



# ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.

SOCIO UNICO REGIONE CAMPANIA

DIREZIONE E COORDINAMENTO EX 1° COMMA ART. 2497 BIS C.C. REGIONE CAMPANIA

VIA CISTERNA DELL'OLIO, 44 – 80134 NAPOLI – Tel. +39 081 19805000 – Telefax +39 081 19805700

C.C.I.A.A. Napoli n. 4980 – C.F. e P. IVA 00292210630 – CAPITALE SOCIALE € 12.621.917,00

## DOCUMENTO DI CONSULTAZIONE SULLE TEMATICHE DI CUI ALLA DELIBERA ART N. 86/2014

Con la presente, EAV formula le proprie osservazioni con riferimento al “Call for Inputs” indetto dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti con Delibera n. 86 del 18.12.2014 relativa alle metodologie di determinazione del canone di accesso per l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie su rete convenzionale e AV/AC nonché delle tariffe dei servizi non ricompresi in detto canone.

### Premessa

Con l’atto di fusione del 27.12.2012 l’Ente Autonomo Volturno S.r.l. – socio unico Regione Campania – ha incorporato le società Circumvesuviana Srl, MetroCampaniaNordEst Srl e SEPSA SpA.

Ai fini della commercializzazione della capacità, EAV pubblica, in ottemperanza a quanto disposto dall’art. 13 del D. Lgs n. 188/2003 e s.m.i., il Prospetto Informativo della Rete (PIR) per le sole linee di competenza rientranti nell’allegato 1 del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 05.08.2005, riportante l’elenco delle reti ferroviarie locali e regionali non isolate. Nel merito, per quanto attiene l’EAV, le reti ferroviarie locali individuate, rispettivamente ai sub. 3. e 6, sono:

- Ferrovia Alifana;
- Ferrovia Benevento-Napoli.

Ciò posto, la Regione Campania – Direzione Generale per la Mobilità, intendendo consentire l’accesso alle reti regionali anche ad altre imprese ferroviarie, tano sottoforma di imprese esercenti servizi c.d. “autorizzati” o “residuali”, ai sensi degli artt. 5 e 39 della Legge Regionale n. 3/02, quanto nella prospettiva di individuare l’impresa ferroviaria cui affidare la gestione dei servizi “minimi” attraverso procedure ad evidenza pubblica e di pervenire così anche alla effettiva separazione tra le figure di gestore della rete ed impresa operante nel settore dei trasporti, richiama, peraltro, anche dalla normativa regionale, nazionale e comunitaria (direttiva 91/440/CEE – art. 4 DPR 277/98 – art. 11 D. Lgs n. 188/03 – art. 32 LR n. 3/02).

Per le reti regionali isolate (Circumvesuviana e SEPSA) ha, pertanto, richiesto al soggetto gestore dell’infrastruttura (EAV Srl), anche in forza delle previsioni dell’art. 25 c. 6 del D.L. n. 1/12, convertito in L. n. 27/12, la produzione di documenti tecnici, che in analogia al PIR, contengono tutte le informazioni funzionali al raggiungimento dei prefati obiettivi.

EAV Srl ha quindi trasmesso, a riscontro, due distinti documenti rispettivamente denominati:

- Dati Tecnici Ferrovie Isolate EAV;
- Calcolo del Canone di Utilizzo della Infrastruttura Ferroviaria EAV

Acquisiti detti documenti la Regione Campania – Direzione Generale per la Mobilità, vista la natura del tutto analoga al PIR redatto da EAV Srl per la rete interconnessa ex MetroCampaniaNordEst e già approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Ufficio per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF), in considerazione della necessità di competenze tecniche altamente specialistiche, li ha trasmessi, con nota n. 2014.0070449 del 31.01.2014, al medesimo Ufficio per la relativa approvazione.

L’USFR, facendo seguito alla su riportata nota della Regione Campania – Direzione Generale per la Mobilità, con nota prot. 37/S del 14.02.2014, nel segnalare che in accordo con la propria Delibera n. 13/2013, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) è entrata in operatività il 15 gennaio 2014, ha comunicato che ai sensi dell’art. 37, comma 6 bis, del D.L. n. 201/2011 e s.m.i. a decorrere

dalla stessa data l'USFR è stato soppresso e, pertanto, ha rappresentato di non poter dare corso alla richiesta formulata dalla Regione Campania – Direzione Generale per la Mobilità, per la quale è necessario contattare direttamente l'ART.

Facendo seguito alla su richiamata nota USFR, la Regione Campania – Direzione Generale per la Mobilità, con nota 2014.0122965 del 20.02.2014 ha trasmesso all'ART i documenti in parola richiedendone le relative determinazioni.

Le proposte formulate da EAV per la determinazione del canone sia per le reti interconnesse che isolate sono riportate nel paragrafo **Call for Input\_2**

**Call for Input\_1: Livello di concorrenza dei servizi**

In merito ai livelli di concorrenza (anche prospettica) con il quale sono offerti i singoli servizi di cui agli elenchi negli Annessi A e B , non ricompresi nel PmdA, EAV propone quanto di seguito riportato.

Nel merito è riportato per ogni singolo servizio l'indicazione se lo stesso servizio è offerto in regime di non concorrenza ovvero fornito tramite un unico fornitore (che potrebbe essere anche il proprio personale) (cod. **NoCo**) o se è offerto in regime di concorrenziale ovvero fornito da più. (cod. **SiCo**)

Lista Servizi – Annesso A – PIR 2015 RFI		Lista Servizi – Annesso B – Allegato II Direttiva 2012/34/UE “Recast”	
Servizi obbligatori	Livello concorrenza	Accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito:	
		Livello concorrenza	
a) Accesso e utilizzo di impianti di approvvigionamento di combustibile	NoCo	a) Stazioni passeggeri, loro edifici e altre strutture inclusi i sistemi di informazione di viaggio e spazi adeguati per i servizi di biglietteria	NoCo
b) Accesso e utilizzo stazioni passeggeri, strutture ed edifici ad esse annessi	NoCo	b) Scali merci	NoCo
c) Accesso e utilizzo scali e terminali merci	NoCo	c) Scali di smistamento e aree di composizione dei treni, ivi comprese le aree di manovra	NoCo
d) Accesso e utilizzo di aree e impianti di smistamento e composizione treni	NoCo	d) Stazioni di deposito	NoCo
e) Accesso e utilizzo, impianti ed edifici destinati alla sosta, al ricovero e al deposito del materiale e di merci	NoCo	e) Centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati	NoCo
f) Accesso e utilizzo di centri di manutenzione e di ogni infrastruttura tecnica	NoCo	f) Altre infrastrutture tecniche, comprese quelle di pulizia e lavaggio	NoCo
g) Collegamento ferroviario marittimo per/da Sicilia e Sardegna	-	g) Infrastrutture portuali marittime e di navigazione interna collegate a servizi ferroviari	-
h) Accesso alla rete GSM-R di telecomunicazione per i collegamenti di servizio terra/treni	SiCo	h) Impianti e attrezzature di soccorso	SiCo
<b>Servizi complementari</b>		i) Impianti di approvvigionamento di combustibile e fornitura di combustibile in tali impianti, i cui canoni sono indicati nelle fatture separatamente	SiCo
j) Corrente di trazione	SiCo	<b>Servizi complementari</b>	
k) Preriscaldamento e climatizzazione dei treni viaggiatori	SiCo	l) Corrente di trazione, i cui diritti di utilizzo sono indicati nelle fatture separatamente rispetto a quelli per l'utilizzo del sistema di alimentazione elettrica	SiCo
m) Rifornimento carburante	SiCo	m) Preriscaldamento dei treni passeggeri	SiCo
n) Rifornimento idrico	NoCo	n) Contratti su misura per: - Il controllo dei trasporti di merci pericolose - L'assistenza alla circolazione di treni speciali	SiCo
o) Servizi di manovra	NoCo	<b>Servizi ausiliari</b>	
p) Assistenza alla circolazione treni speciali	SiCo	o) Accesso alla rete di telecomunicazioni	SiCo
p) Controllo dei trasporti di merci pericolose	SiCo	p) Fornitura di informazioni complementari	SiCo
q) Assistenza a persone con disabilità e ridotta mobilità (PRM)	SiCo	q) Ispezione tecnica del materiale rotabile	SiCo
<b>Servizi ausiliari</b>		r) Servizi di biglietteria nelle stazioni passeggeri	SiCo
s) Fornitura di informazioni complementari	SiCo	s) Servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati.	SiCo
t) Studi di fattibilità tracce orarie	SiCo		
u) Apertura/abilitazione di impianti e/o linee chiuse/impresenziate	SiCo		
v) Verifica tecnica materiale rotabile	SiCo		

Call for Input\_2: Pricing dei Servizi del PmdA

1. Introduzione

Per il calcolo del canone l'EAV ha formulato la presente metodologia di calcolo che prevede l'applicazione dell'algoritmo di cui all'art. 6 del Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 21 marzo 2000, n. 43T: "Determinazione dei criteri di determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria", con l'applicazione di una serie di coefficienti correttivi.

Il calcolo del canone di utilizzo, dovendo, ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. N. 188/2003, così come modificato dal sub e), comma 1, dell'art. 62 della L. n. 99/2009, tenere in "[...] considerazione i costi diretti e indiretti di dei servizi di gestione d'infrastruttura forniti, i costi di energia sostenuti dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria per lo svolgimento della corrispondente attività [...]", all'algoritmo di cui all'art. 6 del richiamato DM n. 43T/2000, sono stati applicati, come detto, dei coefficienti correttivi che tengono conto delle differenze, in termini di condizioni generali di circolazione tra la rete RFI (rete sulla quale è stato tarato il ripetuto algoritmo) e le linee/tratte della rete EAV.

2. Suddivisione della rete EAV

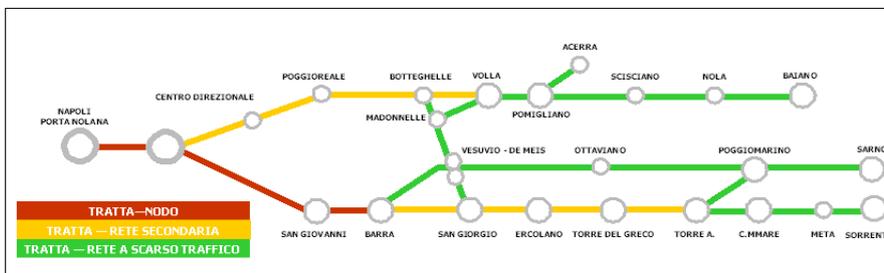
L'intera rete EAV, schematicamente rappresentata, per ogni ferrovia, nei grafi seguenti, è stata suddivisa, secondo la classificazione ex DM 43T/2000 e s.m.i. in:

- rete complementare;
- nodo.

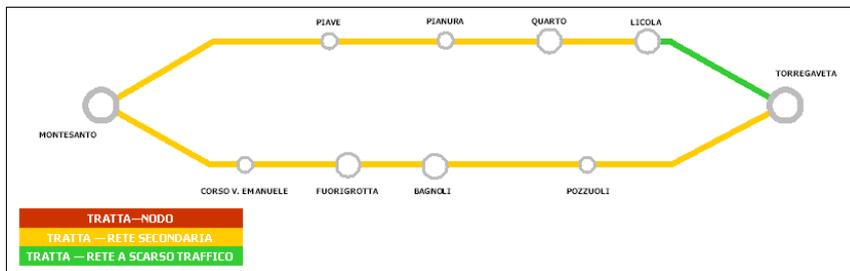
La rete complementare è stata ulteriormente divisa in:

- rete secondaria, comprendente linee ferroviarie caratterizzate da traffico contenuto;
- rete a scarso traffico, comprendente linee FERROVIARIE CARATTERIZZATE DA TRAFFICO MOLTO LIMITATO.

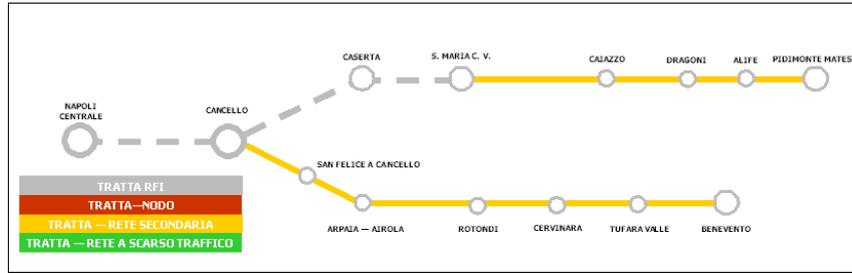
Grafo Rete ex CIRCUMVESUVIANA



Grafo Rete ex SEPSA



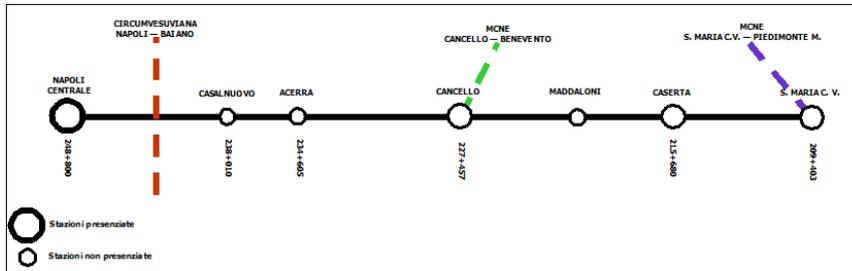
Grafo Rete ex MCNE



**3. I coefficienti correttivi**

La tratta ferroviaria di competenza RFI presa a riferimento è la Napoli C. le – Casalnuovo – Acerra – Cancellò – Caserta – S. Maria C.V. della linea Roma – Cassino – Napoli, in quanto interconnessa con le linee suburbane della ex Società MCNE Srl e ritenuta assimilabile alle linee gestite dalla Società EAV, considerate queste ultime, così come evidenziato al paragrafo 2. SUDDIVISIONE DELLA RETE, rientrati tutte all’interno della Rete Complementare.

**Grafo Rete RFI**



I dati tecnici della tratta RFI presi in considerazione sono:

- km totali tratta RFI: 39,397;
- numero totale stazioni insistenti sulla tratta RFI: 7;
- numero stazioni presenziate insistenti sulla tratta RFI: 4;
- numero passaggi a livello presenziati insistenti sulla tratta RFI (comandati sul posto): 0;
- numero binari del piazzale della stazione di Napoli Centrale: 24.

Per la definizione dei coefficienti correttivi sono stati considerati i seguenti parametri di riferimento relativi alla tratta RFI:

$$\rho_{S(presenziate)}^{RFI} = \frac{N_{S(presenziate)}^{RFI}}{km_{tratta}^{RFI}} \tag{A}$$

$$\rho_S^{RFI} = \frac{N_S^{RFI}}{km_{tratta}^{RFI}} \tag{B}$$

$$\rho_{PPLL(presenziate)}^{RFI} = \frac{N_{PPLL(presenziate)}^{RFI}}{km_{tratta}^{RFI}} \tag{C}$$

in cui:

- $\rho_{S(presenziate)}^{RFI}$  : densità di presenziamento delle stazioni sulla tratta RFI [%];
- $\rho_S^{RFI}$  : densità delle stazioni sulla tratta RFI [%];
- $\rho_{PPLL(presenziate)}^{RFI}$  : densità di presenziamento dei passaggi a livello sulla tratta RFI [%];
- $N_{S(presenziate)}^{RFI}$  : numero stazioni presenziate insistenti sulla tratta RFI;

- $N_S^{RFI}$  : numero totale stazioni insistenti sulla tratta RFI;
- $N_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{RFI}$  : numero passaggi a livello presenziati insistenti sulla tratta RFI;
- $km_{tratta}^{RFI}$  : km totale tratta RFI;

sostituendo nelle precedenti (A), (B) e (C), i dati tecnici su indicati si ottengono:

$$\rho_{S(presenzia\epsilon)}^{RFI} = 10\%$$

$$\rho_S^{RFI} = 18\%$$

$$\rho_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{RFI} = 0\%$$

Ottenuti i parametri di riferimento, si è proceduto alla definizione dei seguenti coefficienti correttivi, sia di tratta (cfr. formula (D)) che di nodo (cfr. formula (E)):

$$K_{tratta} = 1 + \left\{ \left[ \left( \rho_{S(presenzia\epsilon)}^{EAV} - \rho_{S(presenzia\epsilon)}^{RFI} \right) + \mu * \left( \rho_S^{EAV} - \rho_S^{RFI} \right) \right] + \left[ \left( \rho_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{EAV} - \rho_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{RFI} \right) \right] \right\} \quad (D)$$

$$K_{nodo} = 1 + \left( \frac{N_b^{EAV}}{N_b^{RFI}} \right) \quad (E)$$

Il primo coefficiente correttivo,  $K_{tratta}$ , tiene conto della diversità dei costi di circolazione in termini di:

- numero di stazioni presenziate, per tener conto dell'incidenza dei costi del personale addetto al presenziamento delle stazioni;
- numero di stazioni totali, per tener conto dell'incidenza dei costi di pulizia delle stesse;
- numero di passaggi a livello presenziati, per tener conto dell'incidenza dei costi del personale addetto al presenziamento dei passaggi a livello.

Il secondo coefficiente correttivo,  $K_{nodo}$ , tiene conto della diversità dei costi di circolazione in termini di complessità di gestione (numero binari) del piazzale del nodo.

Nelle precedenti (E) e (D):

- $K_{tratta}$  : coefficiente correttivo da applicare al prezzo base unitario per km di linea ferroviaria, per il calcolo del "Costo di Utilizzo";
- $K_{nodo}$  : coefficiente correttivo da applicare al prezzo base costo unitario di accesso al nodo attraversato dalla traccia, per il calcolo, sia del "Costo di Accesso" che del "Costo di Utilizzo";
- $\rho_{S(presenzia\epsilon)}^{EAV}$  : densità di presenziamento delle stazioni su una delle tratte/linee EAV, calcolata secondo la seguente formula [%]:

$$\rho_{S(presenzia\epsilon)}^{EAV} = \frac{N_{S(presenzia\epsilon)}^{EAV}}{km_{tratta}^{EAV}} \quad (F)$$

in cui:

- $N_{S(presenzia\epsilon)}^{EAV}$  : numero stazioni presenziate insistenti su una delle tratte/linee EAV;

-  $km_{tratta}^{EAV}$  : km totale di una tratta/linee EAV;

- $\rho_{S(presenzia\epsilon)}^{RFI}$  : densità di presenziamento delle stazioni sulla tratta RFI [%], calcolata secondo la precedente (A);
- $\rho_S^{EAV}$  : densità delle stazioni su una delle tratte/linee EAV su una delle tratte/linee EAV, calcolata secondo la seguente formula [%]:

$$\rho_S^{EAV} = \frac{N_S^{EAV}}{km_{tratta}^{EAV}} \quad (G)$$

in cui:

- $N_S^{EAV}$  : numero totale stazioni insistenti su una delle tratte/linee EAV;
- $km_{tratta}^{EAV}$  : km totale di una tratta/linee EAV;

- $\rho_S^{RFI}$  : densità delle stazioni sulla tratta RFI [%], calcolata secondo la precedente (B);
- $\mu$  : coefficiente correttivo, che tiene conto della diversa incidenza sui costi di circolazione dei costi di presenziamento delle stazioni e dei costi di pulizia delle stesse.

Da un'analisi dei dati storici (ultimo triennio), mediamente, il rapporto tra i costi di pulizia delle stazioni ed il costo di presenziamento delle stesse oscilla tra lo 0,10 e lo 0,25.

Nei calcolo del "Costo di Utilizzo", di cui al paraf. 5., è stato assunto:

$$\mu = 0,20$$

- $\rho_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{EAV}$  : densità di presenziamento dei passaggi a livello su una delle tratte/linee EAV, calcolata secondo la seguente formula [%]:

$$\rho_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{EAV} = \frac{N_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{EAV}}{km_{tratta}^{EAV}} \quad (H)$$

in cui:

- $N_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{EAV}$  : numero passaggi a livello presenziati insistenti su una delle tratte/linee EAV;
- $km_{tratta}^{EAV}$  : km totale di una tratta/linee EAV;

- $\rho_{PPLL(presenzia\epsilon)}^{RFI}$  : densità di presenziamento dei passaggi a livello sulla tratta RFI [%], calcolata secondo la precedente (C);
- $N_b^{EAV}$  : numero binari del nodo EAV (piazzale della stazione di Napoli Porta Nolana della ex Circumvesuviana);
- $N_b^{RFI}$  : numero binari del nodo RFI (piazzale della stazione di Napoli C. Ie);

#### 4. Costo di Accesso

Il costo parte a tratta/nodo complessivo di accesso è così calcolato:

$$val^C + val^N * K_{nodo} \quad (I)$$

dove:

$val^C$ : costo di accesso alla rete complementare. I valori di  $val^C$ , sono riportati nell'allegato economico 2 dell' DM 43T/2000 e s.m.i.

In particolare, per entrambe le linee, Cancello – Benevento e Santa Maria C.V. – Pidimonte Matese, della rete interconnessa MCNE, essendo queste in “prosecuzione”, della tratta RFI di riferimento il valore adottato, pari a 47,9319 €/treno, è lo stesso indicato per la tratta RFI nel citato allegato economico 2.

Per quanto attiene le linee isolate delle reti Circumvesuviana e SEPSA, non essendo in prosecuzione ad alcuna linea ferroviaria RFI, ed avendole indicate come rientranti nella rete secondaria della rete complementare, il valore adottato, è il minore tra quelli indicati nel ripetuto allegato economico 2, e, cioè, pari a 23,9660 €/treno.

$VAL^N$  costo unitario di accesso al nodo  $r$  attraversato dalla traccia. I valori di  $val^N_r$ , sono riportati nell'allegato economico 3 del DM 43T/2000 e s.m.i..

Nel caso specifico, l'unica rete di competenza EAV sulla quale è stato individuata una tratta nodo è la rete Circumvesuviana. Il valore assunto, uguale, così come riportato nell'allegato economico 3, per tutti i nodi della rete nazionale, è pari a 53,2634 €/treno;

$K_{nodo}$ : è il coefficiente correttivo per il calcolo del costo di accesso al nodo ed è calcolato secondo la formula (E).

In particolare, per il calcolo del coefficiente correttivo, sono stati assunti i seguenti valori:

- $N_b^{EAV}$  : numero binari del nodo EAV (piazzale della stazione di Napoli Porta Nolana della ex Circumvesuviana) = 12
- $N_b^{RFI}$  : numero binari del nodo RFI (piazzale della stazione di Napoli C. le) = 24.

## 5. Costo di Utilizzo

Il costo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria è funzione dei chilometri di percorrenza su ciascuna tratta e dei minuti di permanenza all'interno del perimetro di ciascun nodo interessati dalla traccia ed è il risultato della somma dei seguenti importi:

- 1) l'importo legato alla distanza chilometrica riferita alla traccia oraria sulle tratte da essa impegnate;
- 2) l'importo legato al tempo di impegno dell'infrastruttura ferroviaria, da parte della traccia, all'interno del perimetro di ciascun nodo.

L'importo di cui al precedente sub **1)** è calcolato come segue:

$$P_{base} km^C * km^C * K_{TRATTA} \quad (L)$$

dove:

$P_{BASE} km^C$  prezzo base unitario per km di linea ferroviaria, ovunque situata all'interno della rete complementare, interessata dalla traccia. I valori sono riportati nell'allegato economico 5 del DM 43T/2000 e s.m.i., nel caso specifico si è assunto pari a 1,0312 €/treno.

$km^C$  chilometri di percorrenza, associati ad ogni linea, sulla rete complementare in qualsivoglia fascia oraria.

$K_{TRATTA}$  è il coefficiente correttivo per il calcolo del costo di utilizzo della tratta/linea ed è calcolato secondo la formula (D) del paragrafo 2.2.

L'importo di cui al precedente sub **2)** viene calcolato secondo la seguente formula:

$$P_{base} \min ut^N * \sum_{p=1}^h \min ut_i^p * \varphi_p * \psi * K_{NODO} \quad (M)$$

dove:

$P_{BASE} \min ut^N$ : prezzo base unitario per minuto di permanenza in un nodo. I valori sono riportati nell'allegato economico 6 del DM 43T/2000 e s.m.i., nel caso specifico si è assunto pari a 1,0312 €/treno;

$P$ : indicativo di fascia oraria di permanenza nel nodo, assume la sigla riportata a fianco della corrispondente fascia oraria come da allegato tecnico 15 del DM 43T/2000 e s.m.i.;

$H$ : numero di fasce orarie di utilizzo dei nodi, come da allegato tecnico 15 del DM 43T/2000 e s.m.i.;

- MINUTI<sub>p</sub>: minuti di permanenza all'interno del nodo r da parte della traccia durante la fascia oraria p;
- $\varphi_p$ : coefficiente di utilizzo di un nodo nella fascia oraria p; assume i valori riportati all'allegato tecnico 16 del DM 43T/2000 e s.m.i.;
- $\psi$ : coefficiente legato all'utilizzo della stazione principale di nodo; assume i valori riportati nell'allegato tecnico 17 del DM 43T/2000 e s.m.i.;
- $K_{nodo}$ : è il medesimo coefficiente correttivo utilizzato per il calcolo del costo di accesso al nodo ed è calcolato secondo la formula (E).

**6. Costo Consumo**

Il costo complessivo della parte per consumo energetico è così calcolato:

$$(km^{CE} + km^{NE}) * Pbasekm^E \tag{N}$$

dove:

$KM^{CE}$  chilometri di percorrenza sulla rete complementare riferiti alla traccia oraria ed effettuati con trazione elettrica;

$KM^{NE}$  chilometri di percorrenza all'interno del perimetro del nodo r riferiti alla traccia ed effettuati con trazione elettrica;

$PBASEKM^E$  costo a chilometro della trazione elettrica.

**7. Diritto di Prenotazione Unitario**

Ai sensi dell'art. 7 del DM n. 43T/2000, il diritto di prenotazione per ciascuna traccia oraria è pari al minor importo tra il costo unitario della parte a tratta/nodo (Costo di Accesso) ed una percentuale dell'ammontare complessivo del canone unitario (Canone Totale).

Nel caso delle reti EAV:

- sulle tratte/linee classificate a scarso traffico non è stato applicato il diritto di prenotazione.
- la predetta percentuale è fissata nella misura del cinquanta per cento.

Il diritto di prenotazione così calcolato va corrisposto anche in assenza di utilizzazione della traccia oraria.

**8. Riepilogo Risultati**

Nella tabelle che seguono sono riepilogati i risultati ottenuti per le tre reti ferroviarie, in termini di canone totale e diritto di prenotazione.

LINEE EX CIRCUMVESUVIANA						
Linea	Canone Totale (Accesso + Utilizzo+ Consumo) [€/treno*km]			Diritto di prenotazione [€/treno*km]		
	[22.00-6.00]	[6.00-9.00]	[9.00-22.00]	[22.00-6.00]	[6.00-9.00]	[9.00-22.00]
Napoli - Sorrento	5,66	5,86	5,74	1,82	1,82	1,82
Napoli - Baiano	4,97	5,02	4,99	1,28	1,28	1,28
Napoli - Sarno (via Ottaviano)	5,42	5,63	5,50	1,39	1,39	1,39
Napoli - Poggioreale (via Torre Annunziata)	6,22	6,46	6,32	2,23	2,23	2,23
Napoli - Acerra	6,07	6,17	6,11	2,49	2,49	2,49
Napoli - S. Giorgio (via Centro Direzionale)	7,93	8,09	8,00	3,47	3,55	3,50

LINEE EX SEPSA			
Linea	Canone Totale (Accesso + Utilizzo+ Consumo) [€/treno*km]		Diritto di prenotazione [€/treno*km]
Circumfiuggia		3,98	0,89
Cumana		4,72	1,21

LINEE EX MCNE			
Linea	Canone Totale (Accesso + Utilizzo+ Consumo) [€/treno*km]		Diritto di prenotazione [€/treno*km]
S.Maria C.V. - P.Matese		2,26	1,13
Cancello - Benevento		2,44	1,02

**Call for Input\_3: Pricing degli altri servizi (non compresi nel PmdA) qualora non siano offerti in regime di concorrenza**

Non si formulano osservazioni.

**Call for Input\_4: Metodologie del Pricing: dal costo al prezzo**

Non si formulano osservazioni.

**Call for Input\_5: Contabilità Regolatoria**

Non si formulano osservazioni.