecipazione pubblica totalitaria;
- b) all'assenza di partecipazioni private incompatibili con l'*"in house"*;
- c) alle modalità di esercizio del controllo analogo;
- d) all'influenza determinante della Regione sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative della società;
- e) al requisito dell'attività prevalente;
- f) all'ambito territoriale di operatività della società;
- g) ai poteri di indirizzo, verifica e controllo esercitati dalla Regione sull'attuazione del contratto di servizio.

La sussistenza di tali requisiti, gli atti regionali relativi al controllo analogo, le disposizioni riguardanti la governance societaria, ogni ulteriore documento utile a dimostrare l'effettività del rapporto *"in house"*, sono comprovati mediante lo statuto di EAV S.r.l.

4.5 Indicatori di servizio

Trattandosi di un servizio pubblico a rete regolato, l'affidamento sarà effettuato in conformità alle disposizioni adottate dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART), con particolare riferimento all'Atto di regolazione approvato con Delibera ART n. 154/2019 e successive modificazioni e integrazioni. In particolare, in conformità al quadro sinottico pubblicato dall'Autorità nazionale anticorruzione ai sensi degli articoli 7 e 8 del D.Lgs. n. 201/2022, per la predisposizione del Piano economico-finanziario simulato (PEFS), per l'individuazione degli indicatori di qualità e dei livelli minimi di qualità del servizio e per la predisposizione dello schema contrattuale si farà riferimento alle disposizioni contenute nel testo vigente della citata Delibera ART n. 154/2019 e negli ulteriori atti regolatori applicabili ai servizi di trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale.

In relazione agli obiettivi di efficacia ed efficienza della gestione, si farà riferimento alla metodologia approvata con Delibera ART n. 120/2018 e successive modificazioni e integrazioni, relativa all'individuazione degli obiettivi di efficacia e di efficienza dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri sottoposti a obblighi di servizio pubblico.

La definizione degli obiettivi tiene conto delle caratteristiche tecniche ed economiche dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie affidate a EAV S.r.l., dei risultati conseguiti nell'ambito del vigente Contratto di servizio e dell'andamento degli indicatori registrato nel periodo precedente. A tal fine sono considerati, in particolare, i dati relativi alla produzione ferroviaria, alla velocità commerciale, ai passeggeri trasportati, ai ricavi da traffico, ai costi operativi e complessivi, alla *coverage ratio*, al *load factor*, all'età media del parco rotabile, agli investimenti realizzati e agli indicatori di qualità erogata e percepita.

La valutazione dei risultati storici considera anche gli effetti prodotti dalla pandemia, le prescrizioni in materia di sicurezza ferroviaria, le interruzioni connesse all'esecuzione degli interventi infrastrutturali, i ritardi nella consegna del nuovo materiale rotabile e l'andamento straordinario dei costi energetici. Ove necessario, i dati relativi al periodo maggiormente condizionato da tali circostanze sono confrontati anche con quelli registrati nel 2019, assunto quale anno "tipo" precedente all'emergenza sanitaria.

Riguardo ai costi di riferimento, il PEFS è predisposto sulla base delle disposizioni contenute nella Delibera ART n. 154/2019 e negli ulteriori atti regolatori applicabili al trasporto ferroviario, e tiene conto dei costi efficienti della gestione, dei ricavi tariffari e degli altri ricavi pertinenti, degli investimenti programmati, delle relative fonti di finanziamento e delle specifiche caratteristiche tecniche e operative delle reti e dei servizi affidati a EAV S.r.l.

Con riferimento agli indicatori e ai livelli minimi di qualità del servizio, si tiene conto delle condizioni minime di qualità individuate dalla Delibera ART n. 16/2018 e dal relativo Allegato A, riguardante i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da obblighi di servizio pubblico, nonché delle successive modificazioni e degli ulteriori atti regolatori vigenti in materia.

Gli obiettivi di miglioramento relativi al periodo 2026–2030 sono individuati ed indicati nel Piano di raggiungimento degli obiettivi regolatori (cd "PRO"), che costituirà parte integrante della documentazione dell'affidamento. Il Piano definisce, per ciascun indicatore, il valore iniziale, i target da conseguire, le relative traiettorie annuali e le modalità di misurazione, verifica e monitoraggio. Il Piano riguarda, in particolare, gli obiettivi connessi all'incremento e alla regolarità della produzione ferroviaria, al miglioramento della puntualità e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione delle soppressioni, all'incremento della velocità commerciale, alla crescita della domanda e dei ricavi da traffico, all'efficientamento dei costi operativi, al rinnovo del materiale rotabile e al miglioramento della qualità erogata e percepita dagli utenti.

Il contratto di servizio disciplinerà le conseguenze connesse al raggiungimento o al mancato raggiungimento degli obiettivi, mediante specifici strumenti di monitoraggio e, ove previsti, meccanismi di premialità e penalità indicati nella Relazione di consultazione e nella matrice dei rischi. Il dettaglio degli indicatori, dei valori di partenza, dei target annuali e delle modalità di calcolo sarà contenuto nel Piano di raggiungimento degli obiettivi 2026–2030, evitando duplicazioni nella presente relazione.

Ai fini del calcolo del margine di utile ragionevole si fa riferimento alla Misura 17 dell'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, come modificata dalla Delibera ART n. 177/2024, nonché alle ulteriori deliberazioni ART vigenti al momento del perfezionamento dell'affidamento e applicabili ai servizi di trasporto pubblico ferroviario.

5. Caratteristiche del servizio e obblighi di servizio pubblico e universale

5.1 Caratteristiche del servizio

Con delibera di Giunta regionale n. 582 del 16.12.2020 è stato preso atto della positiva conclusione del procedimento istruttorio - condotto con ART e con il supporto di ACAMIR - per l'affidamento alla società regionale EAV srl dei servizi di trasporto pubblico locale su reti ferroviarie regionali, autorizzando la Direzione generale per la Mobilità a sottoscrivere contratto di servizio di durata esennale ex art. 5 par. 2 del Regolamento (CE) 1370/2007, in osservanza del quadro normativo di riferimento e in esito alle verifiche dei dati economici e qualitativi alla base dell'affidamento e programmando la relativa copertura finanziaria per tutto l'arco temporale di vigenza del contratto.

In data 22.12.2020, in virtù degli atti concessori e contrattuali richiamati in premessa, è stato sottoscritto il contratto di servizio ferroviario di durata esennale per il periodo 1° gennaio 2020 – 31 dicembre 2025 con la società regionale EAV srl, Ente Autonomo Volturno s.r.l., società partecipata al 100% dalla Regione Campania, inserita nell'elenco degli organismi cd. "in house" tenuto dall'Autorità Nazionale Anticorruzione ex art. 192, comma 1, del decreto legislativo n. 50/2016 (comunicazione dell'Ufficio speciale controllo e Vigilanza su Enti e Società partecipate (prot. n. 386476 del 31.05.2017)), nonché Concessionario della rete di proprietà regionale sino al 31.12.2030, nonché Gestore e manutentore della infrastruttura medesima.

Oggetto dell'affidamento sarà l'esercizio dei servizi pubblici per il trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale sulle seguenti linee:

- LINEE VESUVIANE
 - Linea Napoli - Torre Annunziata – Sorrento;
 - Linea Napoli - San Giorgio via Centro Direzionale (attualmente sospesa all'esercizio per lavori tra San Giorgio e Volla);

- Linea Napoli - Torre Annunziata – Poggiomarino;
- Linea Napoli - Ottaviano – Sarno;
- Linea Napoli - Nola – Baiano (attualmente sospesa all'esercizio per lavori tra Napoli e Volla).
- LINEE FLEGREE
 - Linea Circumflegrea: Montesanto - Licola – Torregaveta (servizio ferroviario esercito tra Montesanto e Licola),
 - Linea Cumana: Montesanto – Fuorigrotta – Torregaveta;
 - Bretella di Monte Sant'Angelo (servizio ferroviario esercito tra Soccavo e Monte Sant'Angelo).
- LINEA METROPOLITANA
 - Linea Piscinola – Aversa Centro.
- LINEE SUBURBANE
 - Linea Napoli – Cancelli – Benevento (attualmente sospesa all'esercizio per lavori);
 - Linea Napoli - Caserta - Santa Maria Capua Vetere-Piedimonte Matese.

Per ogni tipologia di linea è previsto un programma di esercizio sulla base del quale viene erogato il servizio e misurata la relativa produzione annuale, che di seguito si rappresenta in termini indicativi sulla base del Programma di esercizio 2025, parte integrante del precedente Contratto di servizio, e sulle diverse linee così distinte:

Per le LINEE VESUVIANE il Programma di Esercizio attuale è così articolato:

- 230 corse al giorno, nei giorni feriali invernali;
- 230 corse al giorno, nei giorni festivi invernali;
- 202 corse al giorno, nei giorni feriali estivi;
- 202 corse al giorno, nei giorni festivi estivi;

per una produzione annua attesa di 2.758.813 treni*km. La flotta utile all'esercizio è costituita dalle tipologie di materiale rotabile indicate in [Tabella 1](#).

Tabella 1 – Capacità rotabili – Linee vesuviane

LINEE VESUVIANE – FLOTTA UTILE ALL'ESERCIZIO						
Tipologia mezzo	CAPACITÀ					
	Posti a sedere	Posti in piedi [6 pass/mq]	Posti in piedi [4 pass/mq]	Posti disabili	Posti totali [6 pass/mq]	Posti totali [4 pass/mq]
Fe220	124	257	171	0	381	295
T 21	120	276	184	2	398	306
T 21 R	112	270	180	2	384	294
Metrostar 1	48	397	265	2	447	315
Metrostar 2	72	328	219	2	402	293

Per le LINEE FLEGREE il Programma di Esercizio attuale è così articolato:

- 281 corse al giorno, nei giorni feriali invernali;
- 219 corse al giorno, nei giorni festivi invernali;
- 219 corse al giorno, nei giorni feriali estivi;
- 219 corse al giorno, nei giorni festivi estivi;

per una produzione annua attesa di **1.262.130 treni*km**. La flotta utile all'esercizio è costituita dalle tipologie di materiale rotabile indicate in [Tabella 2](#)

Tabella 2 – Capacità rotabili – Linee flegree

LINEE FLEGREE – FLOTTA UTILE ALL'ESERCIZIO						
Tipologia mezzo	CAPACITÀ					
	Posti a sedere	Posti in piedi [6/mq]	Posti in piedi [4/mq]	Posti disabili	Posti totali [6/mq]	Posti totali [4/mq]
ET 400 R	72	450	300	2	524	374
ETR ALFA 3	68	412	275	2	482	345

Per le LINEE SUBURBANE il Programma di Esercizio attuale è così articolato:

- 20 corse al giorno, nei giorni feriali invernali;
- 0 corse al giorno, nei giorni festivi invernali;
- 20 corse al giorno, nei giorni feriali estivi;
- 0 corse al giorno, nei giorni festivi estivi;

per una produzione annua attesa di **471.370 treni*km**. La flotta utile all'esercizio è costituita dalle tipologie di materiale rotabile indicate in [Tabella 3](#).

Tabella 3 – Capacità rotabili – Linee suburbane

LINEE SUBURBANE – FLOTTA UTILE ALL'ESERCIZIO						
Tipologia mezzo	CAPACITÀ					
	Posti a sedere	Posti in piedi [6/mq]	Posti in piedi [4/mq]	Posti disabili	Posti totali [6/mq]	Posti totali [4/mq]
ETR ALFA 2	138	148	99	2	288	239
ATR 803	168	160	107	2	330	277

Per la LINEA METROPOLITANA il Programma di Esercizio attuale è così articolato:

- 108 corse al giorno, nei giorni feriali invernali;
- 108 corse al giorno, nei giorni festivi invernali;
- 64 corse al giorno, nei giorni feriali estivi;
- 64 corse al giorno, nei giorni festivi estivi;

per una produzione annua attesa di **385.006 treni*km**. La flotta utile all'esercizio è costituita dalle tipologie di materiale rotabile indicati in *Tabella 4*.

Tabella 4 – Capacità rotabili – Linea metropolitana

LINEA METROPOLITANA – FLOTTA UTILE ALL'ESERCIZIO						
Tipologia mezzo	CAPACITÀ					
	Posti a sedere	Posti in piedi [6/mq]	Posti in piedi [4/mq]	Posti disabili	Posti totali [6/mq]	Posti totali [4/mq]
MA100	64	340	227	2	406	293
CAF	156	1.108	739	4	1.268	899

Nell'ambito del nuovo affidamento "in house" per il periodo 2026-2030, per il 2026 è prevista una variazione della produzione rispetto al dato del 2025 mentre per il quadriennio 2027-2030, con dati che saranno specificati all'interno della relazione di affidamento e ricordato alle quantificazioni del PEF, si terrà conto delle potenzialità di crescita della produzione legata alla realizzazione di interventi infrastrutturali e tecnologici ed alla disponibilità di nuovi rotabili.

5.2 Obblighi di servizio pubblico e universale

Con riguardo agli obblighi di servizio pubblico, può affermarsi che gli stessi si sostanziano nei requisiti specifici imposti dalle autorità pubbliche al fornitore del servizio per garantire il conseguimento di alcuni obiettivi di interesse pubblico. La ratio degli stessi va ricercata nella necessità di garantire l'equilibrio tra il mercato e la regolamentazione, tra la concorrenza e l'interesse generale, assicurando che i servizi di interesse economico generale siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), indipendentemente dalle circostanze particolari e dal grado di redditività economica di ciascuna singola operazione (parità), oltre che secondo criteri di trasparenza e accessibilità economica.

Oggetto dell'affidamento "in house" sarà «l'esercizio, in condizioni di sicurezza, dei servizi pubblici per il trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale, ivi comprese le attività di manutenzione ordinaria e pulizia del materiale rotabile strettamente necessarie all'effettuazione dei servizi, secondo gli standard qualitativi contrattualmente fissati».

Per quanto riguarda i servizi pubblici di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale della Regione Campania, trattasi di servizi di interesse economico generale e, in quanto tali, devono essere offerti con modalità che ne garantiscano l'accesso a tutti gli utenti e a prezzi accessibili. L'erogazione del servizio dovrà essere ispirata ai principi di seguito elencati:

Eguaglianza: l'erogazione del servizio deve essere ispirata al principio di uguaglianza di comportamento nei confronti di tutti gli utenti ammessi alla fruizione del servizio, nel rispetto dei diritti degli stessi. Le regole riguardanti i rapporti tra utenti e servizi pubblici e l'accesso ai servizi pubblici devono essere uguali per tutti. Nessuna distinzione nell'erogazione del servizio può essere compiuta per motivi riguardanti sesso, origine etnica, lingua, religione e opinioni politiche. Va garantita la parità di trattamento, a parità di condizioni del servizio prestato, fra le diverse categorie o fasce di utenti.

Imparzialità: il gestore del servizio ha l'obbligo di ispirare i propri comportamenti nei confronti degli utenti a criteri di obiettività e imparzialità. In funzione di tale obbligo si interpretano le singole clausole delle condizioni generali e specifiche del servizio e le norme regolatrici del settore.

Continuità: l'erogazione del servizio da affidare dovrà essere continua, regolare e senza interruzioni. In caso di funzionamento irregolare o di interruzione del servizio per cause non imputabili al gestore, quest'ultimo dovrà adottare misure volte ad arrecare agli utenti il minor disagio possibile.

Partecipazione: la partecipazione del cittadino alla prestazione del servizio pubblico dovrà essere garantita per tutelare il diritto alla corretta fruizione del servizio. L'utente potrà presentare reclami, produrre documenti, prospettare osservazioni e

formulare suggerimenti per il miglioramento del servizio.

Efficienza, efficacia, economicità e trasparenza: il servizio pubblico dovrà essere erogato in modo da garantire l'efficienza, l'efficacia, l'economicità e la trasparenza, al fine di assicurare un adeguato livello di valorizzazione dell'offerta al pubblico.

I servizi al pubblico occupano in questo contesto un ruolo fondamentale, poiché è attraverso di essi che avviene il rapporto diretto tra l'utente e il gestore e che si determina la percezione della qualità dell'offerta.

Tali principi sono recepiti nello schema di contratto di servizio.

6. Modalità di affidamento prescelta

La gestione dell'esercizio dei servizi pubblici per il trasporto ferroviario di persone di interesse regionale e locale, ivi comprese le attività di manutenzione ordinaria e pulizia del materiale rotabile strettamente necessario all'effettuazione dei servizi, secondo gli standard qualitativi contrattualmente fissati sul territorio regionale, per il periodo di 5 anni, sarà affidata attraverso lo strumento dell'affidamento *"in house"*, ai sensi del Codice dei contratti pubblici e dell'art. 32 del D.Lgs. n. 201/2022.

In particolare, tale modalità gestionale trova perfetta corrispondenza con le previsioni di cui all'articolo 17 (comma 1) del D.Lgs. n. 201/2022, nel quale si stabilisce che gli enti locali e gli altri enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società *"in house"* nei limiti e secondo le modalità previste dalla disciplina in materia di contratti pubblici e dal D.Lgs. n. 175/2016.

In previsione della scadenza del contratto di servizio sottoscritto con EAV di durata esennale ed allo scopo di garantire, senza soluzione di continuità, i servizi di trasporto pubblico locale su rete regionale a tutela del diritto di mobilità dell'utenza sul territorio, rendendosi necessario l'espletamento delle attività tecnico-amministrative finalizzate alla individuazione del soggetto cui affidare i servizi in argomento, con delibera di Giunta n. 707 del 12.12.2024 la Regione Campania ha dato mandato alla Direzione generale per la Mobilità di avviare l'istruttoria finalizzata alla verifica della sussistenza dei presupposti per procedere all'affidamento alla società partecipata EAV srl del contratto di servizio TPL ferroviario regionale della durata di anni cinque, per il periodo dall'1.1.2026 al 31.12.2030, ai sensi dell'art. 5, par. 2 del Regolamento UE n. 1370/2007, avvalendosi del supporto tecnico di ACaMIR e di procedere, nelle more, agli adempimenti di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento UE n. 1370/2007.

L'adozione del modello *"in house"* nel contesto ferroviario della Campania rappresenta una scelta strategica dettata dalla necessità di centralizzare la pianificazione e tutelare l'utenza in un territorio caratterizzato da forti complessità e allo stesso tempo dovrà raccordare tale contesto con il periodo contrattuale (2026-2030), con il programma di esercizio, la sostenibilità economico-finanziaria verificata nel PEF e con il Piano di raggiungimento degli obiettivi 2026-2030.

La modalità di affidamento prescelta consentirebbe di mantenere la continuità storica della gestione dei servizi, con la Regione Campania che manterrebbe un controllo analogo e stringente sull'operatore pubblico EAV. Questo legame diretto consentirà all'amministrazione, in via prioritaria, di orientare il servizio verso obiettivi di coesione sociale e di mobilità sostenibile, pur mantenendo i vincoli di redditività commerciale ed in linea con il piano regionale di investimenti in corso. La realtà campana dimostra che la governance pubblica semplifica il coordinamento dei grandi investimenti infrastrutturali, come il rinnovo delle flotte e il potenziamento tecnologico delle linee storiche (tra cui Circumvesuviana, Flegree, ex Alifana e ferrovie interconnesse), coordinati tramite i programmi di finanziamento europei. Inoltre, l'affidamento diretto *"in house"* si rivela fondamentale per garantire l'integrazione tariffaria regionale, facilitando l'interoperabilità tra la rete ferroviaria isolata e il trasporto su gomma o metropolitano delle grandi aree urbane come Napoli e Salerno. Infine, questo modello tutela il bacino occupazionale locale attraverso l'applicazione uniforme delle clausole sociali, proteggendo i lavoratori del settore da potenziali logiche di precarizzazione legate alle fluttuazioni delle gare di mercato.

La scelta della Regione Campania di optare per l'affidamento *"in house"* all'Ente Autonomo Volturno (EAV) è profondamente interconnessa con la gestione del massiccio piano di investimenti sul materiale rotabile e sull'infrastruttura ferroviaria attualmente in corso per il rilancio strutturale della rete ferroviaria regionale. Infatti, la società EAV è contemporaneamente Gestore dell'Infrastruttura e Impresa ferroviaria e l'affidamento di servizi a soggetti diversi da EAV introdurrebbe un elevato rischio di contenziosi e di paralisi operativa. Al contrario, il modello *"in house"* consente una coincidenza totale tra il soggetto che pianifica gli investimenti pubblici (la Regione), il soggetto attuatore che deve eseguirli (EAV) e l'impresa ferroviaria (EAV) garantendo una continuità d'azione indispensabile quando si gestiscono cantieri simultanei su linee in esercizio.

I piani di investimento attualmente approvati e in esecuzione, che rendono opportuno l'affidamento diretto a EAV, si articolano su tre direttrici principali:

- **Il rinnovo massiccio della flotta** - La Giunta regionale ha stanziato ingenti risorse (tra cui un recente piano da 600 milioni di euro destinato a EAV) con l'obiettivo di superare la soglia dei 100 nuovi treni immessi in servizio, integrando progressivamente i convogli di ultima generazione acquistati da costruttori come CAF e Alstom per le linee flegree, vesuviane e metropolitane.
- **L'ammodernamento tecnologico e la sicurezza:** EAV sta realizzando interventi strutturali complessi, come il

totale rinnovo del sistema di segnalamento ferroviario (affidato ad Alstom per le linee vesuviane), il raddoppio dei binari, il recupero delle gallerie e l'adeguamento ai più moderni standard di sicurezza europei.

- **La riqualificazione delle stazioni:** Il piano straordinario prevede la ristrutturazione diffusa delle fermate delle linee storiche (Circumvesuviana, Linee flegree, Alifana e Linee suburbane), focalizzandosi sul restyling delle strutture, sul potenziamento dei servizi di accoglienza e sull'abbattimento totale delle barriere architettoniche per l'accessibilità.

7. Motivazioni economico-finanziarie della scelta

La scelta della Regione Campania di optare per l'affidamento *"in house"* a EAV è supportata da solide motivazioni economico-finanziarie, che saranno formalizzate nel Piano Economico-Finanziario (PEF) e nella relazione di affidamento dell'ente regionale (RDA). Queste ragioni integrano e rendono sostenibile il piano di rilancio infrastrutturale, puntando alla stabilità di bilancio e all'efficienza della spesa pubblica.

I principali driver economico-finanziari includono:

- **contenimento dei costi e impiego delle risorse:** il beneficio economico atteso dalla gestione *"in house"* dovrà trovare riscontro nella valutazione dei costi e delle compensazioni del PEF, tenendo conto del margine di utile ragionevole richiamato nei paragrafi 4.1 e 4.5. L'entità degli eventuali risparmi e la destinazione delle risorse al servizio e agli investimenti dovranno essere documentate nell'istruttoria economico-finanziaria.
- **protezione dalle penali e flessibilità dei costi di cantiere:** la concomitanza di imponenti investimenti infrastrutturali comporta frequenti interruzioni della linea ferroviaria, cali imprevedibili del traffico passeggeri e temporanee riduzioni dei ricavi da bigliettazione. In un regime di affidamento a terzi tramite gara, variazioni così profonde del servizio avrebbero alterato l'equilibrio della concessione, costringendo la Regione a versare onerosi indennizzi o a rinegoziare i corrispettivi a causa dei disagi dei cantieri. Con l'*"in house"*, il PEF può essere rimodulato con estrema flessibilità e in tempo reale, assorbendo le fluttuazioni finanziarie all'interno del bilancio regionale ed evitando contenziosi legali paralizzanti.
- **separazione contabile e ottimizzazione delle sinergie operative:** EAV gestisce sia l'infrastruttura (rete) che il servizio di trasporto ferroviario. Attraverso una netta separazione contabile economico-gestionale imposta dalle normative, l'Azienda garantisce la massima trasparenza nell'uso dei fondi pubblici, evitando sussidi incrociati illegittimi. Allo stesso tempo, la coincidenza societaria permette di abbattere i costi transattivi (ovvero i costi di coordinamento, contrattazione e controllo) che sorgerebbero se il gestore della rete e l'operatore dei treni fossero due soggetti giuridici ed economici diversi, massimizzando l'efficienza nell'allocazione delle risorse correnti.

La nuova Giunta regionale, nel ribadire la centralità del trasporto pubblico locale tra le priorità strategiche dell'azione di governo, ha riservato specifica e rinnovata attenzione ai servizi ferroviari regionali affidati all'esercizio di EAV.

Con delibera n. 81 del 12.3.2026 la Giunta regionale ha disposto la ripresa delle attività e la riorganizzazione della Consulta regionale per la mobilità, insediata il 28 aprile 2026 con la partecipazione di oltre 120 associazioni, comitati e rappresentanze territoriali. Parallelamente si è provveduto a realizzare e mettere in rete una piattaforma informatica che consente un dialogo continuo tra i vari soggetti. La Consulta si è già riunita per discutere, tra l'altro, di accessibilità al servizio del TPL per le persone con disabilità e ridotta mobilità, nonché delle criticità afferenti alle linee EAV.

E' stata, inoltre, adottata la delibera n. 154 del 23.04.2026, già citata in relazione alla vigente proroga contrattuale all'EAV, con la quale, la Giunta regionale ha evidenziato che il recupero di efficienza dei servizi ferroviari regionali risulta ancora rallentato da vincoli infrastrutturali della rete, i quali, a loro volta, accentuano le cautele a garanzia della sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché da un parco rotabile non ancora adeguato e richiede, nel contempo, una particolare considerazione delle esigenze complessive degli utenti.

Sulla base di tale presupposto ha individuato talune misure, atte ad addivenire al recupero di efficienza dei servizi ferroviari regionali, alle quali occorre adeguare le attività in capo alla società regionale:

- messa in opera del nuovo sistema di segnalamento e di controllo marcia treni, eliminazione dei passaggi a livello ed ogni altro intervento tecnologico atto al superamento delle limitazioni di velocità attualmente imposte dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA);
- realizzazione di interventi infrastrutturali di adeguamento, prolungamento o realizzazione di linee ferroviarie al fine di aumentare l'accessibilità alla rete su ferro attraverso un opportuno adeguamento dell'offerta di servizi ferroviari;
- accelerazione e completamento del processo di rinnovo del materiale rotabile in esercizio;
- valorizzazione del patrimonio immobiliare, con particolare riferimento alla fruibilità, da parte degli utenti dei servizi ferroviari, delle stazioni/fermate situate sulle linee regionali e delle aree di parcheggio in prossimità.

A valle dei suddetti indirizzi, la Giunta regionale, con delibera n. 248 del 28.5.2026, ha finanziato gli interventi proposti da EAV per dare attuazione alle ulteriori misure correttive finalizzate a garantire il miglioramento del servizio offerto.

Inoltre, in coerenza con il complesso delle misure correttive avviate dalla Regione per il miglioramento dell'affidabilità aziendale e della qualità dei servizi resi da EAV, sotto il profilo dell'organizzazione societaria, con delibera n. 249 del 28.5.2026, la Giunta regionale ha formulato indirizzo, nell'ambito del processo di razionalizzazione e riorganizzazione delle società partecipate operanti nel TPL, avviato con DGR n. 116/2021 e ss.mm.ii., di verificare la percorribilità giuridica ed

economico-finanziaria di una proposta finalizzata ad efficientare la gestione dei servizi e degli investimenti di EAV.

In attuazione della citata DGR n. 249/2026, è stato costituito un Gruppo di Lavoro incaricato di assicurare il raccordo operativo con la nuova governance di EAV e di accompagnare, sul piano tecnico-amministrativo, le attività necessarie al conseguimento degli obiettivi di efficientamento ed affidabilità della società.

Le iniziative sopra richiamate sono il frutto dell'esercizio delle funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo attribuite alla Regione quale Amministrazione affidante e socio unico della partecipata regionale, esplicatosi mediante l'adozione di specifici atti, la previsione ed il finanziamento di misure correttive, il monitoraggio degli interventi programmati, il rafforzamento degli assetti organizzativi e gestionali della società e l'attivazione di strumenti permanenti di verifica dell'attuazione degli obiettivi assegnati.

Dette iniziative dimostrano come l'Amministrazione regionale abbia intrapreso un articolato percorso di revisione, rafforzamento e miglioramento del sistema ferroviario regionale, precedentemente avviato e pienamente coerente con le finalità di raggiungimento degli obiettivi di efficacia ed efficienza del servizio. Inoltre, nel medesimo percorso di rafforzamento dell'assetto organizzativo e gestionale della società, con delibera di Giunta regionale n. 308 del 25.6.2026 sono state approvate le proposte di modifica dello Statuto sociale finalizzate a rendere più funzionale l'organizzazione interna di EAV, prevedendo, tra l'altro, quale modello ordinario, la figura dell'Amministratore unico.

Le suddette proposte sono state poi approvate in sede di Assemblea straordinaria di EAV dell'8.7.2026, mentre nella successiva assemblea ordinaria del 14.7.2026 si è poi proceduto alla nomina del nuovo Amministratore unico, il quale ha avviato l'adozione di disposizioni interne orientate a una gestione più funzionale, al rafforzamento dei presidi organizzativi e a una maggiore attenzione alle esigenze dell'utenza.

Si rappresenta, inoltre, che in data 22.7.2026 il Consiglio regionale ha approvato la Risoluzione n. 49/4 Reg. Gen., con la quale, nel prendere atto della fase di transizione di EAV e delle criticità ancora presenti nella regolarità e qualità del servizio, ha impegnato la Giunta a confermare il trasporto pubblico regionale quale priorità strategica, a salvaguardare il percorso di risanamento economico e patrimoniale della società, ad accelerare il rinnovo del materiale rotabile e degli apparati tecnologici, nonché a rafforzare il monitoraggio del servizio, l'informazione all'utenza, la sicurezza e l'accessibilità delle stazioni.

Il valore complessivo del contratto sarà stimato con criteri di ragionevolezza, in linea con la Delibera ART 154/2019 e ss.mm.ii., e sarà risultante dal PEF predisposto dall'Amministrazione.

Le tariffe sono definite dalla Regione Campania anche in ragione del raggiungimento dell'equilibrio economico e finanziario della gestione per tutti i servizi di TPL, così come previsto dall'art. 26 del citato D. Lgs. 201/2022. La Regione inoltre prevede tariffe agevolate per specifiche categorie di utenti provvedendo alla relativa compensazione in favore del gestore.