

Il TAR non ha ancora fissato la data di discussione del ricorso e né, tantomeno, è stata disposta una CTU diretta a verificare la fondatezza e la congruità degli importi richiesti.

- E' stato proposto un giudizio dinnanzi al Tribunale Civile di Napoli contro la Regione Campania al fine di vedere riconosciuto l'adempimento delle prestazioni di servizio contrattualmente stabilite nonché ottenere la condanna dell'amministrazione resistente all'integrale pagamento del corrispettivo contrattualmente previsto per gli esercizi 2011 e 2012, oltre interessi ex DLgs 231/2002, nonché il risarcimento del maggior danno derivante dal mancato pagamento del corrispettivo contrattuale, da determinarsi nel corso del giudizio, senza applicazioni di penali per il presunto mancato rispetto dell'obbligo di esercizio e degli standard qualitativi. La sentenza n. 837 del 28 aprile 2015, che ha deciso la causa, ha dichiarato l'incompetenza per materia del giudice adito.
- Nel corso del 2012 sono stati intrapresi tre giudizi nei confronti della Regione Campania che trovano il fondamento nell'accordo di programma in cui l'art. 15 stabilisce *"...per le attività a qualsiasi titolo legate alla gestione tecnica ed amministrativa del programma di investimenti, ivi compresa la gestione delle attività di manutenzioni straordinarie; la Regione Campania riconosce al Gestore, ai sensi della L.R. n. 1 19/01/07 e dell'art. 38 della L.R. n. 1 30.01.08, per il periodo di vigenza del contratto, un compenso pari al 3,5% sull'ammontare delle opere, degli impianti e delle forniture realizzate annualmente ivi compreso il materiale rotabile, comunque nei limiti riconosciuti dalle normative di riferimento per la realizzazione di ciascun intervento"* e allo stesso articolo si legge *"...e altresì riconosciuto al gestore per le attività di avviamento e funzionamento delle infrastrutture e del materiale rotabile approvvigionato nell'ambito del programma in parola, un compenso massimo del 10% dell'ammontare dei lavori e delle forniture realizzate e da realizzare..."*. Indi, per i titoli sopra indicati è stato azionato un giudizio per il Gestore Scpsa per un importo di Euro 20.855.552,97, un secondo per il Gestore MCNE per Euro 19.352.811,47 e l'ultimo per il Gestore Circumvesuviana per Euro 9.112.729,14. La Regione Campania, costituitasi nelle predette controversie non ha impugnato la documentazione prodotta dai tre Gestori a sostegno dei propri crediti ed il G.U. ha dichiarato le cause mature per la decisione sulla scorta della documentazione prodotta in atti. L'avvocato che ha agito per le tre società ritiene che i giudizi possano avere un esito positivo.
- Nel corso del 2014 è iniziata l'azione legate nei confronti della Regione — Settore Ciclo Integrato Acque per il recupero di canoni di attraversamento di n. 61 condotte idriche, non corrisposti a far data dal 1 gennaio 2000 al 31 dicembre 2014, nonché dell'adeguamento degli stessi canoni così come previsto dal D.M. 258/98, convertito con la L. n° 165/90 che ha deciso la sestuplicazione dei canoni a partire dal primo gennaio 1990 con decorrenza retroattiva. Il credito per cui si agisce è di oltre 2.800.000,00.
- Nel mese di ottobre 2014, la Regione Campania ha contestato il mancato rispetto del contratto di servizio e degli standard qualitativi per il trasporto su gomma e ha liquidato la mensilità di giugno commisurando il corrispettivo ai km effettivamente eserciti che sono inferiori rispetto a quanto previsto dal programma di esercizio; inoltre, il decreto di liquidazione prevedeva il recupero dei corrispettivi già erogati nei mesi precedenti proporzionandoli allo stesso modo. Avverso tale provvedimento



la Società ha prontamente presentato ricorso al TAR in quanto le mancate percorrenze, sebbene dichiarate, sono frutto della mancanza di mezzi creditati dalla gestione EAVBUS di cui la Regione era ben a conoscenza e del ritardo con il quale la Regione ha avviato il processo delle manutenzioni straordinarie avvenuto con la sottoscrizione della convenzione nel dicembre 2013. Per maggiore dettagli in merito, si rinvia al paragrafo "Divisione Trasporto Automobilistico".

- I due ricorsi al TAR Campania aventi ad oggetto l'annullamento del silenzio inadempimento serbato dalla Regione Campania in ordine alla diffida dell'EAV al pagamento dei contributi destinati al rinnovo dei CCNL autoferrotranvieri per il periodo 2011-2014, uno per il servizio di trasporto pubblico su ferro per oltre Euro 60.000.000 e l'altro per il servizio su gomma per oltre Euro 16.000.000,00 sono stati rigettati. Pendono appelli al Consiglio di Stato.
- Nel gennaio 2015 veniva conferito incarico di agire in giudizio nei confronti della Regione per accertare l'obbligo dell'Ente alla presa in consegna delle opere, ultimate e non, eseguite dal Consorzio Ascosa Quattro nell'ambito dei lavori di ammodernamento e potenziamento della Ferrovia Alifana, affidate al predetto Consorzio con convenzione sottoscritta il 27.10.89, nonché al pagamento dei maggiori oneri e spese di carattere tecnico e/o professionale e di custodia sostenuti in dipendenza del perdurante rifiuto della Regione alla presa in carico dei lavori della Ferrovia Alifana e quantificati al maggio 2012 in Euro 7.323.825,39.

Si segnalano inoltre:

- giudizi, iniziati o che stanno per essere intrapresi, nei confronti delle società che hanno in usufrutto oneroso gli autobus, destinati al servizio di trasporto pubblico locale, affidati ad EAV dalla Regione Campania con atto di concessione datato 11 aprile 2005. In particolare, sono stati già richiesti e concessi 13 decreti ingiuntivi nei confronti di altrettante concessionarie per un credito complessivo per cui si agisce 6 di circa 15 milioni di Euro. In considerazione della situazione di dissesto finanziario dell'intero comparto del TPL campano non è possibile fare previsioni circa i tempi per il recupero, che appaiono certamente lunghi, né sull'esito degli stessi. Per tale situazione è stata accolta la proposta di ANM, contro la quale sono stati emessi due decreti ingiuntivi, divenuti esecutivi perché non opposti, di chiudere la vertenza con un accordo bonario ed il riconoscimento di un debito, da parte della concessionaria di circa Euro 11.400.000,00. In ogni caso si ritiene che in caso di mancato incasso di tali crediti non vi saranno perdite a carico di EAV in quanto in bilancio sono iscritte passività di pari importo e, in base alla Concessione dell'11 aprile 2005, solo successivamente all'incasso di tali crediti, EAV sarà tenuta a versare alla Regione Campania le somme incassate, al netto delle quote di propria competenza.
- Giudizio innanzi al Tribunale di Napoli contro la B.N.I., per la condanna alla restituzione di circa E 11.600.000,00 indebitamente pignorate su conto corrente a tutela del credito della banca derivante dal *patronage* rilasciato da EAV relativamente ai finanziamenti concessi in favore di EAVBUS.
- Giudizio contro il Comune di Napoli per il recupero dei danni alla galleria "Vecchia Camaldoli" della linea ferroviaria dismessa nel quartiere Pianura a seguito del cedimento, in data 22.02.15 di una vasta area della sede stradale. Il danno richiesto ammonta a circa Euro 2.700.000,00.



Per i contenziosi passivi si rinvia a quanto riportato al paragrafo "Fondi per rischi ed oneri" della Nota Integrativa.

## **EVENTI DI PARTICOLARE RILIEVO CHE HANNO CARATTERIZZATO LA GESTIONE**

### **Il quadro normativo**

Il legislatore nazionale negli ultimi anni è intervenuto più volte nella disciplina di riforma dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Il D.L. 138/2011 convertito con modifiche nella legge 148/2011, la legge 183/2011 (Legge di Stabilità 2012) ha statuito il superamento della frammentazione organizzativa e gestionale, attraverso:

1. la definizione dei bacini ottimali;
2. la liberalizzazione della gestione;
3. la decadenza delle gestioni non conformi, attraverso meccanismi rigorosi di controllo e monitoraggio da parte degli Enti preposti.

La dichiarazione di incostituzionalità dell'art. 4 D.L. 138/2011 ha di nuovo modificato il quadro normativo dei servizi pubblici locali e con esso quello del TPL, per il quale tale dichiarazione di incostituzionalità ha comportato la reviviscenza della normativa di settore previgente.

Oggi, pertanto, le principali norme in materia di affidamento dei servizi di TPL sono:

- Reg. (CE) 23 ottobre 2007 n. 1370;
- D.Lgs. 19 novembre 1997 n. 422, in particolare l'art. 18;
- Legge 23 luglio 2009 art. 61;
- D.L. 13 agosto 2011 n. 138 art. 3 bisconvertito con modificazioni dalla L. 14 settembre 2011, n. 148 (in G.U. 16 settembre 2011, n. 216);

Alla stregua delle predette norme, la gara ad evidenza pubblica rimane la modalità ordinaria di affidamento.

Inoltre sono stati individuati i criteri di organizzazione dello svolgimento dei servizi pubblici locali.

In particolare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio, entro il termine del 30 giugno 2012. La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale.

Le regioni possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni presentata entro il 31 maggio 2012 previa lettera di adesione dei sindaci interessati o delibera di un organismo associato e già costituito ai sensi dell'articolo 30 del testo unico di cui al



decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267. Fermo restando il termine di cui al primo periodo del presente comma, è fatta salva l'organizzazione di servizi pubblici locali di settore in ambiti o bacini territoriali ottimali già prevista in attuazione di specifiche direttive europee nonché ai sensi delle discipline di settore vigenti o, infine, delle disposizioni regionali che abbiano già avviato la costituzione di ambiti o bacini territoriali di dimensione non inferiore a quelle indicate nel presente comma.

Decorso inutilmente il termine indicato, il Consiglio dei ministri, a tutela dell'unità giuridica ed economica, esercita i poteri sostitutivi di cui all'articolo 8 della legge 5 giugno 2003, n. 131, per organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, comunque tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio.

La Legge di Stabilità 2015, all'art. 1 comma 609, apporta modifiche all'art. 3-bis del decreto-legge 138/2011 al fine di promuovere processi di aggregazione e rafforzare la gestione industriale dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica.

In particolare la lettera a) prevede, innanzitutto, l'obbligo degli Enti Locali di partecipazione agli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali ed omogenei (cui sono affidate le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali, di scelta della forma di gestione, di affidamento della gestione e relativo controllo). La norma fa comunque salvo quanto previsto dalla legge del Rio (legge 54/2014) che, all'art. 1, comma 90, disciplina il caso in cui discipline settoriali attribuiscono le predette funzioni ad enti o agenzie in ambito provinciale o sub provinciale (In tali casi con D.P.C.M. o norma statale o regionale occorrerà prevedere la soppressione di detti enti o agenzie e l'attribuzione delle relative funzioni alle province nel nuovo assetto istituzionale. Per le Regioni che dispongono con legge la soppressione di enti o agenzie saranno individuate misure premiali).

L'art. 16 bis del d.l. n. 95/2012, convertito dalla Legge n. 135/12 e modificato dall'art. 1 comma 301 della Legge di Stabilità 2013 (Legge n. 228/2012), ha istituito il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico locale, anche ferroviario nelle Regioni a Statuto ordinario, alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina.

Tali risorse, così come disposto dal comma 2, *“non possono essere destinate a finalità diverse da quelle del finanziamento del trasporto pubblico locale, anche ferroviario”*.

Con riferimento a successivi interventi normativi di rilievo per il settore del trasporto pubblico locale, si evidenzia quanto segue.

E' continuato il piano di riordino e razionalizzazione cui è sottoposta Ente Autonomo Volturmo Srl, che comporta l'improcedibilità delle azioni esecutive nei suoi confronti fino alla data del 30 giugno 2014.

Al riguardo, il periodo di 12 mesi previsto dal comma 7 secondo cui *“Al fine di assicurare lo svolgimento delle attività di cui al comma 5 e l'efficienza e continuità del servizio di trasporto secondo le modalità di cui al comma 6, per un periodo di 12 mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto-legge non possono essere intraprese o proseguite azioni esecutive, anche concorsuali, nei confronti delle società a partecipazione regionale esercenti il trasporto ferroviario regionale ed i pignoramenti eventualmente eseguiti non vincolano gli enti debitori e i terzi pignorati, i quali possono*



disporre delle somme per le finalità istituzionali delle stesse società" è stato più volte prorogato.

Si richiama, in particolare, la Legge 228/2012 che all'art. 1 comma 177, prevede *"Al fine di consentire il regolare svolgimento delle attività di competenza del Commissario ad acta di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto-legge 22 giugno 2012, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, le disposizioni di cui all'articolo 16, comma 7, del predetto decreto-legge si applicano fino al 31 dicembre 2013"*.

Tale periodo è stato ulteriormente prorogato fino al 31 dicembre 2014 dal D.L. 126/2013, art. 1 comma 3 e poi da ultimo dall'art. 3 del D.L. 151 del 30 dicembre 2013.

In seguito alla mancata conversione in Legge di tali provvedimenti, è stato emanato il D.L. n. 16 del 6 marzo 2014 che, all'art 17 comma 5, impone il divieto di intraprendere o proseguire azioni esecutive nei confronti della Società sino al 30 giugno 2014.

Tale periodo è stato nuovamente prorogato sino al 31 dicembre 2015, con il DLgs 133/2014, all'art. 41 comma 5, e da ultimo, con la legge 28 dicembre 2015 n. 208 (legge di stabilità 2016) fino al 31 dicembre 2016.

Alcune disposizioni rilevanti per il settore del trasporto pubblico locale sono contenute nella Legge di stabilità 2014 (Legge n. 147/2013). Tra l'altro, si segnala l'articolo 1 comma 83, che, dopo circa tre anni di assenza di rifinanziamenti per l'acquisto di materiale rotabile adibito ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale, dispone l'incremento della dotazione del Fondo di cui all'articolo 1, comma 1031, della Legge n.296/2006 (cd Fondo Pendolari) per un totale complessivo nel triennio 2014 – 2016 di 500 milioni di Euro.

Viene prevista, ai commi 84 e 85, la definizione dei costi standard per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale e relativi criteri di aggiornamento e applicazione; a partire dal 2014 una quota gradualmente crescente delle risorse statali per il tpl sarà ripartita tra le regioni sulla base del costo standard.

E' stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 300 Suppl. Ordinario n. 99 del 29 dicembre 2014 la Legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di Stabilità 2015) contenente "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato".

Diverse sono le misure che interessano il nostro settore le quali intervengono sia sotto il profilo finanziario, quali i fondi aggiuntivi per acquisto di autobus, il ripristino dell'intero sconto sull'accisa e gli ulteriori tagli a Regioni ed Enti Locali, sia sotto il profilo ordinamentale, in materia di servizi pubblici locali e razionalizzazione delle società partecipate.

Tra l'altro, oltre al summenzionato comma 609 che contiene disposizioni finalizzate alla razionalizzazione delle società partecipate locali, si segnalano i commi da 611 a 615, che prevedono un processo di riorganizzazione delle società partecipate locali e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute anche da parte di regioni, con finalità di contenimento della spesa. L'obiettivo del processo è ridurre il numero delle società entro il 31 dicembre 2015, sulla base di alcuni criteri:

- eliminazione delle società e delle partecipazioni sociali non indispensabili per il perseguimento delle proprie finalità istituzionali (anche mediante liquidazione e

cessione), nonché delle partecipazioni in società che svolgono attività analoghe a quelle svolte da altre partecipate o enti pubblici (anche mediante fusione);

- soppressione delle società che risultino composte da soli amministratori o da un numero di amministratori superiore a quello dei dipendenti;
- aggregazione delle società di servizi pubblici locali di rilevanza economica;
- riorganizzazione interna delle società per contenere i costi di funzionamento (anche mediante riduzione delle remunerazioni degli organi).

Nel corso del 2015 è stata approvata la legge 7 agosto 2015, n.124, c.d. legge Madia, intitolata "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche". Tra le deleghe conferite al Governo sono rilevanti per la Società quella prevista dall'art. 18 per il riordino della disciplina delle partecipazioni societarie delle amministrazioni pubbliche e quella dell'art. 19 per il riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di interesse economico generale. I decreti legislativi previsti da dette norme sono in avanzata fase di elaborazione.

### I DATI DI PRODUZIONE PER SETTORE

Di seguito sono indicati i principali dati di circolazione e traffico consuntivati dalla Società nell'anno 2015, raffrontati con quelli degli anni precedenti:

LINEE VESUVIANE	2015	2014	$\Delta_{2015-2014}$
Treni*km previsti da contratto (1)	2.996.572	2.994.080	+ 0,08%
Treni*km effettuati totali (compresi straord.)	2.922.376	2.857.751	+2,21%
Bus*km tra Pomigliano ed Acerra			
Corse previste da contratto	91.038	90.928	+0,10%
Corse effettuate totali (comprese straord.)	88.988	87.213	+2,00%
di cui straordinarie	271	703	-61,5%
Posti*km offerti (in piedi e seduti) totali	2.298.867.269	2.240.474.936	+2,60%
Media composizione	1,982	1,956	+1,30%
Indice di regolarità	0,977	0,951	+2,70%

LINEA SUBURBANA NA-CANCELLO-BN	2015	2014	$\Delta_{2015-2014}$
Treni*km previsti da contratto	488.242	486.588	+0,30%
Treni*km effettuati totali (compresi straord.)	478.018	480.646	-0,50%
Corse previste da contratto	7.052	7.028	+0,30%
Corse effettuate totali (comprese straord.)	6.906	6.961	-0,80%
di cui straordinarie	0	0	
Posti*km offerti (in piedi e seduti) totali	161.328.375	162.218.025	-0,50%
Media composizione	2.500	2,500	0,0%
Indice di regolarità	0,979	0,990	-1,10%



<b>LINEA SUBURBANA NA-CE-PIEDIM. MATESE</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b><math>\Delta_{2015-2014}</math></b>
Treni*km previsti da contratto	455.154	458.434	-0,70%
Treni*km effettuati totali (compresi straord.)	452.721	455.379	-0,60%
Corse previste da contratto	5.956	5.932	+0,40%
Corse effettuate totali (comprese straord.)	5.930	5.898	+0,50%
di cui straordinarie	0	0	-
Posti*km offerti (in piedi e seduti) totali	67.229.069	67.623.782	-0,60%
Media composizione	1,100	1,100	0,0%
Indice di regolarità	0,996	0,994	+0,20%

<b>LINEA METROPOLITANA PISCINOLA- AVERSA</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b><math>\Delta_{2015-2014}</math></b>
Treni*km previsti da contratto	426.884	427.550	-0,20%
Treni*km effettuati totali (compresi straord.)	287.736	263.641	+9,10%
Corse previste da contratto	41.741	41.806	-0,20%
Corse effettuate totali (comprese straord.)	28.104	26.916	+4,40%
di cui straordinarie	0	0	-
Posti*km offerti (in piedi e seduti) totali	118.547.333	108.619.977	+9,10%
Media composizione <sup>1</sup>	1,000	1,000	0,00%
Indice di regolarità	0,673	0,644	+4,50%

<b>LINEE FLEGREE</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b><math>\Delta_{2015-2014}</math></b>
Treni*km previsti da contratto	1.529.807	1.529.627	+0,01%
Treni*km effettuati totali (compresi straord.)	1.368.803	1.302.833	+5,10%
Corse previste da contratto	84.694	84.668	+0,03%
Corse effettuate totali (comprese straord.)	75.284	70.948	+6,10%
di cui straordinarie	1.802	1.950	-7,60%
Posti*km offerti (in piedi e seduti) totali	659.759.826	631.629.273	+4,50%
Media composizione	1,062	1,068	-0,60%
Indice di regolarità	0,889	0,815	+9,10%

<b>TOTALE EAV</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b><math>\Delta_{2015-2014}</math></b>
Treni*km previsti da contratto	5.896.658	5.896.279	+0,006%
Treni*km effettuati totali (compresi straord.)	5.509.647	5.360.250	+0,02%
Corse previste da contratto	230.481	230.362	+0,001%
Corse effettuate totali (comprese straord.)	205.212	197.936	+0,037%
di cui straordinarie	2.073	2.653	-21,90%
Posti*km offerti (in piedi e seduti) totali	3.305.731.871	3.210.565.992	+2,96%

<sup>1</sup> Sulla linea metropolitana Piscinola-Aversa circolano le elettromotrici MA100 che sono, a due a due, permanentemente accoppiate; pertanto una media composizione pari ad 1 deve essere intesa come una coppia di elettromotrici.

Media composizione	1,674	1,669	+0,30%
Indice di regolarità	0,890	0,848	+5,00%

I dati di produzione del 2015, rispetto a quelli dell'anno precedente, evidenziano, in generale, un leggero incremento del servizio offerto sia in termini di treni\*km sia per numero di corse effettuate.

Dai dati relativi all'evasione, elaborati dal Consorzio UnicoCampania, emerge il seguente quadro di sintesi:

- per le linee vesuviane, l'evasione ha registrato una riduzione, passando dal 35,92% del 2014 al 33,17% del 2015;
- per le linee suburbane, è aumentata dal 26,45% del 2014 al 30,40% del 2015;
- per la linea metropolitana, è sostanzialmente restata invariata pur passando dal 12,40% del 2014 al 12,69% del 2015;
- per le linee flegree, l'evasione ha registrato un sensibile miglioramento essendosi ridotta dal 31,44% del 2014 al 26,00% del 2015.

#### L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA ED IL SUO SVILUPPO

La rete ferroviaria dell'EAV sulle **linee vesuviane** si estende per 142,705 km, di cui km 79,654 a semplice binario e km 63,051 a doppio binario; sulle **linee suburbane e metropolitana** per 99,92 km, di cui km 89,69 a semplice binario e km 10,23 a doppio binario (linea metropolitana); la rete ferroviaria della **linee flegree** per 46,852 km, di cui km 32,594 a semplice binario e km 14,258 a doppio binario.

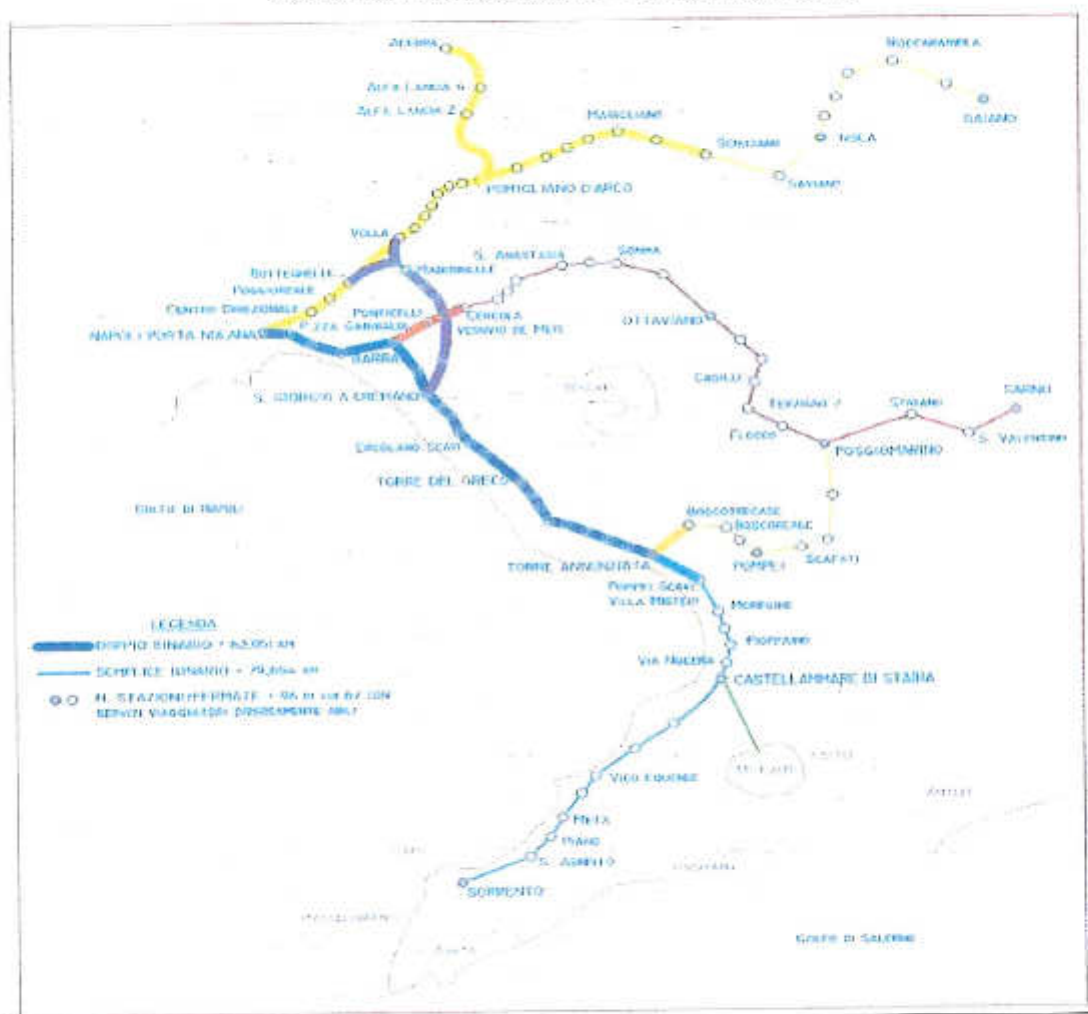
La clientela può usufruire di n. 96 tra stazioni e fermate afferenti alla ex Circumvesuviana, n. 30 alla ex MCNE, ivi comprese le due stazioni di interconnessione con la rete RFI (Cancello per la linea Napoli-Benevento e S. Maria C.V. per la linea Napoli-Piedimonte Matese), e n. 33 alla ex SEPSA.

Nel corso del 2015 l'EAV non ha dismesso stazioni/fermate né attivato nuove fermate/stazioni o nuove tratte; per cui l'estensione complessiva della rete ferroviaria è rimasta inalterata.

Le linee vesuviane sono dotate di n. 67 stazioni/fermate con servizi viaggiatori diversamente abili e telecamere di videosorveglianza; le linee suburbane n. 16 (sulla Piscinola-Aversa e sulla Cancello-Benevento); le linee flegree hanno n. 10 stazioni/fermate con servizi viaggiatori diversamente abili e n. 11 con telecamere di videosorveglianza.



Pagina 39



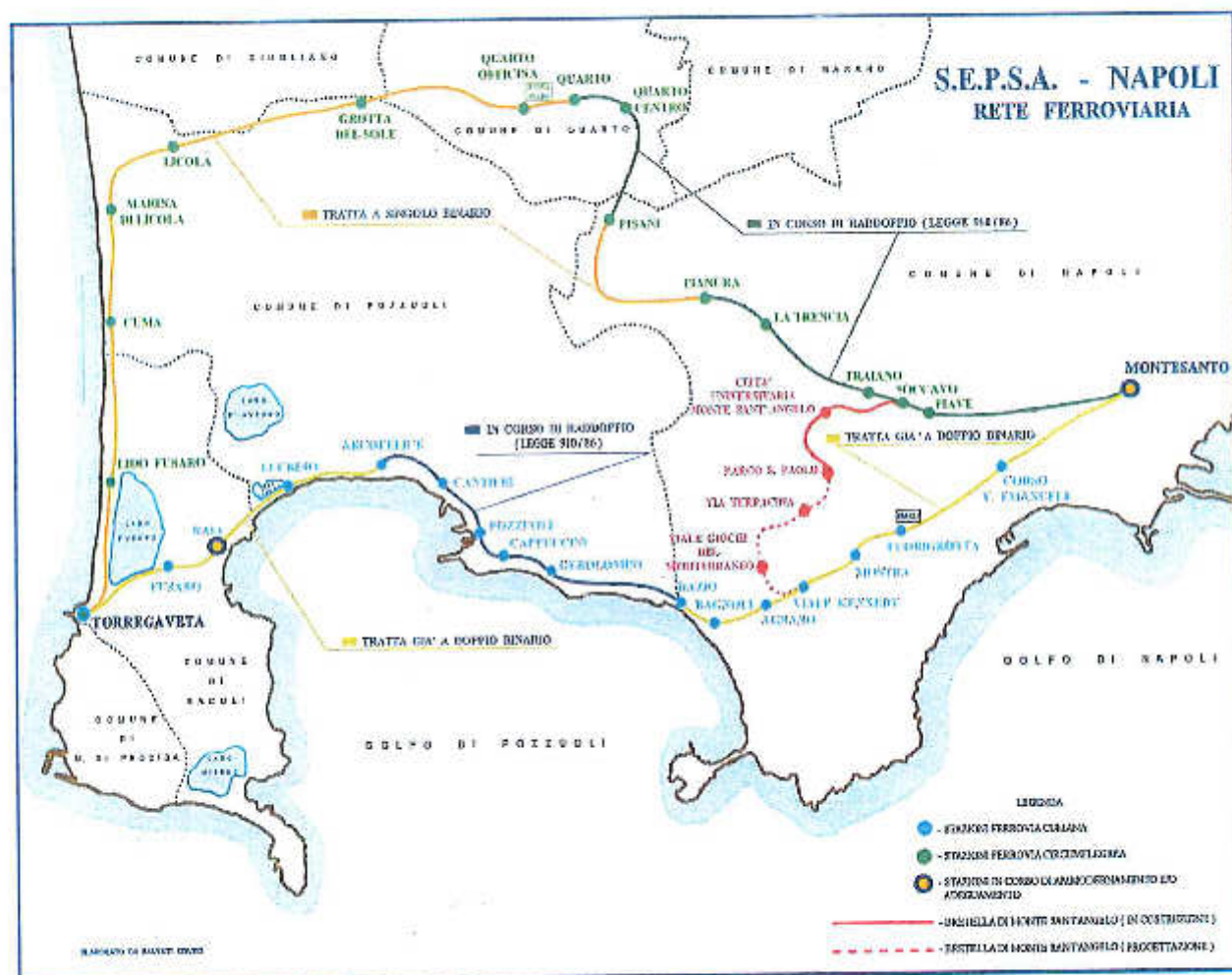


RETE EAV AL 31.12.2015 - LINEE SUBURBANE E METROPOLITANA





## RETE EAV AL 31.12.2015 - LINEE FLEGREE



Per i prossimi anni EAV sarà impegnata nella realizzazione degli interventi indicati nei documenti di programmazione della Regione Campania, a partire dal "Primo programma degli interventi infrastrutturali" n. 1282 del 5 aprile 2002, sviluppato secondo successivi piani attuativi, predisposti e deliberati in relazione all'avanzamento delle progettazioni, dell'iter approvativo e quindi della cantierabilità delle opere stesse.

**Linee vesuviane**

- Ristrutturazione e rifunzionalizzazione della stazione di Pompei
- Raddoppio della tratta Villa Misteri – Via Nocera (circa km 5,0), con attivazione della nuove stazioni di Madonna dei Flagelli "Antiquarium" nel Comune di Pompei e di Via Nocera nel Comune di Castellammare. Competenza struttura commissariale L.80 – EAV beneficiario dell'intervento.
- Revamping materiale rotabile (48 ETR serie T21 e Fe220).
- Interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione urbana per l'accessibilità alle stazioni di Madonnelle e Bartolo Longo; ristrutturazione piazzale stazione Madonnelle e nuova viabilità di accesso e messa in esercizio di parcheggio d'intercambio.
- Interventi per l'accessibilità alla stazione di S. Giovanni a Teduccio
- Ulteriori interventi di cui all'Accordo di Programma del 17 dicembre 2002;



- revisione materiale rotabile
- fornitura impianti di asservimento, telecomunicazioni e controllo accessi
- interventi di sostituzione armamento ferroviario
- adeguamento delle banchine ferroviarie di stazioni e/o fermate della rete aziendale – 2° lotto
- sostituzione Posto Centrale DCO/DCTE di Napoli e di Posti Periferici Westinghouse
- eliminazione passaggi a livello
- eliminazione barriere architettoniche
- Restyling e rifunzionalizzazione delle stazioni di Pompei Villa dei Misteri, Ercolano Scavi e Sarno
- Lavori per la soppressione dei pp.ll. Ferrara e De Vivo della linea Napoli Ottaviano Sarno
- Riqualificazione Architettonica Stazione di Acerra
- ACS Multistazioni con integrato Sottosistema di Terra del Sistema SCMT, comprensivo dell'automazione su piattaforma ACS Multistazione e del Sottosistema di Bordo del materiale rotabile
- Sostituzione Posto Centrale DCO/DCTE di Napoli e Posti Periferici Westinghouse;
- Manutenzione straordinaria gallerie sorrentine: Risanamento strutturale gallerie ferroviarie della linea Napoli - Sorrento della ferrovia Circumvesuviana
- Manutenzione straordinaria viadotto Seiano
- Restyling e rifunzionalizzazione della stazione di Nola con soppressione dei PP.LL.
- Ammodernamento e ristrutturazione della funivia Castellammare – Faito
- Nuovo impianto linea di contatto TE stazione terminal di porta Nolana – Bivio Garibaldi
- Riqualificazione energetica degli impianti, delle stazioni e dei depositi/officine

#### **Linee suburbane e metropolitana**

- Tratta Piscinola - Aversa Centro. Nuova fermata di Melito. Nuovo nodo di Scampia
- Materiale rotabile tratta Piscinola - Aversa Centro
- Tratta Piscinola - Secondigliano. Opere civili
- Tratta Secondigliano - Capodichino/Di Vittorio. Opere civili
- Tratta Piscinola - Secondigliano - Capodichino. Tecnologie, finiture, accessibilità e riqualificazione urbana
- Acquisto Elettrotreni
- Ammodernamento della ferrovia Cancello - Benevento. Adeguamento tecnologie. I fase

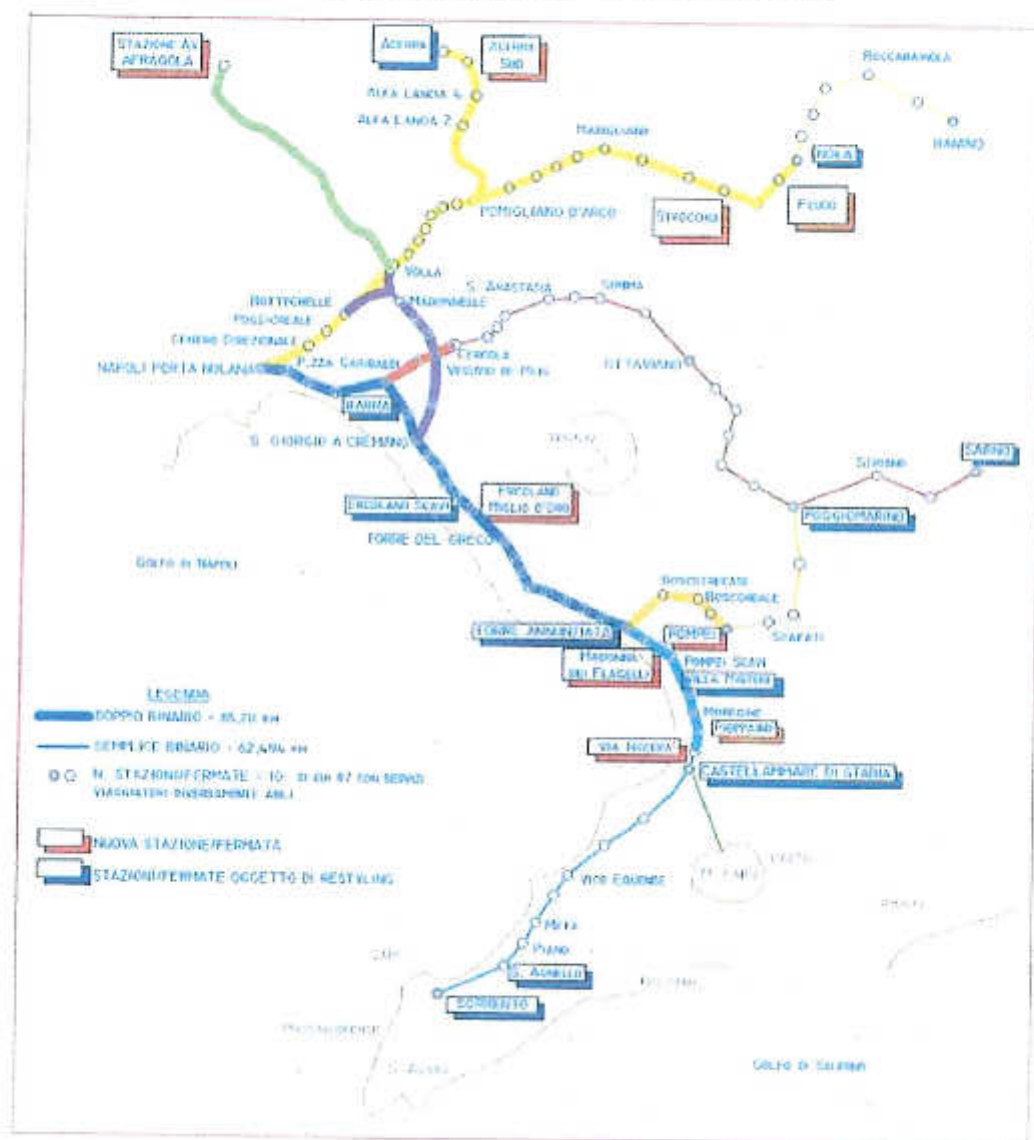
- Lavori per l'eliminazione dei PP.LL. ai km 22+051 e 22+190 nel Comune di Paolisi mediante la costruzione di una strada parallela al binario con la realizzazione di un sottopasso pedonale
- Opere civili inerenti la costruzione di una strada in fregio alla sede ferroviaria, propedeutico alla successiva soppressione del PL presenziato posto al km 41+753 in località Monte Pino del Comune di Benevento
- Impianto SCMT
- Revamping materiale rotabile
- Riqualificazione energetica degli impianti, delle stazioni e dei depositi/officine

#### Linee flegree

- Bretella di collegamento da Soccavo a Mostra tra le ferrovie Cumana e Circumflegrea: Tratta P.co S. Paolo – Terracina- Competenza struttura commissariale 887 – EAV beneficiario dell'intervento.
- Soccavo/Monte Sant'Angelo (stazione esclusa)
- CUMANA I I.F. Raddoppio tratta Dazio - Gerolomini con soppressione PL Fabbri, Completamento raddoppio della tratta, Armamento, Elettrificazione e Segnalamento, Posto di Movimento di Accadia, Impianti vari, Tronchino di raccordo tra il P.M. Accadia e la Stazione di Accadia
- Tratta Gerolomini-Cantieri: completamento nuova galleria di Pozzuoli, nuova stazione di Cantieri, Opere civili ed impianti, Attrezzaggi (Armamento, Elettrificazione, Segnalamento), Nuova stazione di Pozzuoli e opere di linea tra la Galleria di Pozzuoli e la Galleria Cicerone
- CIRCUMFLEGREA III I.F. Ristrutturazione Vecchia Galleria Vomero
- CIRCUMFLEGREA IV I.F. Raddoppio Tratta Soccavo – Traiano
- CIRCUMFLEGREA Raddoppio Tratta Traiano - Pianura
- CIRCUMFLEGREA VII I.F. Raddoppio della Tratta Pisani - Quarto in variante di tracciato – I fase
- Consolidamento Galleria Camaldoli
- Stazione di Trecia. Completamento
- Stazione di Traiano. Completamento
- Revamping materiale rotabile
- Acquisto elettrotreni
- Ferrovia Cumana - Impianto di sicurezza. Fornitura in opera di un Apparato Centrale a Calcolatore Multi Stazione (ACCM)
- Riqualificazione energetica degli impianti, delle stazioni e dei depositi/officine



# RETE EAV FUTURA – LINEE VESUVIANE

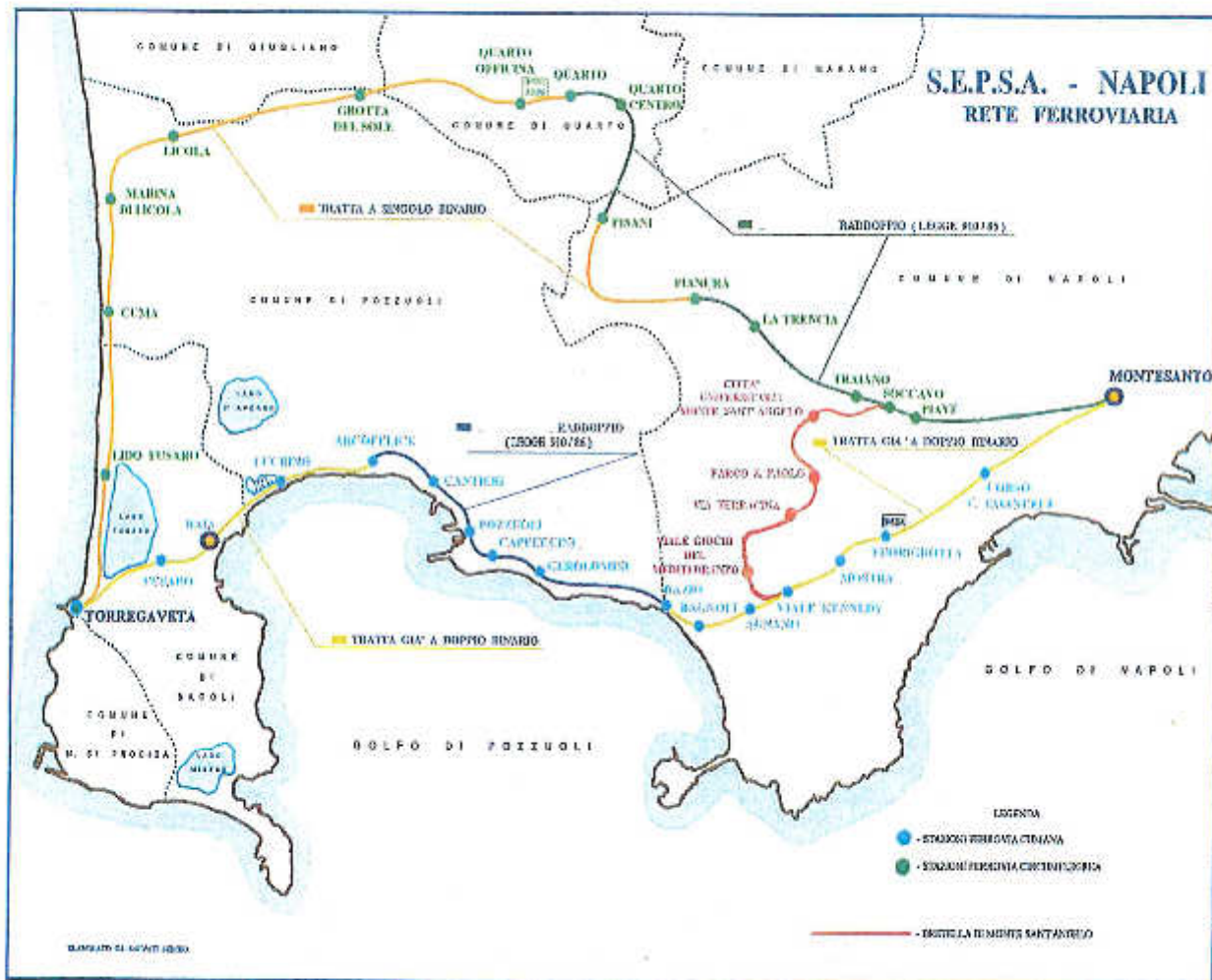


# RETE EAV FUTURA - LINEE SUBURBANE E METROPOLITANA





## RETE EAV FUTURA - LINEE FLEGREE



## LA POLITICA DEL PERSONALE

La politica del personale si pone, come è noto, tra le attività più significative della gestione aziendale, dal momento che il costo del lavoro, pari ad Euro migliaia 169.248, costituisce circa il 64% del totale dei costi di produzione, al netto degli accantonamenti e delle svalutazioni.

Di seguito si evidenziano gli eventi principali delle attività svolte, per il settore ferroviario, nel corso dell'esercizio in esame. Per il settore autolinee, si rimanda al paragrafo "Divisione Trasporto Automobilistico".

Il costo del lavoro registra, rispetto all'anno precedente, un aumento pari ad Euro migliaia 9.279 dovuto principalmente agli effetti congiunti delle seguenti circostanze:

1. L'assunzione di n. 96 degli operatori delle ditte Sacom e Florida addetti ai contratti di appalto per il presenziamento e guardiania dei passaggi a livello della rete aziendale, stipulati dalle aziende incorporate in EAV. I suddetti avevano proposto azioni per l'accertamento dell'esistenza di un rapporto di

lavoro alle dipendenze delle incorporate e, quindi, della Società, lamentando che gli appalti si sostanziano in un fenomeno di interposizione di manodopera. In considerazione dell'andamento negativo del contenzioso, previo conforme parere dell'Avvocatura Distrettuale dello Stato e autorizzazione del Commissario *ad acta*, si è proceduto alla stipula degli atti transattivi che hanno comportato l'assunzione dei lavoratori interessati. Tale azione ha determinato un minor costo per appalti pari ad Euro migliaia 2.640 annui e ha eliminato il rischio di dover corrispondere significative somme per differenze retributive e spese legali ai ricorrenti;

2. La cessazione di n. 114 rapporti di lavoro intervenute nell'anno;
3. L'incremento dello straordinario dovuto alla parziale ripresa delle attività manutentive ed alla copertura del mancato turn-over;
4. La mancata applicazione del Contratto di solidarietà per i dipendenti della Divisione Trasporto Automobilistico, a partire dal mese di marzo 2015.

È da segnalare, inoltre, l'incorporazione della partecipata Metrocampania Parcheggi avvenuta nell'ultimo mese dell'anno in osservazione.

Nel 2015 si continuano ad evidenziare gli effetti degli interventi di armonizzazione retributiva, derivanti dal processo di unificazione messo in atto, convenuti con l'Accordo aziendale del 25 luglio 2012, registrando anche per l'anno in corso una diminuzione del costo procapite al netto degli straordinari.

L'età media aziendale, fermo da anni ormai il turn-over, cresce di anno in anno, a fronte della diminuzione degli addetti e si attesta oggi a 52 anni. Tale dinamica della composizione della forza lavoro ha comportato nell'esercizio in esame, oltre un ulteriore aumento del ricorso a prestazioni straordinarie, l'insorgere di un nuovo fenomeno, quello della difficoltà a coprire le posizioni rese libere nell'organico, soprattutto nei settori dell'esercizio e delle manutenzioni. Si impone, quindi, una riflessione relativamente ai limiti normativi e fisiologici di una corretta gestione della forza lavoro, per cui si renderà necessario, previo l'ottenimento da parte dell'Ente controllante delle autorizzazioni previste dalla normativa di settore, avviare l'iter per assumere nuove maestranze.

### **Relazioni industriali**

Nel corso del 2015 è proseguito il confronto con le organizzazioni sindacali sull'implementazione del Piano di Contenimento dei Costi e Aumento dei Ricavi, che ha portato a un primo accordo sull'attività di contolleria alla fine del febbraio 2016.

Infatti, il dibattito con tutte le OO.SS. si è, fondamentalmente, concentrato sul rilancio dell'attività di contolleria. Attività necessaria alla lotta all'evasione ed elusione dei titoli di viaggio per incrementare le entrate da ricavi.

Contemporaneamente l'azienda ha lanciato, autonomamente, l'iniziativa del "Servizio Civile di Contolleria" che ha previsto l'impiego di numerose unità amministrative che hanno aderito volontariamente all'appello aziendale con risultati più che soddisfacenti. La stessa ha inoltre contribuito a rendere più efficace il dibattito con le OO.SS. che ha portato all'accordo di febbraio 2016.



Inoltre nel corso del 2015 si sono svolti numerosi incontri che hanno trattato di turni e organizzazione del lavoro di tutti i settori aziendali. E anche se non hanno prodotto nessun significativo accordo, essi hanno garantito un clima aziendale più sereno e concentrato alla soluzione dei problemi e gettato le basi per approfondire la discussione del Piano Contenimento Costi e Incremento Ricavi.

Le sigle sindacali presenti nell'EAV srl sono 8 (CGIL, CISL, UIL, UGL, FAISA, CISAL, FAISA CONFAL, USB E ORSA) di cui 7 con prerogative riconosciute dalla normativa vigente, 1 (USB) non riconosciuta.

Il tasso di sindacalizzazione si attesta intorno 81%rispetto al numero dei lavoratori.

#### **IL NUOVO SISTEMA TARIFFARIO REGIONALE**

Le Delibere di Giunta Regionale della Campania n. 128/2014 e n. 360/2014 hanno introdotto la nuova struttura tariffaria regionale recependo e facendo seguito, integrandole, alle precedenti Delibere n. 611/2012 e n.88/2013.

I contenuti specifici della nuova struttura, in vigore dal 1° gennaio 2015, sono stati elaborati dall'Agenzia campana per la mobilità (A.C.A.M.) che li ha illustrati nel documento "Nuova struttura tariffaria regionale".

Nel citato documento sono indicati gli obiettivi da conseguire con l'introduzione della nuova struttura tariffaria regionale:

- introdurre un nuovo sistema tariffario su base chilometrica;
- estendere la tariffa integrata a tutte le aziende esercenti servizi di TPL;
- avvicinare i livelli tariffari alle reali esigenze degli utenti, dando loro la possibilità di scegliere una tariffa tarata sull'effettivo utilizzo del TPL attraverso l'acquisto di un titolo aziendale;
- aumentare la quota degli utenti fidelizzati, garantendogli la possibilità di accedere agli abbonamenti a dei prezzi particolarmente convenienti;
- omogeneizzare i livelli tariffari effettuando una revisione dell'articolazione territoriale, sia per le aree urbane che per quelle extraurbane;
- combattere adeguatamente l'evasione, sia attraverso un maggiore coinvolgimento delle aziende sia attraverso l'applicazione di nuove tecnologie;
- fissare livelli standard validi per tutte le aziende con riferimento alla sicurezza dei titoli;
- stabilire livelli tariffari equi e congrui, tenendo conto dei livelli tariffari di partenza e dei necessari adeguamenti, della nuova offerta ai cittadini dei titoli aziendali e di benchmark a livello nazionale;
- creare le precondizioni affinché le procedure di "clearing" possano tendere ad una ripartizione, per quanto possibile, "deterministica", anche grazie all'applicazione di modelli di ITS al sistema dei trasporti.

L'allegato alle delibere di cui sopra ha stabilito i livelli tariffari dei titoli di viaggio aziendali e di quelli integrati rimodulando i titoli non solo secondo livelli tariffari, bensì con un'attenzione dedicata all'articolazione del territorio suddiviso per fasce



chilometriche determinate sulla base della rete stradale regionale, dell'ampiezza di 10 km.

Il titolo di viaggio aziendale costituisce l'innovazione più significativa di cui agli atti deliberativi citati; esso consente all'utente del TPL che effettua un percorso esclusivamente sulla rete dell'Ente Autonomo Volturmo di acquistare il titolo di viaggio aziendale ad un costo minore rispetto a quello previsto per il biglietto integrato. Tale opportunità, insieme alla scelta di prevedere tariffe più convenienti per gli abbonati, è stata offerta nell'intento di favorire la fidelizzazione della clientela.

Il Disciplinare attuativo tariffario, redatto dall'A.C.A.M., ha individuato tutte le relazioni di percorso tra Comune di origine e Comune di destinazione e, a tutt'oggi, è oggetto di parziali modifiche ed aggiornamenti nell'ambito della fase di monitoraggio e verifica della nuova struttura tariffaria.

Di seguito si riepilogano brevemente i nuovi titoli di viaggio aziendali emessi dall'Ente Autonomo Volturmo per percorsi sui servizi ferroviari svolti sulla propria rete e, a titolo esemplificativo, le tariffe applicate ai titoli di corsa singola:

- Extraurbano NA (E NA) da utilizzarsi per gli spostamenti nell'ambito di 7 fasce chilometriche a tariffa crescente e di cui sono disponibili ticket di corsa singola - da Euro 1,50 ad Euro 4,70 - abbonamento mensile ed annuale;
- Extraurbano AC (E AC) da utilizzarsi per gli spostamenti nell'ambito di 6 fasce chilometriche a tariffa crescente e di cui sono disponibili ticket di corsa singola - da Euro 1,20 ad Euro 3,70 - abbonamento mensile ed annuale;
- Urbano NA (U NA) da utilizzarsi nell'ambito dell'area urbana del Comune di Napoli e di cui sono disponibili ticket di corsa singola - Euro 1,20 -giornaliero, abbonamento settimanale, mensile ed annuale;
- Urbano/Suburbano Benevento (U BN) da utilizzarsi nell'ambito urbano e suburbano di Benevento e di cui sono disponibili ticket di corsa singola - Euro 1,00 - giornaliero, abbonamento settimanale, mensile ed annuale;
- Urbano/Suburbano Caserta (U CE) da utilizzarsi nell'ambito urbano e suburbano di Caserta e di cui sono disponibili ticket di corsa singola - Euro 1,00 -giornaliero, abbonamento settimanale, mensile ed annuale;

Il Nuovo Sistema Tariffario ha, quindi, profondamente modificato l'assetto della bigliettazione introducendo il titolo di viaggio aziendale che ha rappresentato, nel 2015, la quota maggiore di titoli venduti da EAV. I cambiamenti citati insieme, ad una significativa azione di lotta all'evasione portata avanti dall'azienda, hanno fatto registrare un significativo incremento degli introiti annui complessivi rispetto al 2014 pari al 38,48%.

Nell'anno 2015 è stata pubblicata la Carta della Mobilità in cui sono stati illustrati i servizi offerti da EAV e, a seguito dell'indagine sulla Customer Satisfaction, le informazioni relative al livello di qualità del servizio percepito e atteso dagli utenti.

#### **DIVISIONE TRASPORTO AUTOMOBILISTICO**

L'EAV ha svolto, nel 2015, le attività inerenti il trasporto automobilistico in continuità con quanto effettuato a partire dal 20 novembre 2012.



In effetti, il contratto di affidamento provvisorio, sottoscritto il 31 luglio 2013, prevedeva la data di scadenza al 31 luglio 2015.

Poiché, però, non ha trovato applicazione il comma 115 sexies dell'art. 1 della L.R. 16 del 7 agosto 2014, che prevede il trasferimento ad Air dei servizi in questione, con Delibera 340 del 29 luglio 2015, la Regione ha prorogato fino al 31 dicembre 2015 l'affidamento degli stessi.

Il successivo indirizzo del Presidente della Regione Campania (Decreto 221 del 4 novembre 2015) conferma la cessione dei servizi su gomma da parte di Eav e la possibilità di attribuire i servizi anche ad un ulteriore soggetto oltre ad AIR, in relazione ai bacini territoriali dei servizi contrattuali.

In tale ambito, da parte della Regione Campania sono stati promossi incontri tra Eav, Air e Ctp allo scopo di individuare un percorso politico - tecnico - economico che consenta il trasferimento ad Air dei servizi del beneventano e dell'avellinese ed a Ctp degli altri servizi. Al momento risulta in fase avanzata di perfezionamento l'accordo con AIR mentre risulta ferma la trattativa con CTP.

Fino alla data di elaborazione del presente documento nessun atto è stato ancora emesso e i servizi vengono svolti da Eav in continuità.

Di seguito si rappresentano, per i principali ambiti, i punti più salienti che hanno caratterizzato l'esercizio dell'anno 2015.

### I servizi svolti dalla divisione autolinee

Nella tabella vengono rappresentati i servizi svolti, messi a confronto con quelli contrattuali.

È da rilevare che anche per il 2015, perdurando lo stato scarsamente efficiente del parco autobus (nel successivo paragrafo ne verranno indicati i motivi) le percorrenze svolte sono inferiori a quelle contrattuali:

RIEPILOGO anno 2015

LINEA	Corse pianificate	Corse effettuate	Corse sopresse totali	Km pianificati	Km effettuati	Km soppressi totali	% corse sopresse	% Km soppressi
<b>Provincia di Napoli</b>								
106	17.722	4.251	8.473	116.408	42.520	73.887	67%	63%
107	19.523	12.194	1.325	80.857	72.756	7.856	10%	10%
179AB	1.955/7	64.551	115.096	2.050.071	791.720	1.257.040	64%	61%
165	279.713	179.781	98.932	5.085.736	2.209.560	1.875.620	35%	37%
180	319.480	236.787	91.208	5.725.837	4.108.940	1.616.801	28%	28%
181	90.548	35.585	4.900	299.769	206.984	32.785	12%	11%
182	11.828	8.617	5.215	236.317	152.704	83.601	35%	35%
183	27.057	19.287	8.770	317.378	227.260	90.118	30%	28%
<b>Totale</b>	<b>896.038</b>	<b>560.546</b>	<b>335.492</b>	<b>23.911.613</b>	<b>8.672.455</b>	<b>5.037.897</b>	<b>37%</b>	<b>36%</b>
<b>Regione Campania</b>								
525A	10.119	16.455	1.604	973.130	911.137	61.905	9%	6%
<b>Provincia di Benevento</b>								
5A	42.080	39.794	3.048	947.049	854.588	92.460	7%	10%
<b>Provincia di Avellino</b>								
166	1.926	1.827	202	53.034	51.825	2.100	3%	4%
<b>Supporto Circum/Sepia/Mcne</b>								
9.1PORTO	19.385	15.209	3.096	573.654	480.002	93.954	17%	7%
<b>Totale Generale</b>	<b>977.270</b>	<b>633.828</b>	<b>343.442</b>	<b>26.409.385</b>	<b>11.176.680</b>	<b>5.231.444</b>	<b>35%</b>	<b>32%</b>

Sono state effettuate percorrenze complessive pari a circa 68% di quelle pianificate, con il conseguente effetto sui corrispettivi, di cui si accennerà nel paragrafo relativo ai ricavi.

La successiva tabella mette a confronto le percorrenze annuali 2015 con quelle del 2014, suddivise per deposito/bacino:

Totale	anno 2014	anno 2015	differenze	
Agnano	1.828.204	1.843.351	15.147	0,8%
Ferraris	628.745	716.340	87.595	13,9%
sub totale	2.456.949	2.559.691	102.742	4,2%
Ischia	2.449.811	2.535.796	85.985	3,5%
Procida	262.872	266.984	4.112	1,6%
sub totale	2.712.683	2.802.780	90.097	3,3%
Torre Annunziata	1.547.107	1.656.256	109.149	7,1%
Sorrento	1.163.189	1.055.412	- 107.777	-9,3%
sub totale	2.710.296	2.711.667	1.372	0,1%
Comiziano	1.522.798	1.296.248	- 226.550	-14,9%
Benevento	1.895.462	1.806.294	- 89.167	-4,7%
<b>totale</b>	<b>11.298.187</b>	<b>11.176.680</b>	<b>- 121.507</b>	<b>-1,1%</b>

Si evince che, sostanzialmente, la produzione è rimasta inalterata rispetto allo scorso anno a livello totale, pur essendoci scostamenti non trascurabili nei singoli impianti.

Infatti, tralasciando lo scostamento minimo nel deposito di Agnano, si hanno variazioni positive a Ferraris, Ischia e Torre Annunziata e particolarmente negativi a Sorrento, Comiziano e Benevento.

Gli scostamenti positivi di Ischia sono da riferire ai maggior autobus a disposizione scaturenti dalla ri-funzionalizzazione degli autobus del parco regionale e nonostante si fosse passati da 24 autobus noleggiati nel 2014 ai poco più di 10 del 2015; per Torre Annunziata e Ferraris hanno inciso prevalentemente le attività di manutenzione correttiva.

A Sorrento le attività di global service sono partite a metà luglio e nel periodo estivo non si sono avuti, ovviamente, effetti tangibili; per tali motivi, è stata fatta la scelta di conservare la cadenza oraria sulla tratta Meta-Massalubrense ogni 30' (come in inverno) invece che ogni 20', da qui la diminuzione dei km svolti; gli effetti tangibili del global si sono manifestati a partire da novembre 2015 e saranno consolidati in tutto il 2016.

A Comiziano e Benevento, stante la situazione del parco (anagraficamente vecchio), l'efficienza del parco e del trasporto poteva soltanto peggiorare, anche perché si è preferito, prioritariamente, concentrare gli sforzi tecnico/economico sui bacini strategicamente e potenzialmente più rilevanti.

Dal punto di vista delle **modifiche** ai contratti e ai servizi, l'innovazione più importante è la variazione che ha visto l'incremento di oltre 130.000 km sui servizi urbani di Castellammare di Stabia, a scapito di servizi scarsamente frequentati come quelli del polo industriale di Pomigliano provenienti da Castellammare stesso e dai comuni vesuviani.

Restano ancora da contrattualizzare i servizi resi sotto forma di servizi "autorizzati" senza corrispettivi tra Sorrento e Massalubrense (circa 125.000 km anno) e quelli svolti come servizi di supporto al ferro (oltre 440.000 bus km anno).



### La manutenzione nel settore autolinee

A fine febbraio 2015, dopo un processo che ha avuto più di qualche intoppo di natura amministrativo – burocratico - politico anche per l'incertezza dell'affidamento ad Air di tutti i servizi a partire dal 1 gennaio 2015, finalmente sono cominciate le attività di manutenzione straordinaria attraverso il finanziamento regionale PAC (Pac I e Pac II, rispettivamente degli autobus di proprietà Eav e di proprietà Regione Campania).

Il prospetto che segue, inviato anche alla Regione Campania ad inizio gennaio 2016, meglio sintetizza le attività, come pianificate e come effettivamente svolte fino al 31 gennaio 2016.

PAC 1								
valori all'indizione delle gare				valori nel corso dei lavori		stato al 31 gennaio 2016		
LOTTE	Importi da gara	N° BUS stimati da lavorare	costo medio unitario di riparazione	nuovo costo medio unitario di riparazione	N° BUS stimato da lavorare	N° BUS in consegna	Stima importo totale	N° BUS da lavorare dopo il 31 gennaio
Lotto 1	€ 1.725.000,00	92	€ 18.750	€ 41.400	42	38	€ 1.573.200	4
Lotto 2	€ 862.500,00	46	€ 18.750	€ 43.125	20	19	€ 819.375	1
Lotto 3	€ 412.500,00	22	€ 18.750	€ 41.250	12	10	€ 495.000	2
<b>TOTALE</b>	<b>€ 3.000.000,00</b>	<b>160</b>	<b>€ 18.750</b>	<b>€ 42.813</b>	<b>74</b>	<b>67</b>	<b>€ 2.887.575</b>	<b>7</b>

PAC 2								
valori all'indizione delle gare				valori nel corso dei lavori		stato al 31 gennaio 2016		
LOTTE	Importi da gara	N° BUS stimati da lavorare	costo medio unitario di riparazione	nuovo costo medio unitario di riparazione	N° BUS stimato da lavorare	N° BUS in consegna	Stima importo totale	N° BUS da lavorare dopo il 31 gennaio
Lotto 1	€ 892.400,00	47	€ 18.987	€ 39.660	27	12	€ 475.920	15
Lotto 2	€ 607.600,00	32	€ 18.988	€ 36.456	20	8	€ 291.648	12
<b>TOTALE</b>	<b>€ 1.500.000,00</b>	<b>79</b>	<b>€ 18.987</b>	<b>€ 38.297</b>	<b>47</b>	<b>20</b>	<b>€ 767.568</b>	<b>27</b>

valori all'indizione delle gare		
LOTTE	Importi da gara	N° BUS stimati da lavorare
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>€ 4.500.000,00</b>	<b>239</b>

stato al 31 gennaio 2016			
N° BUS stimato da lavorare	N° BUS in consegna	Stima importo totale	N° BUS da lavorare dopo il 31 gennaio
<b>121</b>	<b>87</b>	<b>€ 3.655.143</b>	<b>34</b>

L'immissione in servizio di oltre 80 autobus provenienti dalla manutenzione da fondi Pac, però, non ha migliorato granché il numero effettivo di autobus in esercizio, che normalmente si attesta intorno ai 180-190, rispetto agli oltre 300 previsti dalla pianificazione dei servizi.

Infatti:

- Dal prospetto su esposto, si evince che le attività hanno riguardato solo 87 autobus su 121 che si conta di poter mantenere e sui 239 potenzialmente interessati; sono rimasti, quindi, esclusi da attività di manutenzione straordinaria oltre 280 autobus, che sono sottoposti solo ad attività di manutenzione correttiva, non di grande affidabilità per l'elevata anzianità di servizio degli stessi. Di fatto, gli sforzi di manutenzione resi



sono spesso vanificati dall'insorgenza di nuove avarie che producono ulteriori fermi-autobus;

- Dei 40 autobus acquistati usati (sia con fondi Pac che con fondi aziendali), sono in esercizio solamente 9 autobus, in quanto si sono avuti (e si stanno ancora avendo) problemi di natura amministrativa con Camera di commercio e MCTC che non consentono di immatricolare gli autobus acquistati.

A parte le attività previste col finanziamento da fondi PAC, si sono, comunque, realizzate attività di manutenzione correttiva sugli autobus esclusi dai fondi.

Tali attività hanno consentito di avere in linea il numero di 180/190 autobus di cui si accennava, evitando le ulteriori soppressioni.

In particolare, le attività sono state svolte sia con personale interno, cui corrispondono costi di materiali di ricambi pari a circa 900.000 Euro, che ricorrendo ai contratti di affidamento di manutenzione correttiva laddove le operazioni risultassero particolarmente complesse. Per importi complessivi pari a 1,1 Euro milioni.

Nel 2015 si è affermato, anche con accordi con le OOSLL, il principio di esternalizzare tutte le attività di manutenzione, anche quella programmata oltre che quella correttiva, mediante affidamenti in *global service*.

Con il nuovo modello organizzativo, attivato a metà luglio 2015 a Sorrento e da febbraio 2016 in tutti gli altri depositi, gli operai interni avranno il solo compito di registrare le attività e certificarle, e di mettere in esercizio gli autobus. I contratti di affidamento prevedono, principalmente, esecuzione di attività retribuite secondo tariffe chilometriche, ovvero più chilometri vengono svolti più sono i vantaggi per le ditte, facendo confluire gli interessi delle ditte con gli interessi aziendali, creando i presupposti per *circoli virtuosi* idonei alla completa realizzazione dei programmi di esercizio contrattuali.

Sono anche stati noleggiati 10 autobus da Ctp per il periodo luglio/settembre e 2 autobus dalla società Della Penna da luglio fine a fine anno, a garanzia di servizi, rispettivamente, di Ischia e dell'arca flegrea.

A gennaio 2016, la Società ha chiesto, ed ottenuto, da parte della Regione Campania l'autorizzazione a poter contattare direttamente i settori commerciali delle grandi case europee, al fine di poter acquisire più facilmente autobus del tipo usato.

### **Il personale delle autolinee**

Fino a marzo 2015 sono rimasti attivi i contratti di solidarietà, sottoscritti a marzo 2014 per il II anno.

La Società, ad aprile 2015, ha predisposto un nuovo "Piano operativo-gestionale" al fine di tenere basso il costo di gestione, in mancanza dell'attuazione della citata L.R. 16/2014 che prevedeva al 1 gennaio 2015 il passaggio ad Air dei servizi.

In virtù di tale Piano, veniva stabilito un fabbisogno di 908 unità.

Con nota 5407 dell'8 aprile 2015 inviata alle OOSLL, alla Regione Campania e alla Direzione provinciale del lavoro, la Società avviava le procedure di mobilità per 260 agenti, distribuiti tra i vari profili.



La procedura, di fatto sospesa tra maggio e giugno, è stata oggetto di ulteriori approfondimenti, sia nella definizione dei fabbisogni che nelle modalità di gestione degli esuberi.

Quindi, negli accordi del 31 luglio 2015, è stato definito il fabbisogno in 936 unità; col passaggio al ferro di 38 unità, gli esuberi, con gli accordi in sede regionale del 5/6 agosto 2015, si sono attestati a 173 unità. Negli stessi accordi sono stati definite le modalità di gestione del personale in esubero, attraverso:

- il licenziamento, compatibilmente con le esigenze tecniche organizzative e produttive aziendali, di coloro che sono in possesso dei requisiti di maturazione, entro l'arco temporale del diritto alla NASPI, delle condizioni per acquisire il diritto ad ottenere un trattamento pensionistico. Al personale interessato al licenziamento, previa la necessaria sottoscrizione di un verbale di conciliazione con assistenza sindacale di cui agli art. 410 e 411 c.p.c. sarà corrisposto quanto previsto dall'accordo stesso. (con D.D. n.217 del 4 dicembre 2015 la Regione Campania ha impegnato le risorse necessarie, seppur non ancora liquidate);
- esodo incentivato
- contratti di solidarietà e/o part-time.

La tabella descrive fabbisogni ed esuberi ed è la stessa riportata negli accordi citati:

allegato 2

**Tabella Riepilogo Forza - Fabbisogni (Forza al 1 agosto 2015)**

	Area Formazioni		Area contrattuale - Servizi				Area Manutenzione	
	Responsabile A/T per 250; Capo Unità A/T per 250; Professional per 250; Coordinatore Ufficio per 200; Spediente A/T per 100; Collaboratore Ufficio per 378; Operatore Qualificatore per 155/120; Operatore ufficio per 180	M A T S E I A	Operatore di servizio per 248/175/155/100	Addetto Esodo per 103	Coordinatore Esodo per 220	Collaboratore Esodo per 139; Operatore di Manutenzione per 281/261/241/221 per 110 e Apiliani Generalisti per 100; Operatore Generale f.f. guardiano	Capo Unità T. per 250; Capo Operatore per 250; Operatore Certificatore per 250; Operatore Tecnico per 270; Operatore Qualificatore per 140/150; Operatore di Manutenzione per 180; Operatore Generale per 116	Totali
Forza attuale	100		793	50	4	86	104	1.147
Passaggio al Ferro							38	38
Determinazione fabbisogno	67		715	44	68	42		936
DIFFERENZA	33		78	20	18	24		173

Gli stessi accordi hanno anche previsto un primo recupero per i lavoratori del taglio della retribuzione derivante dagli accordi di II livello, portando il valore medio del taglio a circa il 50%.

Il contratto nazionale, sottoscritto in data 28 novembre 2015, ha prodotto significativi argomenti di innovazione nella gestione del personale, soprattutto in materia di orario di lavoro.



Infatti, il nastro lavorativo max giornaliero è stato aumentato, così come il numero max di ore settimanali e il numero di settimane entro cui determinare il valore medio della durata oraria settimanale contrattuale, che passa da 17 a 26 settimane.

Tali innovazioni saranno valutate nei prossimi mesi al fine di poter meglio gestire il personale in forza in funzione dei picchi di servizi stagionali, con ovvie positive conseguenze circa la gestione degli esuberi e delle ore di straordinario.

Lo stesso contratto nazionale ha determinato, oltre delle nuove regole che sovrintendono al risarcimento del danno causato ai beni aziendali (tipo incidente), anche l'adeguamento salariale, che produrrà, entro il 2016, in tre successive fasi di cui una datata gennaio 2016, l'aumento del costo del personale.

Per tutto il 2015 è stato prorogato l'addendum al contratto di rete con ANM che consente l'utilizzo, sotto forma di "distacco", di conducenti Eav sui servizi urbani ed suburbani di Anm. Per ciascuna giornata di impegno, per ciascun lavoratore, Anm riconosce il costo di circa 150,00 Euro. Nell'anno, il distacco ha interessato 50 conducenti.

Le difficoltà a risolvere con la curatela fallimentare le problematiche connesse alla compensazione crediti/debiti e le relative ricadute sulla possibilità di liquidare il TFR, hanno impedito finora di applicare gli accordi del 5/6 agosto e di procedere con i previsti licenziamenti. L'esubero di personale al 1° gennaio 2016, è pari a 152 unità.

### **I ricavi da corrispettivo delle autolinee**

La mancata effettuazione di tutti i servizi contrattuali produce, ovviamente, la riduzione dei corrispettivi contrattuali.

In particolare, rispetto al dato esposto nella prima tabella relativa alle percorrenze chilometriche svolte, sono state fatturate percorrenze per un totale di 10.690.024 km, in quanto non vengono fatturate le percorrenze chilometriche dei servizi di supporto, non previste dal contratto ed assunte come "autorizzate".

Le percorrenze dei collegamenti/prolungamenti Sorrento-Massalubrense, autorizzate, sono inserite nei consuntivi della linea Meta-Sorrento.

Complessivamente sono state emesse fatture per importi totali pari a 28.117.948,35 Euro a fronte dei 44.590.420 Euro previsti dal contratto.

A settembre 2015 si sono avviate procedure con la Regione Campania per il recupero dei corrispettivi non erogati nel 2014 (circa 12,5 Euro milioni); nel corso del mese di febbraio 2016 sono stati incassati, a fronte di tali crediti, circa 10 milioni di Euro.

La procedura è stata avviata allo scopo di risolvere l'azione legale promossa dalla società per il mancato riconoscimento dei corrispettivi, anche in funzione della Delibera n. 193/2015 in cui si dava incarico alla Direzione Generale della Mobilità di "individuare quanto necessario....entro i limiti previsti dal contratto".

Sono in corso le attività per il recupero dei corrispettivi non versati nell'anno 2015.

Si evidenzia che, in data 4 aprile 2016, è stata pubblicata sul B.U.R.C. n. 21 la delibera della Giunta Regionale n. 106 del 22 marzo 2016 relativa ai "Servizi minimi trasporti pubblici locali (TPL). Programmazione risorse ed indirizzi operativi".



Tale delibera, pur avendo carattere programmatico, espone alcune considerazioni di notevole rilievo per quanto riguarda gli aspetti economico-finanziari e gestionali del TPL, soprattutto, del settore automobilistico.

Infatti, la delibera in argomento assume come obiettivi prioritari:

- Espletare le azioni di efficientamento previste dal Piano di nazionalizzazione approvato dal Presidente della Giunta regionale con il decreto n. 221 del 4 novembre 2015 e condiviso con D.G.R. n. 530 del 6 novembre 2015;
- Favorire azioni di sviluppo dei servizi TPL;
- Prevedere servizi integrativi su gomma di supporto ai servizi ferroviari su reti regionale.

A tal fine, la delibera conferma per l'anno 2016 le risorse del 2015 stabilite per gli affidamenti del servizio; inoltre, prevede Euro 10 milioni per le azioni di efficientamento ed Euro 1,65 milioni per i servizi integrativi.

Tali previsioni determineranno, se la programmazione verrà confermata da atti concreti, la generazione dei ricavi e flussi finanziari in grado di garantire la sostenibilità economico-finanziaria del servizio su gomma e, quindi, di assicurare la continuità e stabilità del servizio medesimo.

#### **I ricavi da traffico della divisione autolinee**

A gennaio 2015 è stato introdotto il nuovo regime tariffario regionale che prevede, oltre al biglietto integrato interaziendale *Tic*, la possibilità, per l'utente che utilizza un solo vettore, di acquistare il titolo aziendale, avente un costo inferiore.

Tale nuovo regime ha prodotto una serie di problemi operativi ed economici, di cui si riportano i principali aspetti:

- i biglietti aziendali sulla banda magnetica hanno codici la cui lettura da parte delle obliteratrici di bordo ha imposto modifiche al software di gestione delle stesse; le attività si sono avviate già a fine dicembre 2014 ma concluse, di fatto, solo a marzo 2015.
- Il nuovo piano tariffario Regionale ha incomprensibilmente ridotto le tariffe applicate sull'isola di Ischia riducendo, ad esempio, il biglietto di corsa singola al prezzo agevolato che precedentemente veniva praticato per i residenti. La nuova tariffa non tiene conto dei maggiori costi di esercizio sopportati sull'isola rispetto ai costi sopportati per la terra ferma. Tutto questo ha comportato una riduzione degli incassi di circa Euro 500.000 rispetto all'anno precedente, nonostante il forte incremento dei passeggeri trasportati. Il miglioramento del servizio offerto sull'isola fa salire a circa Euro 1.000.000 il mancato incasso rispetto all'anno precedente. E' già stata chiesta alla Regione la modifica delle tariffe isolate;
- lo stesso regime tariffario prevede la possibilità di vendita a bordo con sovrapprezzo; il sovrapprezzo, mediamente di 0,50 Euro, è a favore del conducente, sotto-forma di premio di produzione, per diminuire il valore di trattenuta fiscale. Purtroppo, la capacità formativa da parte aziendale nei confronti degli agenti risulta ancora carente: sono stati venduti in tutto l'anno 180.000 titoli, risultato numericamente alto ma che rapportato agli agenti in forza determina il valore medio di 1 titolo di

viaggio venduto al giorno per agente. In taluni impianti i valori medi risultano molto bassi, se non nulli;

- sono stati emessi 4.500 verbali, che hanno comportato ricavi per 111.000 Euro; anche per tale aspetto si dovranno trovare soluzioni incentivanti per i lavoratori impegnati in quanto:

- solo ad Ischia sono stati emessi 4.000 verbali e negli altri 6 depositi, in totale, appena 500;

- il numero di verbali emessi non giustifica il numero di addetti impiegati, mediamente 40 al giorno (compreso i conducenti f.f. verificatori): si fa presente che secondo i dati UnicoCampania, l'indice di evasione per la gomma è pari al 24,20%.

- Complessivamente, nel 2015 si è ottenuto un ricavo di circa 500.000 Euro in meno rispetto all'anno precedente, risultato degli aspetti negativi sopra enunciati. L'aspetto positivo è che negli ultimi due mesi c'è una decisa inversione di tendenza, con un aumento dei ricavi di oltre 400.000 nel solo bimestre nov/dic rispetto allo stesso periodo del 2014.

Le tabelle che seguono rappresentano meglio i concetti su esposti:

## ISCHIA

### Viaggiatori trasportati

	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	TOTALE
anno 2012	153.837	145.699	200.515	408.835	310.679	510.186	541.896	579.129	350.487	405.336	33.594	88.947	4.154.080
anno 2013	87.380	105.803	171.537	305.354	309.814	340.749	353.834	388.873	403.447	275.256	35.871	73.432	2.946.362
anno 2014	75.374	93.038	169.740	274.883	321.274	337.323	432.422	499.881	508.643	554.607	70.345	67.167	3.936.967
anno 2015	72.234	93.751	143.324	294.189	360.338	424.175	389.557	478.033	475.408	378.332	139.816	138.610	3.286.875
diff. anno 2015/2014	-3.120	-21.255	-26.416	-80.694	-60.936	-13.148	-43.865	-21.848	-33.195	-76.275	-31.529	-28.557	-647.112

	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	TOTALE
anno 2012	153.837	145.699	200.515	408.835	310.679	510.186	541.896	579.129	350.487	405.336	33.594	88.947	4.154.080
anno 2013	87.380	105.803	171.537	305.354	309.814	340.749	353.834	388.873	403.447	275.256	35.871	73.432	2.946.362
anno 2014	75.374	93.038	169.740	274.883	321.274	337.323	432.422	499.881	508.643	554.607	70.345	67.167	3.936.967
anno 2015	72.234	93.751	143.324	294.189	360.338	424.175	389.557	478.033	475.408	378.332	139.816	138.610	3.286.875
diff. anno 2015/2014	-3.120	-21.255	-26.416	-80.694	-60.936	-13.148	-43.865	-21.848	-33.195	-76.275	-31.529	-28.557	-647.112

	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	TOTALE
anno 2012	153.837	145.699	200.515	408.835	310.679	510.186	541.896	579.129	350.487	405.336	33.594	88.947	4.154.080
anno 2013	87.380	105.803	171.537	305.354	309.814	340.749	353.834	388.873	403.447	275.256	35.871	73.432	2.946.362
anno 2014	75.374	93.038	169.740	274.883	321.274	337.323	432.422	499.881	508.643	554.607	70.345	67.167	3.936.967
anno 2015	72.234	93.751	143.324	294.189	360.338	424.175	389.557	478.033	475.408	378.332	139.816	138.610	3.286.875
diff. anno 2015/2014	-3.120	-21.255	-26.416	-80.694	-60.936	-13.148	-43.865	-21.848	-33.195	-76.275	-31.529	-28.557	-647.112



**TUTTI**

Titoli "Aziendale" vendita diretta	Totale
Agnano 2100	€ 28.711,73
Agnano Vomero Miseno	€ 42.038,18
Ferraris 2200	€ 1.063,66
Sorrento 2300	€ 127.280,45
Ischia 2400	€ 2.886.592,45
Procida 2500	€ 405.949,00
Benevento 2600	€ 831.774,91
Comiziano 2700	€ 7.345,73
Torre Annunziata 2800	€ 25.667,36
<b>Totale Mensile Aziendale</b>	<b>€ 4.355.423,36</b>

Titoli "Aziendale" vendita con GiroService	€ 998.324,00
--	--------------

<b>Totale Titoli "Aziendale"</b>	<b>€ 5.353.747,36</b>
----------------------------------	-----------------------

Tic Campania	€ 1.228.579,89
Tic Benevento	€ 6.694,02
<b>Totale Tic Integrato</b>	<b>€ 1.235.273,91</b>

<b>Totale ricavi</b>	<b>€ 6.589.021,27</b>
----------------------	-----------------------

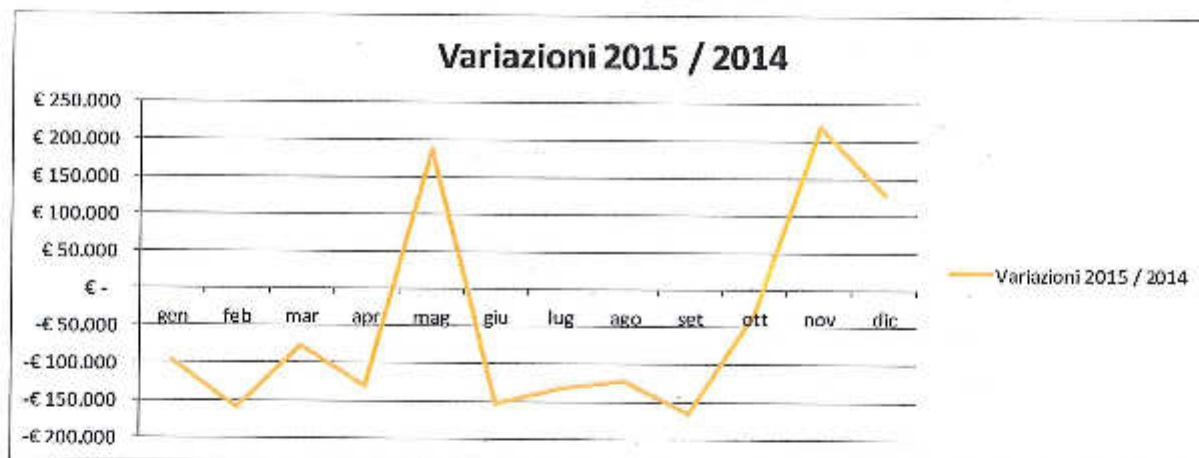
Biglietti Verbali	€ 92,40
Verbali	€ 111.790,70

<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>€ 6.700.904,37</b>
------------------------	-----------------------

anno 2014 **€ 7.124.315,00**

**-€ 423.410,63**

Vendita a bordo	
Importo	Quantità
€ 18.197,30	12.031
€ 0,00	0
€ 956,70	491
€ 96.671,50	63.097
€ 57.631,70	33.895
€ 89.845,00	52.850
€ 14.300,70	6.359
€ 6.116,50	3.094
€ 23.766,30	9.839
<b>€ 306.484,70</b>	<b>181.656</b>



Il dato complessivo aziendale vede un ricavo di 6.700.904,37 Euro su 11.176.680 km, ovvero un ricavo chilometrico pari a 0,60 Euro/km, al di sotto del valore previsto dal documento ASSTRA di Costo Standard, che vede il ricavo variabile tra 1,05 e 1,35 Euro/km, a seconda della tipologia dei servizi resi.

### **Gli altri ricavi delle autolinee**

Come già ricordato, per tutto il 2015 si sono prorogati i distacchi di conducenti presso l'ANM. Il costo sostenuto da ANM è pari a 150,00 Euro per ciascuna giornata di lavoro agente distaccato; a tali agenti si sommano le 4 unità distaccate in ACAM, per i quali la stessa rimborsa l'EAV per un costo medio di 40.000 Euro per agente.

Complessivamente, dai distacchi viene rimborsato un valore di circa 2,8 milioni di Euro.

Infine, sono contabilizzati ricavi per rimborsi accise pari a circa 1 milione di Euro.

### **PROBLEMATICHE AMBIENTALI, INFORTUNI, MALATTIE PROFESSIONALI E SICUREZZA SUL LAVORO.**

Nell'anno 2015, l'Azienda, al fine di migliorare gli standard di servizio offerti alla clientela, ha sostenuto la prima fase (STAGE 1) dell'iter per il rilascio della Certificazione dei Sistemi di Gestione Qualità (ISO 9001:2008) e Ambiente (ISO 14001:2004). Il percorso, si completerà entro la prima metà dell'anno 2016.

L'implementazione di tale sistema permetterà all'Azienda di:

- migliorare l'efficacia e l'efficienza delle attività interne nonché di sovrintendere più adeguatamente a quelle attività esterne che impattano nella realizzazione della mission aziendale;
- effettuare una analisi dettagliata dei processi aziendali, individuandone le possibilità di miglioramento;
- effettuare maggiori controlli sui processi organizzativi, misurandone l'eventuale scostamento dagli obiettivi prefissati;
- migliorare la determinazione / consapevolezza di ruoli e responsabilità;
- perseguire il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali sviluppando programmi ambientali che riflettano gli obiettivi e i traguardi che saranno definiti annualmente dalla Direzione.

Al tal fine, grazie anche ai suggerimenti/rilievi rilasciati dall'Ente certificatore sono state avviate/completate le seguenti attività:

- sviluppo più razionale della documentazione attraverso la realizzazione/rivisitazione e successiva pubblicazione di diverse procedure di sistema;
- monitoraggio/aggiornamento della Normativa Applicabile;
- monitoraggio/aggiornamento delle Autorizzazioni relative a tutti i Siti Aziendali;
- creazione di Scadenzari per il controllo delle autorizzazioni;
- attuazione di strategie di miglioramento attraverso traguardi in grado di aumentare l'efficienza aziendale su tutte le tematiche di maggiore interesse;



- controllo della conformità ai requisiti del servizio erogato e alle normative cogenti in materia ambientale e di sicurezza sul lavoro ;
- miglioramento delle prestazioni ambientali dei processi produttivi aziendali con la conseguente garanzia di mantenimento degli impatti ambientali entro i limiti di legge;
- supervisione e coordinamento delle attività di recupero/smaltimento dei rifiuti con modalità sempre più idonee alla prevenzione di potenziali incidenti/ danni ambientali;
- redazione/rivisitazione delle Analisi Ambientali per ciascun Sito Aziendale;
- programmazione/attuazione di audit idonei alla verifica di conformità a quanto definito dall'Alta Direzione Aziendale nel rispetto di quanto richiesto dalle Leggi, Norme applicabili in materia di Tutela Ambientale e Qualità.

Relativamente al rispetto delle disposizioni in materia di Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro l'Ente Autonomo Volturmo S.r.l. ha attivo un Sistema Sicurezza con tutte le figure previste dalla normativa vigente come da D. Lgs. 81/08 e s.m.i..

Il Servizio Prevenzione e Protezione, che rappresenta il settore di riferimento aziendale in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, congiuntamente agli altri settori aziendali ha effettuato una serie di riunioni ed avviato campagne di visite e sopralluoghi tecnici presso gli impianti aziendali. Pertanto, si è provveduto ad evidenziare una serie di criticità e a suggerire soluzioni di miglioramento presso i vari luoghi di lavoro interessati.

Per quanto attiene l'obbligo, da parte del Datore di Lavoro di redigere il Documento di Valutazione dei Rischi, si è proceduto all'aggiornamento della valutazione del rischio rumore per le Officine/Depositi e Punti di Raccolta Infrastruttura nonché Materiale Rotabile.

Si è, inoltre, provveduto all'aggiornamento della valutazione del rischio chimico per gli impianti di ex SEPSA ed ex MCNE in fase di attuazione (Galleria ferroviaria Piscinola - Aversa).

Sono state elaborate alcune nuove Procedure quali quella relativa alla Gestione dei Presidi Sanitari di Primo Soccorso (Cassette di Primo soccorso e pacchetti di medicazione), e si è provveduto all'acquisto dei relativi presidi.

Dalla consultazione del report statistico del fenomeno infortunistico aziendale relativo all'anno 2015, si evidenzia un sensibile aumento rispetto all'anno 2014, con un incremento di circa il 18 % degli infortuni occorsi, anche se tra le principali cause determinanti quella predominante risulta essere il fattore personale, legata alle superfici di lavoro (caduta in piano, scivolamenti e piedi in fallo) dovute a situazioni di accidentalità dei piani di calpestio soprattutto lungo le linee ferroviarie. Inoltre tra le ulteriori cause, purtroppo, influenzano sensibilmente e costantemente ogni anno l'andamento infortunistico aziendale, vanno ancora una volta evidenziate quelle che sono dipese dal contesto sociale e territoriale in cui opera il personale aziendale, con particolare riferimento al personale a diretto contatto con l'utenza. In particolare il settore aziendale interessato da tale fenomeno risulta il comparto personale viaggiante (macchinista e capotreno). Infatti, nel periodo considerato l'andamento infortunistico è



risultato mediamente influenzato per oltre il 20 % da azioni violente perpetrate da ignoti ai danni del suddetto personale.

Non vi sono stati infortuni che hanno comportato lesioni gravi o gravissime per le quali sia stata accertata una responsabilità aziendale.

Allo stato non sono stati comunicati da parte dell'INAIL addebiti in ordine a malattie professionali per dipendenti o ex dipendenti per cui la società sia stata dichiarata in via definitiva responsabile.

Relativamente alla sorveglianza sanitaria, nel corso del 2015 sono state eseguite le previste visite mediche periodiche da parte del Medico Competente. Inoltre, è stato ampliato il programma sanitario inserendo una serie di ulteriori visite per i lavoratori dell'impianto di Ponticelli, adottando il principio della promozione della salute.

Sono continuate le attività di informazione e formazione del personale aziendale per quanto attiene la sicurezza antinfortunistica e la salute nonché quella relativa alla prevenzione incendi e primo soccorso attraverso la somministrazione di corsi finanziati da Fondimpresa per i vari profili professionali. Sono stati somministrati, da parte di personale interno, corsi di formazione/informazione sulla salute e sicurezza sul lavoro per il personale aziendale in occasione di cambio mansioni, abilitazione impianti di risalita e, abilitazioni per varie qualifiche, nonché per l'assunzione di circa nuovi agenti.

Nell'ottica del miglioramento continuo delle condizioni di salubrità, durante l'esecuzione delle attività lavorative presso i reparti delle officine, si è proceduto alla progettazione e relativo avvio dell'iter tecnico/amministrativo per la realizzazione di nuovi impianti e/o adeguamenti di quelli già esistenti.

Elaborazione delle planimetrie delle vie di esodo e promulgazione con O. di S. dei Piani di Emergenza e relativa somministrazione dei corsi di formazione informazione per i lavoratori delle linee sub-urbane ex MCNE.

Realizzazione presso l'officina ferroviaria di Quarto di una serie di impianti a tutela della salute dei lavoratori quali una Cabina di Verniciatura a secco e un impianto di aspirazione dei fumi di saldatura nonché di una lava pezzi.

Si è provveduto all'adeguamento della segnaletica orizzontale nei principali impianti di manutenzione del materiale rotabile (Ponticelli, Quarto).

Adeguamento / ripristino delle condizioni di rispondenza alla normativa vigente per la salute e sicurezza sul lavoro per il Capannone denominato Impero dell'impianto di Ponticelli.

E' stato effettuato il controllo dei mezzi di estinzione in dotazione a tutti gli impianti aziendali, mediante l'affidamento ad una unica ditta specializzata.

Sono stati curati i rapporti esterni con gli Enti di vigilanza e controllo, in particolare con la Regione per l'espletamento degli iter tecnico-amministrativi per le autorizzazioni all'immissione in atmosfera per le attività relative agli impianti di Ponticelli, S. Giovanni a Teduccio, e per i vari punti di raccolta RETE.

In materia di prevenzione incendi sono proseguiti i rapporti di collaborazione con i Vigili del Fuoco per l'espletamento degli iter tecnico-amministrativi relativi al rilascio/rinnovo dei Certificati di Prevenzione Incendi per gli impianti aziendali.



Si è provveduto ad elaborare un piano di verifiche ispettive atto a riscontrare il rispetto della normativa cogente in materia di Salute e Sicurezza sui Luoghi di Lavoro.

Infine, nell'anno 2015 si è valutata la possibilità di implementare il Sistema di Gestione Integrato Qualità e Ambiente con la certificazione relativa alla Norma BS OHSAS 18001:2008, da intraprendere nel corso dell'anno 2016. Tale certificazione renderà l'Azienda conforme al modello di organizzazione e di gestione, come previsto dall'art. 30, comma 5, del D.Lgs. 81/08. In tal modo, il sistema così certificato è idoneo ad avere efficacia esimente della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Si è provveduto nell'anno 2015 all'effettuazione degli audit programmati (vedi Programma di Audit 2015 approvato dall'A.U. in data 1 dicembre 2014) presso le Direzioni: Divisione Trasporto, e Divisione Infrastrutture; le principali strutture aziendali quali le officine di: Quarto, Ponticelli, Benevento e Piedimonte Matese; nonché i Posti di Ritrovo Operai di Quarto Officina, San Giovanni a Teduccio, Torre Annunziata, Vico Equense, Somma Vesuviana, Poggioreale, San Giuseppe Vesuviano, Nola, San Martino Valle Caudina, Santa Maria a Vico, Sant'Angelo in Formis e Triflisco e si è provveduto anche ad una serie di Audit lungo le Linee ferroviarie ex Circumvesuviana, ex SEPSA e ex MCNE e ad alcune stazioni ad esse afferenti.

Dall'attività di Audit ne sono scaturite alcune Non Conformità, tutte opportunamente prese in carico ed in fase di risoluzione.

Alcune di queste sono risolvibili, nell'ottica del miglioramento continuo previsto dai sistemi di gestione, revisionando le procedure aziendali di riferimento.

In particolare gli Audit hanno evidenziato la necessità di:

- una maggiore attenzione sui processi di pianificazione, registrazione e controllo della formazione dei lavoratori;
- una maggiore attenzione da parte dei Dirigenti/Preposti sull'assegnazione, manutenzione e utilizzo dei DPI, nonché, dove necessario dell'addestramento;
- una più completa mappatura afferente l'organigramma della Sicurezza con la relativa formalizzazione delle nomine e la registrazione della relativa formazione;
- una più particolareggiata organizzazione/gestione delle emergenze con una maggiore evidenza delle previste e programmate prove;
- una più attenta gestione delle procedure in fase di preparazione delle gare;
- una più attenta gestione/verifica della documentazione, relativa ai documenti inerenti gli adempimenti in materia di salute e sicurezza sul lavoro in fase di predisposizione/affidamento delle gare/ordini;
- dare maggiore evidenza del rispetto delle tempistiche previste nell'aggiornamento, dove necessario, dei Documenti di Valutazione dei Rischi;
- una più accurata cooperazione tra il SPP e il Medico Competente.

Anche per l'anno 2016 si è provveduto alla pianificazione e formalizzazione, delle attività di Audit "Programma di Audit 2016" approvate dal Presidente del C. di A. in data 23 novembre 2015.



Le programmate attività di Audit comprenderanno la verifica dell'efficacia delle azioni correttive proposte nelle N.C. rilevate nell'anno 2015.

Nel corso del 2016 si cercherà di effettuare anche alcune attività di Audit con le altre funzioni di Verifica/Ispezione/Audit al fine di presentare al prossimo Riesame della Direzione un documento che dia una più ampia visione aziendale.

#### **LA RESPONSABILITÀ AMMINISTRATIVA AI SENSI DEL D.LGS. 231/2001**

Nell'anno 2015, l'EAV ha nominato l'Organismo di Vigilanza deputato alla vigilanza sul funzionamento e sull'osservanza del Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo (MOGC) per l'intervenuta scadenza del termine dell'incarico conferito ai componenti.

A seguito delle modifiche normative e organizzative della compagine societaria, compreso gli adeguamenti per effetto dell'applicazione della Legge 190/2012, il neo costituito Organismo di Vigilanza, nell'esercizio delle sue funzioni, ha proposto l'aggiornamento del Modello Organizzativo quale presupposto indispensabile per esercitare efficacemente lo svolgimento dei compiti di vigilanza affidati dalla legge e inderogabili per l'esonero dalla responsabilità, sia che il reato sia stato commesso dai soggetti "apicali" sia che sia stato commesso dai soggetti sottoposti all'altrui direzione.

L'EAV ha avviato le procedure delle attività di aggiornamento del modello di organizzazione, di gestione e controllo preesistente in coerenza con le linee guida per la predisposizione dei modelli organizzativi ex d.lgs. 231/2001 adottato dall'Associazione di categoria delle imprese pubbliche esercenti servizi di Trasporto Pubblico Locale, ASSTRA.

In particolare, il MOGC recepirà misure idonee a prevenire la commissione dei nuovi reati ambientali e dell'antiriciclaggio attraverso lo sviluppo di protocolli operativi compreso anche i fenomeni di corruzione e di illegalità all'interno della società, in coerenza con le finalità della legge n. 190/2012 e nell'ottica della semplificazione degli adempimenti previsti dall'ANAC nella Delibera 8/2015 per le società in controllo pubblico.

L'EAV adempie agli obblighi di informazione nei confronti dell'organismo deputato a vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei modelli con una struttura interna dedicata.

Nel corso del mese di marzo 2016, a seguito delle dimissioni del Presidente e di un componente dell'Organismo, l'EAV ha provveduto ad indire una selezione pubblica per provvedere alla loro sostituzione.

#### **RIORDINO DELLA DISCIPLINA RIGUARDANTE GLI OBBLIGHI DI PUBBLICITA', TRASPARENZA E DIFFUSIONE DI INFORMAZIONI DA PARTE DELLE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI AI SENSI DEL D.LGS. 33/2013**

Con Delibera n.499 del 11 maggio 2015, è stato approvato l'aggiornamento del Piano Triennale 2015-2017 per la Trasparenza e l'Integrità predisposto dal Responsabile della Trasparenza (giusta delibera n.460 del 5 maggio 2014).

L'EAV ha ottemperato alle prescrizioni di cui al D.Lgs. n.33/2013 attenendosi alle specificazioni dell'allegato 1 della Delibera ANAC n.50/2013.



In seguito all'emanazione della Delibera ANAC n. 8 del 17 giugno 2015 che ha fornito indicazioni, in materia di trasparenza, sui contenuti essenziali dei modelli organizzativi per le società partecipate, si è provveduto a porre in essere gli opportuni adattamenti alla natura privatistica dell'EAV di una normativa emanata innanzitutto per la P.A.. Gli adattamenti sono stati apportati anche sulla base delle linee guida per la pubblicazione e la selezione dei dati da pubblicare predisposte dai gruppi di lavoro ASSTRA, denominati "Responsabilità amministrativa delle persone giuridiche ex D.Lgs. 231/01" e "Trasparenza ed anticorruzione".

Per la pubblicazione finale, sul sito aziendale - sezione "Società Trasparente", dei dati e delle informazioni di cui al D. Lgs. n. 33/2013 e s.m.i., raccolti e trasmessi al Responsabile della Trasparenza dai Responsabili delle Unità Organizzative, ci si è avvalsi dell'U.O. Sistemi Informativi.

Nel corso dell'anno, l'EAV per semplificare il lavoro delle risorse coinvolte negli adempimenti di cui alle normative sulla trasparenza, ha informatizzato la gestione del processo di pubblicazione degli atti, dotandosi di un sistema informatico.

Per favorire la divulgazione e la promozione della cultura della Trasparenza e della legalità, nonché per fornire le istruzioni necessarie all'utilizzo del software, è stato organizzato un corso di formazione sul tema della Trasparenza (normativa, adempimenti, sito web, compiti e responsabilità, addestramento operativo).

Particolare attenzione è stata data alla pubblicazione sul sito web di dati personali, che è avvenuta tenendo conto delle misure e degli accorgimenti definiti dal Garante per la protezione dei dati personali nelle "Linee guida in materia di trattamento dei dati personali" pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n.134 del 12 giugno 2014.

#### **ATTIVITÀ DI DIREZIONE E COORDINAMENTO**

Ai sensi dell'art. 2497 bis del c.c., l'Ente Autonomo Volturmo Srl è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della Regione Campania. In nota integrativa sono riportati i dati essenziali dell'ultimo rendiconto generale approvato per l'esercizio finanziario 2013.

#### **INDICATORI FINANZIARI**

Al fine di una più adeguata comprensione della struttura economico-patrimoniale dell'azienda e dell'andamento della sua gestione nel corso dell'intero esercizio ed in virtù delle disposizioni contenute nel nuovo articolo 2428 C.C. si riportano di seguito i principali indicatori economico - finanziari.

Le riclassificazioni dei prospetti di sintesi ed i correlati indicatori sono stati costruiti per l'anno 2015 e comparati con quelli dell'esercizio 2014.

Lo stato patrimoniale è stato riclassificato in base al Criterio della liquidità/ esigibilità (più comunemente definito "finanziario") in virtù del quale gli investimenti sono stati classificati in base alla loro capacità di trasformarsi in liquidità mentre i finanziamenti in base alla loro scadenza. La durata convenzionale utilizzata per suddividere il breve (circolante corrente) dal lungo termine (fisso o consolidato) è individuata nei 12 mesi. Tale riclassificazione è funzionale alla definizione sia degli indicatori di solidità sia di quelli di solvibilità.

STATO PATRIMONIALE FINANZIARIO					
Importo in unità di migliaia di euro					
ATTIVO	Anno 2015	Anno 2014	PASSIVO	Anno 2015	Anno 2014
<b>ATTIVO FISSO</b>	<b>439.367</b>	<b>452.342</b>	<b>MEZZI PROPRI</b>	<b>12.963</b>	<b>9.654</b>
Immobilizzazioni immateriali	56.741	60.251	Capitale sociale	12.622	12.622
Immobilizzazioni materiali	98.640	94.881	Riserve	341	(2.967)
Immobilizzazioni finanziarie	283.986	297.210	<b>PASSIVITA' CONSOLIDATE</b>	<b>511.741</b>	<b>481.447</b>
<b>ATTIVO CIRCOLANTE (AC)</b>	<b>393.198</b>	<b>370.711</b>			
Magazzino	33.346	29.871			
Liquidità differite	342.240	309.154	<b>PASSIVITA' CORRENTI</b>	<b>307.861</b>	<b>331.952</b>
Liquidità immediate	17.612	31.686			
<b>CAPITALE INVESTITO (CI)</b>	<b>832.565</b>	<b>823.053</b>	<b>CAPITALE DI FINANZIAMENTO</b>	<b>832.565</b>	<b>823.053</b>

**INDICATORI DI SOLIDITA'**

INDICI SULLA STRUTTURA DEI FINANZIAMENTI			
		Anno 2015	Anno 2014
Quoziente di indeb.to complessivo	$(Pml + Pc) / Mezzi Propri$	63,23	84,25
Quoziente di indeb.to finanziario	$Passività di finanziamento / Mezzi Propri$	1,09	1,74

**INDICATORI DI SOLVIBILITA'**

INDICATORI DI SOLVIBILITA'			
in migliaia di Euro			
		Anno 2015	Anno 2014
Margine di disponibilità	$Attivo circolante - Passività correnti$	85.337	38.759
Quoziente di disponibilità	$Attivo circolante / Passività correnti$	1,28	1,12
Margine di tesoreria	$(Liquidità differite + Liquidità immediate) - Passività correnti$	51.991	8.888
Quoziente di tesoreria	$(Liquidità differite + Liquidità immediate) / Passività correnti$	1,17	1,03



INDICATORI DI FINANZIAMENTO DELLE IMMOBILIZZAZIONI			
in migliaia di Euro			
		Anno 2015	Anno 2014
Margine primario di struttura	<i>Mezzi propri - Attivo fisso</i>	(426.404)	(442.688)
Quoziente primario di struttura	<i>Mezzi propri / Attivo fisso</i>	0,03	0,02
Margine secondario di struttura	<i>(Mezzi propri + Passività consolidate) - Attivo fisso</i>	85.337	38.759
Quoziente secondario di struttura	<i>(Mezzi propri + Passività consolidate) / Attivo fisso</i>	1,19	1,09

Il Conto Economico è stato riclassificato in base al criterio della pertinenza gestionale (a valore della produzione e valore aggiunto), in virtù del quale i suoi vari elementi sono stati classificati per destinazione, consentendo di individuare i risultati delle varie gestioni parziali ed una serie di aggregati altamente informativi come il Margine operativo lordo (MOL) il risultato operativo, l'EBIT normalizzato, ecc.

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO				
Importo in migliaia di euro				
	Anno 2015	Anno 2014	Variazioni	Δ%
Ricavi delle vendite	270.922	262.888	8.034	3,06%
Produzione interna	174	-	174	
<b>VALORE DELLA PRODUZIONE OPERATIVA</b>	<b>271.096</b>	<b>262.888</b>	<b>8.208</b>	<b>3,12%</b>
Costi esterni operativi	82.360	84.484	(2.124)	(2,51%)
<i>Valore aggiunto</i>	<i>188.736</i>	<i>178.404</i>	<i>10.332</i>	<i>5,79%</i>
Costi del personale (al netto dei contributi CCNL)	169.248	159.969	9.279	5,80%
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>19.488</b>	<b>18.435</b>	<b>1.053</b>	<b>5,71%</b>
Ammortamenti	9.690	11.037	(1.347)	(12,20%)
Accantonamenti	37.969	21.462	16.507	76,91%
Rettifica di stima (su accantonamenti pregressi)	(7.057)	(24.285)	17.228	(70,94%)
<b>RISULTATO OPERATIVO</b>	<b>(21.114)</b>	<b>10.221</b>	<b>(31.335)</b>	<b>(306,57%)</b>
Risultato dell'area accessoria	(2.558)	(2.754)	196	(7,12%)
Risultato dell'area finanziaria (al netto degli oneri finanziari)	1.377	6.874	(5.497)	(79,97%)
<b>EBIT NORMALIZZATO</b>	<b>(22.295)</b>	<b>14.341</b>	<b>(36.636)</b>	<b>(255,46%)</b>
Risultato dell'area straordinaria	(2.226)	(911)	(1.315)	144,35%
<b>EBIT INTEGRALE</b>	<b>(24.521)</b>	<b>13.430</b>	<b>(37.951)</b>	<b>(282,58%)</b>
Oneri finanziari	1.566	4.151	(2.585)	(62,27%)
<b>RISULTATO LORDO</b>	<b>(26.087)</b>	<b>9.279</b>	<b>(35.366)</b>	<b>(381,14%)</b>
Imposte sul reddito correnti e differite	335	8.403	(8.068)	(96,01%)
<b>RISULTATO NETTO</b>	<b>(26.422)</b>	<b>876</b>	<b>(27.298)</b>	<b>(3116,21%)</b>

Il rapporto **ricavi da traffico – costi del trasporto**, in conformità con quanto disposto in materia dalla Direttiva CEE 91/440 del 29 luglio 1991, nonché seguendo le indicazioni impartite dalla Regione Campania - Arca Generale Coordinamento Trasporti e Viabilità, presenta il seguente risultato:

rapporto ricavi da traffico – costi del trasporto ferroviario	31,49%
---	--------

#### OPERAZIONI FUORI BILANCIO - INFORMAZIONI SUL FAIR VALUE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI DI CUI ALL'ART. 2427 BIS DEL CODICE CIVILE

La Società non ha stipulato strumenti finanziari derivati nel corso dell'esercizio 2015 né vi sono derivati in essere al 31 dicembre 2015.

#### INFORMAZIONI RELATIVE AI RISCHI ED ALLE INCERTEZZE

Il 2015 ha evidenziato, come l'anno precedente, problematiche finanziarie che hanno inciso profondamente sul tessuto economico nazionale e mondiale.

EAV è sottoposta a rischi di natura finanziaria; infatti, la necessità di far fronte ai continui rinvii da parte della Regione Campania al pagamento dei crediti nascenti dall'adeguamento ai fattori inflazionistici del corrispettivo del contratto di servizio, nonché di quello relativi ai nuovi servizi effettuati, ha determinato, nel corso degli anni, una sempre crescente esposizione finanziaria nei confronti degli istituti di credito e di terzi.

Tuttavia, gli interventi legislativi in precedenza richiamati hanno, di fatto, ridotto notevolmente l'esposizione a tale rischio. Nel corso del 2015, a seguito delle ulteriori somme incassate dalla Regione Campania, la Società ha ridotto la propria esposizione debitoria verso le banche, verso l'Amministrazione finanziaria e verso fornitori. In particolar modo con i fornitori sono in corso ed, in parte, sono state già definite trattative per accordi transattivi a saldo e stralcio. La situazione finanziaria risulta sostanzialmente legata al perfezionamento del prestito tra Regione Campania e Governo nazionale per far affluire le risorse necessarie al pagamento dei crediti che EAV riporta in bilancio verso Regione Campania.

#### *Rischio di credito*

Il rischio di credito della Società è limitato in ragione del merito creditizio dei principali clienti, rappresentati essenzialmente dalla Regione Campania e da enti locali. Il monitoraggio delle posizioni del rischio di credito connesso al normale svolgimento delle attività è costantemente attuato. Si segnala che la Società iscrive crediti al 31 dicembre 2015 vantati verso la Regione Campania al netto di fondi svalutazione, soltanto prudenzialmente accantonati, fermo restando l'intero diritto di credito. Tali crediti ammontano complessivamente a 561.037 migliaia di Euro e il fondo svalutazione crediti ammonta a 80.793 migliaia di Euro. Le società controllate, fuse per incorporazione in Ente Autonomo Volturmo Srl in data 27 dicembre 2012, hanno intrapreso, già da tempo, azioni giudiziarie nei confronti della Regione Campania per il pieno riconoscimento dei propri crediti in quanto, ad oggi, non vi è da parte della Regione Campania il formale riconoscimento di tali crediti, pur in presenza di una ricognizione positiva da parte del Commissario *ad acta*. Per quanto indicato, allo stato attuale non è quindi possibile determinare con certezza l'ammontare recuperabile ed i tempi di incasso dei suddetti crediti. Per maggiori dettagli si rinvia al paragrafo



“Adeguamento corrispettivo contratti di servizio TPL” della nota integrativa a cui si rimanda.

#### *Rischio di liquidità*

In generale, la Società fronteggia il rischio di liquidità cercando di abbinare, per scadenze temporali, entrate e uscite finanziarie.

#### *Rischio di cambio*

La Società opera esclusivamente in valuta Euro e pertanto non è esposta al rischio di fluttuazione delle valute estere.

#### *Rischio di tasso di interesse*

La Società è esposta al rischio di fluttuazione dei tassi d'interesse sull'indebitamento bancario a tassi variabili.

Si segnala che tale indebitamento è stato ulteriormente ridotto nel corso del 2015.

#### *Rischi di mercato*

I rischi di mercato includono, tra l'altro, lo sviluppo dell'economia e la parte ciclica del cambiamento della domanda così come il generale andamento del mercato.

Un fattore che influenza il trasporto passeggeri è il complessivo sviluppo dei principali fattori economici, come i livelli di consumo e i livelli di occupazione. Per di più esiste tuttora un'intensa competizione intermodale dove il trasporto motorizzato su strada di tipo privato è ancora il competitore dominante.

#### *Rischi operativi*

Nel settore del trasporto ferroviario EAV opera attraverso complessi tecnologici e reti di sistemi di produzione. I rischi per l'attività ferroviaria sono dovuti ad interruzioni dei servizi con ricadute negative sulla puntualità; cosa che diminuisce la percezione della qualità del servizio e può condurre alla perdita di clienti. Si contrasta questo tipo di rischio attraverso un costante monitoraggio degli impianti, anche mediante sistemi automatici, al fine di mitigare al massimo le cause di fuori servizio degli impianti fissi e del materiale rotabile.

#### *Rischi di progetto*

L'ammodernamento del complessivo sistema ferroviario comporta un elevato ammontare di spesa in conto capitale, così come un numero di progetti altamente complessi. I cambiamenti nel quadro giuridico del lavoro, ritardi nelle implementazioni o nei necessari aggiustamenti durante i progetti pluriennali possono risultare dei rischi di progetto che hanno impatti cruciali vista la struttura di produzione del *network*. Sono stati presi in considerazione questi rischi intensificando il monitoraggio continuo dei processi.

#### *Finanziamento dell'infrastruttura*

Un elemento fondamentale dalla riforma del sistema del Trasporto Pubblico Locale risiede nel finanziamento pubblico del rinnovo dell'infrastruttura. Punto cruciale di tale processo è il reperimento di un ammontare sufficiente di risorse “certe” e nella capacità

di mantenere nel tempo medio/lungo i programmi di previsionc. In questo senso, EAV è fortemente impegnata in attività di supporto, anche in virtù del Disciplinare di concessione stipulato con la Regione Campania, in quanto funge da soggetto "facilitatore" nel complesso iter tecnico/burocratico consentendo di ottimizzare il processo dei finanziamenti per il mantenimento e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

#### *Rischi IT*

Una gestione insufficiente dell'IT può provocare serie interruzioni nella gestione operativa. La Società impiega una vasta gamma di metodi e mezzi per minimizzare tale rischio.

Il continuo monitoraggio dell'architettura del sistema ed il regolare rinnovo delle piattaforme dell'hardware assicurano che il sistema IT interno riesca sempre ad incontrare i cambiamenti della domanda di business e sia conforme con l'ultimo stato della tecnologia. Un'alta disponibilità delle operazioni IT è garantita dalla distribuzione e ridondanza per le operazioni e da un back up dei dati, per mezzo di un *fail-safe* dei dati, in parte in *outsourcing* in separata amministrazione. Il *network* complessivo aziendale è disegnato in maniera da garantire sicurezza e continuità del business.

#### **Altre informazioni**

Ai sensi dell'art. 2428 del Codice Civile, si precisa quanto segue:

- la Società non ha svolto, nel corso del 2015, alcuna attività di ricerca e di sviluppo;
- non sussistono rapporti con società e imprese collegate;
- la Società ha sede in Napoli e non ha sedi secondarie;
- la Società inoltre non possiede né direttamente, né per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona, azioni di godimento, obbligazioni convertibili in azioni o titoli o valori emessi dalla Società, così come non possiede né direttamente, né per il tramite di società fiduciaria o per interposta persona, quote o azioni di società controllanti, né ha proceduto nel corso dell'esercizio all'acquisto o alla alienazione di tali azioni o quote.

#### **ALTRE INFORMAZIONI PER IL SOCIO UNICO REGIONE CAMPANIA**

##### **Monitoraggio società partecipate regionali**

Al fine di agevolare l'attività di monitoraggio, controllo e vigilanza svolto dalla Regione Campania sulle aziende partecipate, anche ai sensi del Decreto n. 3 del 12 agosto 2014 del Commissario *ad acta* per l'attuazione del piano di stabilizzazione finanziaria e della Deliberazione Giunta Regionale n. 99 del 10 aprile 2014 per l'attuazione dei processi di riorganizzazione dell'attività in merito alla mobilità e ricollocazione del personale (ai sensi della Legge n. 147 del 27 dicembre 2013), si riportano di seguito le tabelle con le informazioni per il 2015 richieste per questa società, nelle quali non sono incluse i dati delle società partecipate:



**Trasferimenti ricevuti – Per cassa**

Causale	Importo	Soggetto trasferente <sup>1</sup>	Fonte <sup>2</sup>
In c/esercizio, di cui:			
- corrispettivi ferro	170.662,341	Regione Campania	
- corrispettivi gomma	33.238,202	Regione Campania	
- riscossione diritti e canoni	208,203	Altri Enti	
- retrocessione costi del personale	136,304	Regione Campania	
	2.758,618	Altri Enti	
In c/impianti	6.575,303	Regione Campania	Fondi comunitari
	588,892	Regione Campania	Fondi nazionali
Per coperture perdite	30.000,000	Regione Campania	
Altre finalità:			
L.R. Campania 1/2009 art.15 comma 1	10.000,000	Regione Campania	
Rimborso IVA	10.484,097	Altri Enti	
Rimborso tributi	187,981	Altri Enti	
pagamento di crediti commerciali	135,307	Altri enti	
convenzione Campania Express	147,689	Regione Campania	

1) Ministero, Regione, Enti locali altrimenti altri soggetti (indicare il soggetto che ha assunto l'atto di trasferimento)

2) Comunitaria, Nazionale, Regionale, Enti Locali, Altri Enti, Altri Soggetti (nel caso di più fonti per un medesimo trasferimento individuare lo stesso su più righe)

**Consulenze**

		n.	Importo <sup>5</sup>
1	Consulenze <sup>1</sup>	-	
2	Incarichi di studio <sup>2</sup>	-	
3	Incarichi di ricerca <sup>3</sup>	-	
4	Prestazioni professionali connesse a specifici servizi e/o interventi <sup>4</sup> di cui (specificare):	120	1.014,104
4.1	Legali e notarili	83	728,054
4.2	Prestazioni di natura tecnica	-	-
4.3	Prestazioni di natura fiscale	1	8,000
4.4	Consulenze tecniche/amministrative	35	272,903
4.5	Tutela salute-sicurezza luoghi lavoro D.Lgs81/08	1	5,147
4.6	Prestazioni del personale aziendale	-	-
4.7	Indagini di frequentazione e monitoraggio	-	-
	Totale		1.014,104

1) Le consulenze si sostanziano nella richiesta di un parere ad un esperto esterno;

2) Si intendono quegli incarichi dove è richiesta la consegna di una relazione finale scritta;

3) Si intendono quegli incarichi affidati in virtù di una preventiva definizione di un programma di ricerca;

4) Si intendono i servizi professionali tipici connessi a prestazioni di natura tecnica, fiscale, giuridico-amministrativa, attività previste dal T.U. D.lgs. n. 81/08, ecc. ovvero riservate per legge a soggetti iscritti in appositi ordini professionali;

5) Indicare, ad eccezione delle prestazioni professionali connesse a specifici servizi, l'intero importo riconosciuto con l'atto deliberativo di conferimento.

**Personale**

Tipologia contrattuale	Categoria contrattuale								
	Operai		Impiegati		Dirigenti		Accantonamento Fondo Rischi	Totali	
	n.	Importo	n.	Importo	n.	Importo	Importo	n.	Importo
Tempo indeterminato	2.769,5	129.237.435	633,5	33.350.588	23,0	3.245.594	3.414.466	3.426,0	169.248.084

**Organi sociali**

Organo Sociale	Compenso al netto degli oneri	Rimborsi	Oneri su compenso a carico della Società	Altro
Consiglio di Amministrazione EAV Srl	20.043			-
Collegio Sindacale EAV Srl	65.225			
Amministratore Unico Eav Srl	31.500	267	5.129	-
Amministratore/Liquidatore ex Metrocampania Parcheggio Srl	51.480			
Collegio Sindacale ex Metrocampania Parcheggio Srl	23.400			-

Per l'aggiornamento dei dati delle società partecipate, ai sensi del "Regolamento della Commissione consiliare speciale per la trasparenza, per il controllo dell'attività della regione e degli enti collegati e dell'utilizzo di tutti i fondi", approvato nella seduta di Commissione il 21 settembre 2010, si riportano di seguito le tabelle con le informazioni richieste dalla Regione Campania, nelle quali sono inclusi i dati delle società partecipate:

**EAV e Partecipate - CREDITI**

N.	Tipo	quota %	Crediti 2015	di cui w/Regione	note
	<i>Totalitarie</i>				
1	AIR SpA				
1.1	>>>AIR COMUNICATION MARKETING srl in liquidazione	100			
1.2	>>>AIR MOBILITY SOLUTIONS scarl	50			
1.3	>>>C'II-ATI SpA	99,5			
2	CAREMAR SpA				
3	EAV srl		611.883.435	480.244.219	Nota 4
3.1	>>>di cui EAV BUS srl in fallimento	100	1.839.123	41.140.197	Nota 4
3.a	>>>City Sigtsing Napoli srl	12,22	204.216		Nota 3
3.b	>>>Metrocampania Parcheggio srl	Nota 1			
	<i>Maggioritarie</i>				
1	ARCSS sepa in liquidazione	52			
	<i>Minoritarie</i>				
1	LOGICA scarl in liquidazione	48,28			
	<i>Enti Vigilanti</i>				
1	ACAM				



**EAV e Partecipate – DEBITI**

N.	Tipo	quota %	Debiti 2015	di cui v/Banche	di cui v/Fornitori	di cui v/Regione	di cui Tributarie e Previdenziali	di cui Altri debiti	note
	<i>Totalitarie</i>								
1	AIR SpA								
1.1	>>>AIR COMMUNICATION MARKETING srl in liquidazione	100							
1.2	>>>AIR MOBILITY SOLUTIONS sncrl	50							
1.3	>>>CTI-ATI SpA	99,5							
2	CAREMAR SpA								
3	EAV srl		478.720.066	14.094.048	217.537.757	61.346.142	74.420.943	111.321.176	
3.1	>>>di cui EAV BUS srl in fallimento	100	25.359.119	2.098.627	8.261.754	5.112.108	7.733.098	2.153.532	
3.a	>>>City Sigtseing Napoli srl	12,22	460.440						Nota 3
3.b	>>>Metrocampania Parcheggio srl	Nota 1							
	<i>Maggioritarie</i>								
1	ARCSS sepa in liquidazione	52							
	<i>Minoritarie</i>								
1	LOGICA sncrl in liquidazione	48,28							
	<i>Enti Vigilanti</i>								
1	ACAM								

**EAV e Partecipate - CAPITALE E DATI ECONOMICI**

N.	Tipo	quota %	capitale sociale	risultato di esercizio 2015	Valore produzione 2015	Costo produzione 2015	di cui personale	di cui incarichi esterni	di cui organi sociali	note
	<i>Totalitarie</i>									
1	AIR SpA									
1.1	>>>AIR COMMUNICATION MARKETING srl in liquidazione	100								
1.2	>>>AIR MOBILITY SOLUTIONS sncrl	50								
1.3	>>>CTI-ATI SpA	99,5								
2	CAREMAR SpA									
3	EAV srl		12.621.917	(26.421.663)	278.583.700	302.255.718	169.248.084	1.014.104	197.044	
3.1	>>>di cui EAV BUS srl in fallimento	100	-	(11.249.805)	56.894.808	66.802.926	46.554.460	157.777	-	
3.a	>>>City Sigtseing Napoli srl	12,22	589.300	6.704	3.323.921	3.310.992	1.025.019			Nota 3
3.b	>>>Metrocampania Parcheggio srl	Nota 1								
	<i>Maggioritarie</i>									
1	ARCSS sepa in liquidazione	52								
	<i>Minoritarie</i>									
1	LOGICA sncrl in liquidazione	48,28								
	<i>Enti Vigilanti</i>									
1	ACAM									

**EAV e Partecipate - TRASFERIMENTI**

N.	Tipo	quota %	Totale trasferimenti (a+b+c)	per interventi su fondi comunitari (a=a1+a2+a3)	di cui quota UE (a1)	di cui quota nazionale (a2)	di cui quota regionale (a3)	Altri trasferimenti regionali (b)	Altri trasferimenti enti diversi (c)	note
	<i>Totatarie</i>									
1	AIR SpA									
1.1	>>>AIR COMMUNICATION MARKETING srl in liquidazione	100								
1.2	>>>AIR MOBILITY SOLUTIONS sncrl	50								
1.3	>>>CTI-ATI SpA	99,5								
2	CAREMAR SpA									
3	EAV srl		265.122.937	7.164.195				244.184.536	13.774.206	
3.1	>>>di cui EAV BUS srl in fallimento	100	33.238.202					33.238.202		
3.a	>>>City Sigtseing Napoli srl	12,22								Nota 3
3.b	>>>Metrocampania Parcheggi srl	Nota 1								
	<i>Maggioritarie</i>									
1	ARCSS sepa in liquidazione	52								
	<i>Minoritarie</i>									
1	LOGICA sncrl in liquidazione	48,28								
	<i>Enti Vigilanti</i>									
1	ACAM									

**EAV e Partecipate - TRASFERIMENTI REGIONALI**

N.	Tipo	quota %	Altri trasferimenti regionali	in esercizio	in impianti	per concessione crediti	per copertura perdite	per aumenti di capitale	per altre finalità	note
	<i>Totatarie</i>									
1	AIR SpA									
1.1	>>>AIR COMMUNICATION MARKETING srl in liquidazione	100								
1.2	>>>AIR MOBILITY SOLUTIONS sncrl	50								
1.3	>>>CTI-ATI SpA	99,5								
2	CAREMAR SpA									
3	EAV srl		251.348.731	204.036.847	7.164.195		30.000.000		10.147.689	Nota 2
3.1	>>>di cui EAV BUS srl in fallimento	100	33.238.202	33.238.202						
3.a	>>>City Sigtseing Napoli srl	12,22								Nota 3
3.b	>>>Metrocampania Parcheggi srl	Nota 1								
	<i>Maggioritarie</i>									
1	ARCSS sepa in liquidazione	52								
	<i>Minoritarie</i>									
1	LOGICA sncrl in liquidazione	48,28								
	<i>Enti Vigilanti</i>									
1	ACAM									

Nota 1 - incorporata in EAV Srl in data 10 dicembre 2015

Nota 2 - di cui Euro 10 milioni L.R. 1/2009

Nota 3 - Bilancio 2015 City Sigtseing Napoli srl in corso di approvazione

Nota 4 - Cash pool account pari ad Euro 54.941.488



### **La proposta del Consiglio di Amministrazione all'Assemblea**

Signor Socio, Vi chiediamo, alla luce delle considerazioni sin qui esposte, di:

- attivarVi per la ricapitalizzazione della società attraverso il perfezionamento del prestito di cui all'art. 11, commi 3 e 4, del D.L. n. 76/2013;
- attivarVi per il riconoscimento ed il pagamento dei crediti riportati in bilancio da EAV verso la Regione Campania entro il termine della scadenza della moratoria delle azioni esecutive nei confronti della nostra Società (al momento al 31 dicembre 2016);
- procedere al finanziamento del piano di investimenti necessario ad ammodernare le infrastrutture delle reti ferroviarie ed il parco treni.

Signor Socio, Vi chiediamo infine di approvare il presente bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015 compensando la perdita 2015 di Euro 26.421.663,69 e la perdita pregressa con le riserve disponibili.

Il Presidente del Consiglio di  
Amministrazione

(Dott. Umberto De Gregorio)

