









[illegible]





**Crediti Regione Campania**

<i>esigibilità</i>	<i>Descrizione</i>	<i>2015</i>	<i>2014</i>
	<b>CATTIVO CIRCOLANTE</b>		
	<b>C.II.4 Crediti Circolate verso Regione Campania</b>		
entro	Corrispettivi contratto di servizio	104.365.997	108.410.349
oltre	Corrispettivi nuovi servizi	62.019.717	62.019.717
oltre	Integrazione Comitato di Monitoraggio + INTERESSI	23.567.475	23.567.475
oltre	Rivalutazione ISTAT	163.081.794	173.081.794
oltre	Art. 30 comma 4 (3,5%)	34.978.396	34.978.386
oltre	Art. 30 comma 3 (contributo attivazione)	21.896.161	21.896.161
oltre	Rimborso contributi 1997 e 1999 Servizi Automobilistici + interessi	5.989.244	5.989.244
oltre	Residui disavanzi 1999 - 2000 Servizi Automobilistici	3.466.177	3.466.177
entro	Crediti per acquisto autobus	13.320.578	13.320.577
entro	Crediti per corrispettivo gestione autobus	6.997.515	6.409.231
oltre	Crediti per interessi di mora su acq. bus	6.350.504	6.350.504
entro	Crediti per cessioni di credito su usufrutto oneroso autobus	4.804.911	3.651.976
entro	Crediti per studi e progetti	4.115.918	4.115.918
entro	Canoni per "Attraversamenti" vari	2.083.255	1.963.633
entro	Contributo CCNL (residuo - anni vari)	1.833.204	1.833.204
entro	Contributo Campania Express	79.525	-
entro	Altri crediti	1.618.967	1.529.817
entro	Crediti per investimenti	58.046.474	55.718.826
	<b>TOTALE CREDITI REGIONE CAMPANIA SETTORE FERROVIA ( a )</b>	<b>518.615.813</b>	<b>528.302.991</b>
entro	<b>Crediti per importi trattenuti su corrispettivi settore Gomma per PIGNORAMENTI settore Ferro ( b )</b>	<b>1.281.176</b>	<b>1.281.176</b>
entro	Corrispettivi servizi automobilistici	40.189.788	21.052.933
entro	Fondi PAC	950.409	-
	<b>TOTALE CREDITI REGIONE CAMPANIA SETTORE AUTOLINEE ( c )</b>	<b>41.140.197</b>	<b>21.052.933</b>
	<b>TOTALE CREDITI LORDI AL 31 DICEMBRE (d=a+b+c)</b>	<b>561.037.186</b>	<b>550.637.099</b>
	<b>FONDO SVALUTAZIONE CREDITI REGIONE CAMPANIA ( e )</b>	<b>(80.792.966)</b>	<b>(80.792.966)</b>
	<b>TOTALE CREDITI NETTI AL 31 DICEMBRE ( d + e )</b>	<b>480.244.220</b>	<b>469.844.134</b>

## Movimentazione Patrimonio Netto 2013 - 2015

	Saldo al	Giroconto risultato	Aumento capitale	Altri movimenti	Risultato d'esercizio	Saldo al
	31/12/2013					31/12/2014
<b>Patrimonio netto</b>						
Capitale	12.621.917					12.621.917
Altre riserve ( A, B ):	-					-
- Altro	6.371.921			(6.371.921)		-
Utili (perdite) portati a nuovo (A, B, C)	(282.743.918)	(7.471.549)	280.000.000	6.371.921		(3.843.546)
Utile (perdita) dell'esercizio	(7.471.549)	7.471.549			876.093	876.093
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>(271.221.629)</b>	<b>-</b>	<b>280.000.000</b>	<b>-</b>	<b>876.093</b>	<b>9.654.464</b>
	31/12/2014					31/12/2015
<b>Patrimonio netto</b>						
Capitale	12.621.917					12.621.917
Riserva legale ( B )	-	43.805				43.805
Altre riserve ( A, B ):	-					-
- Altre	-			30.000.000		30.000.000
Utili (perdite) portati a nuovo (A, B, C)	(3.843.546)	832.288		(269.386)		(3.280.644)
Utile (perdita) dell'esercizio	876.093	(876.093)			(26.421.663)	(26.421.663)
<b>Totale patrimonio netto</b>	<b>9.654.464</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>29.730.614</b>	<b>(26.421.663)</b>	<b>12.963.415</b>

Legenda: A - per aumento capitale sociale; B - per copertura perdite; C - per distribuzione



**PROSPETTOSINTETICO DEL BILANCIO DI CHIUSURA AL 31/12/2014 CON  
SEPARATAINDICAZIONE DEISALDIDELLASOCIETA'INCORPORANTE  
EDELLASOCIETA'INCORPORATA**

<i>Valori in migliaia di euro</i>	Soc. incorporante EAV Srl	Soc. incorporata Metrocampania parcheggi Srl
	<b>Esercizio 2014</b>	<b>Esercizio 2014</b>
<b>Stato patrimoniale</b>		
<b>Attivo</b>		
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
<b>B) Immobilizzazioni</b>		
I) Immobilizzazioni immateriali	60.251	690
II) Immobilizzazioni materiali	94.881	521
III) Immobilizzazioni finanziarie	13.738	0
<b>Totale immobilizzazioni( B )</b>	<b>168.870</b>	<b>1.211</b>
<b>C) Attivo circolante</b>		
I) Rimanenze	29.871	3
II) Crediti:		
1) Verso clienti	74.522	1.114
2) Verso imprese controllate	1.586	-
3) Verso imprese collegate	62	-
4) Verso controllanti	469.844	359
4-bis) Crediti tributari	17.332	-
4-ter) Imposte anticipate	1.157	30
5) Verso altri	28.021	2
II) Crediti	592.524	1.505
III) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	-	-
IV) Disponibilità liquide	31.686	21
<b>Totale attivo circolante( C )</b>	<b>654.081</b>	<b>1.529</b>
<b>D) Ratei e risconti</b>	<b>102</b>	<b>5</b>
<b>Totale Attivo</b>	<b>823.053</b>	<b>2.745</b>
<b>Passivo</b>		
<b>A) Patrimonio netto</b>		
I) Capitale	12.622	99
II) Riserva da sovrapprezzo delle azioni	-	951
III) Riserve di rivalutazione	-	-
IV) Riserva legale	-	-
V) Riserve statutarie	-	-
VI) Riserva per azioni proprie in portafoglio	-	-
VII) Altre riserve	-	150
VIII) Utili (perdite) portati a nuovo	(3.844)	(265)
IX) Utile (Perdita) dell'esercizio	876	(4)
<b>Totale Patrimonio netto</b>	<b>9.654</b>	<b>931</b>
<b>B) Fondi per rischi e oneri</b>	<b>208.034</b>	<b>0</b>
<b>C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato</b>	<b>59.085</b>	<b>28</b>
<b>D) Debiti</b>		
4) Debiti verso banche	16.416	-
6) Acconti	76.497	-
7) Debiti verso fornitori	230.933	82
9) Debiti verso imprese controllate	347	-
11) Debiti verso controllanti	57.893	685
12) Debiti tributari	84.007	-
13) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	8.150	-
14) Altri debiti	34.519	49
15) Debiti verso entità correlate	-	970
<b>Totale Debiti</b>	<b>508.762</b>	<b>1.786</b>
<b>E) Ratei e risconti</b>	<b>37.518</b>	<b>-</b>
<b>Totale Passivo</b>	<b>823.053</b>	<b>2.745</b>



**TOUR OVER ANNO 2015 - SETTORE FERROVIA**

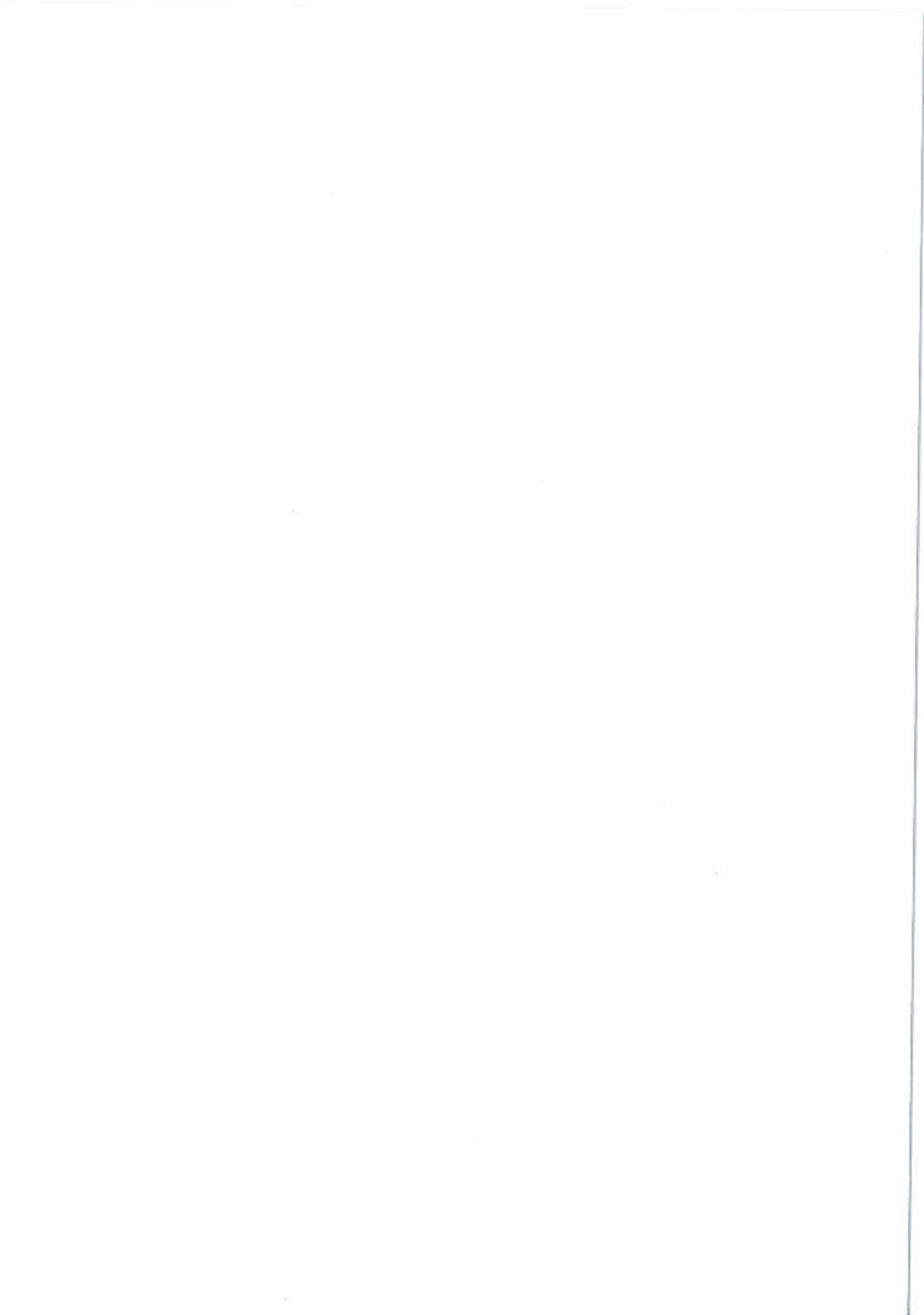
	Dirigenti	Quadri e funzionari	Impiegati	Coordinamento	Condotta e scorta	Controlleria	Stazioni/Movimento	Manutenzioni	Servizi ausiliari	Totale
Forza al 01 Gennaio 2015	21	172	236	47	504	29	520	661	65	2.255
% Consistenza	0,93%	7,63%	10,47%	2,08%	22,35%	1,29%	23,06%	29,31%	2,88%	100,00%
Assunzioni	0	1	0	0	0	0	99	0	1	101
Interposizione fittizia di manodopera (senza conciliazione)							3			3
Incorporazione MeroCampaniaparabeggi Srl	1								1	2
Assunzioni PPL Sacom Florida							96			96
Cessazioni a tutto il 31/12/2015 (escluso uscite del 31/12)	1	5	8	2	15	3	9	22	1	66
Dimissioni			1		2	1		3		7
Limiti di età		1	3				2	1		7
Esodo agevolato		3	3	2	12	2	6	17	1	45
Licenziamento		1					1			2
Inidoneità										0
Decesso	1	1	1		1			1		5
Saldo Entrati-Usciti-Distacchi	-5	-4	-10	-2	-15	-3	90	-22	0	29
% Turn over	-23,81%	-2,33%	-4,24%	-4,26%	-2,98%	-10,34%	17,31%	-3,33%	0,00%	1,29%
Ricollocazioni		1	1		-9	23	-9	-21	14	0
Forza al 31 dicembre 2015 (prima uscite del 31/12)	20	168	228	45	489	26	610	639	65	2.290
% Consistenza	0,87%	7,34%	9,96%	1,97%	21,35%	1,14%	26,64%	27,90%	2,84%	100,00%
Distacco presso la Divisione Trasporto Automobilistico	-4		-2							-6
Uscite del 31 dicembre 2015			1		6		3	5	1	16
Limiti di età							2		1	3
Esodo agevolato			1		6		1	5		13
Forza al 01 Gennaio 2016 - senza distacchi	20	168	227	45	483	26	607	634	64	2.274



**TOUR OVER ANNO 2015 - SETTORE AUTOLINEE**

	Quadri e		Operatori		Servizi				
	Dirigenti	funzionari	Impiegati	Coordinamento	Esercizio	Controlleria	Manutenzioni	ausiliari	Totale
Forza al 01 Gennaio 2015	2	23	69	69	811	64	118	21	1.177
% Consistenza		1,95%	5,86%	5,86%	68,90%	5,44%	10,03%	1,77%	99,81%
Assunzioni									0
Cessazioni	2	1	1	5	27	5	6	3	48
Dimissioni									0
Limiti di età			1		3		1	1	6
Esodo agevolato				5	21	5	3	2	36
Licenziamento					2		1		3
Inidoneità									0
Decesso		1			1		1		3
Saldo Entrati-Usciti-Distacchi	-4	-1	-3	-5	-27	-5	-6	-3	48
% Turn over		-4,35%	-4,35%	-7,25%	-3,33%	-7,81%	-5,08%	-14,29%	4,08%
Ricollocazioni		1	8	-2	-2	26	-13	-18	0
Forza al 31 Dicembre 2015	2	23	76	62	782	85	99	0	1.129
% consistenza		2,04%	6,73%	5,49%	69,26%	7,53%	8,77%	0,00%	100,00%
Distacco dalla Divisione Trasporto Ferroviario	4		2						6
Uscite del 31 dicembre 2015	0	0	0	1	12	2	25	0	40
Trasferimenti al Ferro							23		
Esodo agevolato				1	12	1	2		
Limiti di età						1			
Forza al 01 Gennaio 2015 - senza distacchi	2	23	76	61	770	83	74	0	1.089





***Relazione sulla Gestione  
al bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2015***

7



## RELAZIONE SULLA GESTIONE AL BILANCIO D'ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2015

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2015 della Ente Autonomo Volturmo Srl (di seguito anche la "Società" o "EAV" o "Ente Autonomo Volturmo") evidenzia una perdita di Euro 26.421.663 dopo aver effettuato accantonamenti a fondo rischi per Euro 37.969.027, rilevato ammortamenti e svalutazioni per Euro 9.689.869, oneri finanziari per Euro 1.565.907, proventi finanziari per Euro 1.377.496, oneri straordinari per Euro 8.359.956 e proventi straordinari per Euro 6.133.975, al netto di imposte per Euro 335.253. Il patrimonio netto risulta positivo per Euro 12.963.415.

La perdita maturata nell'esercizio 2015 risulta, infatti, coperta integralmente dal versamento a capitale effettuato dal socio unico nel corso del 2015, pari a 30 milioni di Euro.

La perdita di esercizio del 2015, pari ad Euro 26,4 milioni circa, è attribuibile per la gran parte agli accantonamenti a fondo rischi effettuati per un totale di circa Euro 38 milioni. Tali accantonamenti sono relativi per circa 22 milioni di Euro al settore investimenti, per circa 4 milioni di Euro al ramo ferrovia e per circa 12 milioni di Euro a rischi di inesigibilità di crediti relativi ai corrispettivi dei settori ferroviario ed automobilistico del periodo 2013, 2014 e 2015.

Gli accantonamenti relativi al settore investimenti sono stati ritenuti necessari e prudentziali in relazione all'evoluzione dei contenziosi in essere, come meglio precisato nel prosieguo della presente relazione e nella nota integrativa.

In particolare, si può evidenziare il seguente quadro riepilogativo (valori in milioni di Euro):

	Ferrovia	Autolinee	Investimenti	Altri	Totale
Ricavi	207	57	1	14	279
Costi	187	63	2	13	265
Risultato operativo	20	-6	(1)	1	14
Accantonamenti	13	4	21	0	38
Gestione straordinaria e finanziaria	2	1	0	(1)	2
Utile / Perdita	5	(11)	(22)	2	(26)

In sostanza, la Società presenta un risultato operativo, al lordo della gestione straordinaria e degli accantonamenti a fondo rischi: a) in utile per circa 20 milioni di Euro per il settore ferrovia (servizi ed infrastruttura); b) in perdita per circa 6 milioni di Euro per il settore autolinee; c) in sostanziale pareggio per quanto riguarda i settori investimenti ed "altri" (servizio di distribuzione dell'energia elettrica, immobiliare, altri).

Al netto invece della gestione straordinaria e degli accantonamenti a fondo rischi, la Società presenta il seguente risultato finale di esercizio: a) in utile per circa 5 milioni di Euro per il settore ferrovia; b) in perdita per circa 11 milioni di Euro per il settore autolinee; c) in perdita per circa 22 milioni di Euro per il settore investimenti ed in utile per circa 2 milioni di Euro per quanto riguarda il settore "altri". Il confronto tra i dati 2015 e quelli 2014 va letto alla luce delle seguenti considerazioni.

Nell'anno 2014 il bilancio presentava nella voce "altri ricavi" anche una posta attiva per rilascio fondi rischi per contenziosi investimenti per circa Euro 24 milioni; tali rilasci sono stati effettuati a seguito delle transazioni definite con i fornitori.

Nell'anno 2014, inoltre, non sono stati iscritti accantonamenti a fondo rischi su crediti per i corrispettivi 2013 e 2014, né per il settore ferroviario né per quello automobilistico, alla luce dei contenziosi attivati da EAV per il riconoscimento di tali importi. Poiché i corrispettivi che nel 2015 la Regione ha riconosciuto per gli anni 2013 e 2014 sono stati di importo inferiore a quanto portato a ricavo negli esercizi di competenza, a chiusura del bilancio 2015 si è ritenuto opportuno e prudentiale effettuare accantonamenti a fondo rischi crediti in misura pari a quanto non ritenuto – ad oggi – liquidabile da parte della Regione Campania.

Precisamente l'accantonamento risulta essere stato il seguente (valori in milioni di Euro):

	2013	2014	2015	totale
ferrovia	1,0	3,7	3,7	8,4
autolinee	0	1,5	2,4	3,9
totale	1,0	5,2	6,1	12,3

Si ritiene utile precisare e ricordare che l'Organo amministrativo della società è cambiato in data 27 Luglio 2015.

Si evidenzia, inoltre, che i risultati di esercizio registrati negli ultimi quattro bilanci di esercizio sono stati i seguenti:

2012	Euro	(282.744.000)
2013	Euro	(7.471.549)
2014	Euro	+ 876.093
2015	Euro	(26.421.663)

I versamenti in conto capitale da parte del socio unico in questo arco temporale sono stati pari a 310 milioni di Euro.

La struttura finanziaria della Società risulta sostenibile nel breve termine alla luce della moratoria delle azioni esecutive concessa da una norma nazionale sino al 31 dicembre 2016. Come si spiegherà nel prosieguo della presente relazione e nel paragrafo "continuità aziendale" della Nota integrativa, risulta determinante che il socio unico Regione Campania si attivi nel corso del 2016 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 e contestualmente per il riconoscimento ed il pagamento dei crediti riportati in bilancio da EAV verso la Regione stessa.



## SINTESI DEI PRINCIPALI EVENTI INTERVENUTI A SEGUITO DELLA NOMINA DEL COMMISSARIO AD ACTA

Con D.L. n. 83/2012, convertito nella legge 7 agosto 2012, n. 134, all'art. 16, viene prevista la nomina di un Commissario *ad acta* cui viene affidato il preciso compito di effettuare una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e delle società capogruppo, nonché di predisporre un piano di rientro dal disavanzo accertato ed un piano dei pagamenti.

Il Commissario *ad acta* viene nominato con decreto ministeriale del 9 novembre 2012 nella persona del dr. Pietro Voci.

Secondo quanto disposto dal comma 5 del citato art. 16:

- il Commissario, sulla base delle risultanze dello stato dei debiti e crediti, elabora un piano di rientro dal disavanzo accertato ed un piano dei pagamenti della durata massima di sessanta mesi;
- il suddetto piano di rientro deve individuare gli interventi necessari al perseguimento delle finalità sopra indicate e al raggiungimento dell'equilibrio economico delle società esercenti il trasporto ferroviario nonché le azioni di riorganizzazione, riqualificazione o potenziamento del sistema di mobilità regionale su ferro;
- la documentazione inerente i suddetti piani deve essere approvata tramite accordo sottoscritto dai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze e dal Presidente della regione Campania a seguito della verifica effettuata da apposito tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Il Commissario *ad acta*, con nota prot. n. 3 del 17 dicembre 2012, indirizzata alla Presidenza della Giunta Regionale, chiedeva la finalizzazione del processo di fusione per incorporazione delle società regionali esercenti il trasporto ferroviario.

L'Atto di fusione è stato sottoscritto in data 27 dicembre 2012.

Con decreto del Vice Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 47 dell'11 febbraio 2013 è stato costituito il Tavolo tecnico di cui al comma 8 dell'art. 16 del D.L. 83/2012 con il compito di verificare il Piano di rientro e dei pagamenti prodotti dal Commissario *ad acta*.

Con nota n. 29/E del 10 aprile 2013 il Commissario *ad acta* ha trasmesso al Coordinatore del suddetto Tavolo tecnico la seguente documentazione:

- a. Ricognizione dei debiti e dei crediti del Gruppo EAV al 30 settembre 2012;
- b. Piano dei pagamenti dei debiti nel quinquennio 2013/2017;
- c. Piano di rientro dal disavanzo accertato, aggiornato al 31 dicembre 2012, nel periodo 2013/2017;

L'approvazione finale dei Piani di rientro e dei pagamenti è avvenuta il 24 dicembre 2013 con la sottoscrizione dell'Accordo tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze e la Regione Campania, registrato alla Corte dei conti in data 27 febbraio 2014.

Nell'Accordo è riportato che:



- il valore della voce del patrimonio netto relativa alle perdite cumulate a tutto il 31 dicembre 2012 è coperto dalle risorse individuate all'art. 16, comma 9, del D.L. n. 83/2012;
- le perdite stimate nel Piano – per il periodo 2013-2015 – complessivamente in 22,7 milioni di Euro trovano copertura nelle risorse di cui all'art. 16, comma 9, del decreto legge n.83/2012 e di cui all'art. 11, commi 13-16 del decreto legge n. 76/2013;
- Il monitoraggio sul progressivo stato d'attuazione del piano è compiuto dalle Parti anche mediante il Comitato di monitoraggio previsto dall'accordo di programma stipulato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la Regione in applicazione dell'articolo 8 del decreto legislativo n.422/97.

In data 16 maggio 2014, il Socio Unico Regione Campania ha provveduto ad approvare i bilanci 2011 e 2012 dai quali sono emerse perdite per circa 283 milioni di Euro ed un patrimonio netto negativo di oltre 263 milioni di Euro.

Le perdite espresse nei progetti di bilancio 2011 e 2012 sono state ripianate con il trasferimento da parte della Regione Campania della complessiva somma di 280 milioni di Euro, così come riportato nella Delibera della Giunta Regionale della Campania n. 130 del 2 maggio 2014 di ratifica dell'Accordo istituzionale del 24 dicembre 2013.

Nell'Assemblea del 16 maggio 2014, il Socio unico Regione ha dichiarato, tra l'altro, quanto segue: *"tenuto conto di quanto stabilito nell'articolo 16, commi 5-9, del decreto legge 22 giugno 2012, n. 83 "Misure urgenti per la crescita del Paese", convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 134, preso atto della proposta formulata dal Commissario ad acta con propri provvedimenti n. 18/E del 26 febbraio 2014, n. 19/E del 26 febbraio 2014 e n. 39/E del 17 aprile 2014 (...) ed in conformità al parere espresso dall'Avvocatura Regionale con nota Prot. n. 298150 del 30 aprile 2014 (...), preso atto che la complessiva somma di 280 milioni di euro risulta pervenuta nella materiale disponibilità di cassa della società, il socio unico Regione Campania accoglie l'invito formulato dal Commissario ad acta con gli atti sopra citati e aderisce alla proposta di qualificare la complessiva somma di 280 milioni, trasferita alla società con i pagamenti di cui alla delibera n. 130/2014 e disposti in attuazione e per le finalità dell'articolo 16 del D.L. n. 83/2012 convertito in L.134/2012, quale versamento in conto capitale a ripiano delle perdite espresse nei progetti di bilancio 2011 e 2012 di EAV".*

Inoltre, l'Assemblea ha deliberato che la residua perdita di Euro 2.743.918 sia coperta mediante assorbimento parziale delle riserve sociali iscritte in bilancio per complessivi Euro 6.371.920.

L'Organo amministrativo ed il management di EAV hanno avviato e, in parte, attuato le misure di efficientamento previste dal piano di rientro dal disavanzo presentato dal Commissario *ad acta*; tali misure hanno interessato principalmente:

1. la riduzione del costo del personale attraverso:
  - a. la contrazione del numero delle unità di personale dipendente del comparto ferroviario;
  - b. la contrazione del numero e del costo dei dirigenti;
  - c. ulteriori misure di efficientamento dell'organizzazione del lavoro, per alcune delle quali sono in corso serrate trattative sindacali;



2. la riduzione degli altri costi della produzione attraverso:
  - a. l'internalizzazione dei servizi di vigilanza non armata e delle attività legali;
  - b. l'implementazione delle gare ad evidenza pubblica con nuovi affidamenti di tutti i contratti esterni (manutenzioni, pulizia, vigilanza armata, assicurazioni, etc.), previa rimodulazione delle attività e delle condizioni contrattuali finalizzate all'ottimizzazione dei costi;
3. l'incremento dei ricavi attraverso le seguenti misure:
  - a. valorizzazione del patrimonio dei beni in concessione e di proprietà;
  - b. revisione del sistema tariffario con l'introduzione della bigliettazione aziendale (a far data dal 1° gennaio 2015);
  - c. attuazione di misure di controllo sistematico dei varchi nelle stazioni a maggior frequentazione.

Le azioni di efficientamento sin qui descritte hanno lo scopo di consentire alla Società il conseguimento di uno stabile equilibrio economico a decorrere dall'esercizio 2016, anno in cui cesseranno le integrazioni al corrispettivo del contratto di servizio transitoriamente consentite dall'Accordo di approvazione dei piani, nella misura di 15 milioni di Euro per anno nel triennio 2013 - 2015.

Nel contempo, le azioni poste in essere nel periodo, come previste dalle "Linee guida del trasporto ferroviario 2013 - 2017" predisposte dal Commissario *ad acta*, hanno prodotto positivi effetti. Infatti, il risultato operativo (al lordo della gestione straordinaria e degli accantonamenti) dell'esercizio del ramo ferroviario, unico ramo soggetto al piano di rientro affidato al Commissario *ad acta*, è in sostanziale pareggio nel 2013 ed in utile negli esercizi 2014 e 2015.

Il risultato complessivo d'esercizio 2015 è invece in perdita; ciò principalmente per effetto degli accantonamenti a fondo rischi stanziati a fronte dell'evoluzione avutasi nel 2015 di contenziosi sorti negli esercizi precedenti e del risultato registrato dal settore autolinee.

Dal punto di vista finanziario, le risorse liquidate al Commissario *ad acta*, insieme all'effetto degli interventi di risanamento economico, hanno prodotto la riduzione dei debiti verso le banche e gli istituti finanziari, con conseguente abbattimento dei relativi interessi passivi.

Nel corso dell'esercizio in argomento, il Dipartimento delle Politiche Territoriali della Regione Campania, con decreto n. 19 del 15 maggio 2015, in ottemperanza a quanto disposto dalla Giunta Regionale con delibera n. 238 del 5 maggio 2015 ed a quanto richiesto dal Commissario *ad acta* con nota prot. n. 94/E del 14 maggio 2015, ha provveduto alla liquidazione dell'importo di Euro 30 milioni per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione ed al riordino delle società partecipate regionali nel settore del trasporto pubblico di cui all'art. 16, comma 5, del D.L. n. 83/2012 convertito con modificazioni dalla legge n. 134/2012.

Tale importo si va ad aggiungere ai 280 milioni di Euro incassati in precedenza e, pertanto, le risorse ad oggi erogate dalla Regione Campania per le finalità di cui all'art. 16, comma 5, del D.L. n. 83/2012 ammontano complessivamente ad Euro 310 milioni.



Successivamente, con deliberazione n. 840 del 29 dicembre 2015, pubblicata sul B.U.R.C. n. 2 dell'11 gennaio 2016, la Giunta Regionale - al fine di assicurare la continuità dell'azione del Commissario *ad acta* per l'attuazione delle misure relative alla razionalizzazione ed al riordino delle società partecipate regionali nel settore del trasporto pubblico - ha iscritto la somma di Euro 88.187.641,02 sulla competenza del bilancio per l'esercizio finanziario 2015.

Si deve segnalare che il debito ricostruito inizialmente al 31 dicembre 2012 è risultato poi incrementato, rispetto alla prima stima iniziale, per effetto dei fondi rischi connessi ai contenziosi generatesi per effetto dei cantieri chiusi nel 2011. Si deve anche segnalare che nel periodo commissariale (2013-2015) risulta un incremento del debito corrente di circa 100 milioni di Euro per effetto delle ritenute sui corrispettivi sul ramo ferro e sul ramo gomma e per effetto delle perdite di gestione del ramo gomma. Pertanto, la situazione finanziaria complessiva dell'azienda ad oggi, rispetto alla prima stima iniziale del debito al 31 dicembre 2012, non risulta sostanzialmente cambiata.

Infine va evidenziato che, nel corso del 2015, è stato elaborato l'Atto Aggiuntivo all'Accordo di approvazione dei Piani, contenente ulteriori misure di efficientamento, oltre quelle previste nel piano di rientro.

Tale documento verrà sottoposto all'esame dei Ministri competenti per l'espressione del parere di Loro competenza e, successivamente, sottoscritto dal Presidente della Regione Campania e dal Commissario *ad acta*.

## CONTINUITÀ AZIENDALE

Per i presupposti di continuità aziendale si rimanda allo specifico paragrafo in Nota Integrativa.

## PRESENTAZIONE DELL'AZIENDA

Il 27 dicembre 2012, con atto del notaio Giancarlo Iaccarino rep. n. 28676, racc. n. 16707, le società interamente controllate Circumvesuviana Srl a socio unico ("Circumvesuviana"), MetroCampania Nord Est Srl a socio unico ("MCNE" o "MetroCampania Nord Est") e S.E.P.S.A SpA a socio unico ("SEPSA") vengono fuse per incorporazione in Ente Autonomo Volturmo Srl a socio unico (EAV).

Il 10 dicembre 2015, con atto del notaio Giancarlo Iaccarino rep. n. 33117, racc. n. 19531, EAV e MetroCampania Parcheggi Srl si fondono mediante incorporazione come dalle stesse deliberato in data 29 ottobre 2015.

Per effetto di tale atto, l'EAV è subentrata in tutti i rapporti attivi e passivi delle società incorporate, con l'obbligo ad assolvere tutti gli impegni e le obbligazioni alle convenute scadenze e condizioni e, conseguentemente, le società Circumvesuviana, MetroCampania NordEst, SEPSA e MetroCampania Parcheggi si sono estinte.

L'EAV è un'azienda di trasporto pubblico locale, che svolge un ruolo di primaria importanza nel sistema di mobilità regionale della Campania.

Il *core business* dell'EAV è la gestione e l'esercizio dei servizi ferroviari e delle relative infrastrutture che si estendono su n. **11 linee** così distinte:

- n. 6 linee vesuviane (ex Circumvesuviana);

- n. 2 linee suburbane (ex MCNE);
- n. 1 linea metropolitana (ex MCNE);
- n. 2 linee flegree (ex SEPSA);

nonché l'esercizio della funivia Castellammare di Stabia – Monte Faito (rimasto sospeso per fine vita utile).

La Società, inoltre, ha per oggetto la progettazione e la realizzazione di infrastrutture di trasporto.

Le **linee vesuviane**, a scartamento ridotto, sono completamente elettrificate e si sviluppano per oltre 142 km con tre percorsi radiali su Napoli; in particolare la rete è collocata ed articolata in un contesto territoriale densamente abitato che si estende verso l'interno sulla direttrice di Avellino, lungo la costa verso la penisola sorrentina, nonché nella fascia perimetrale retrostante il Vesuvio.

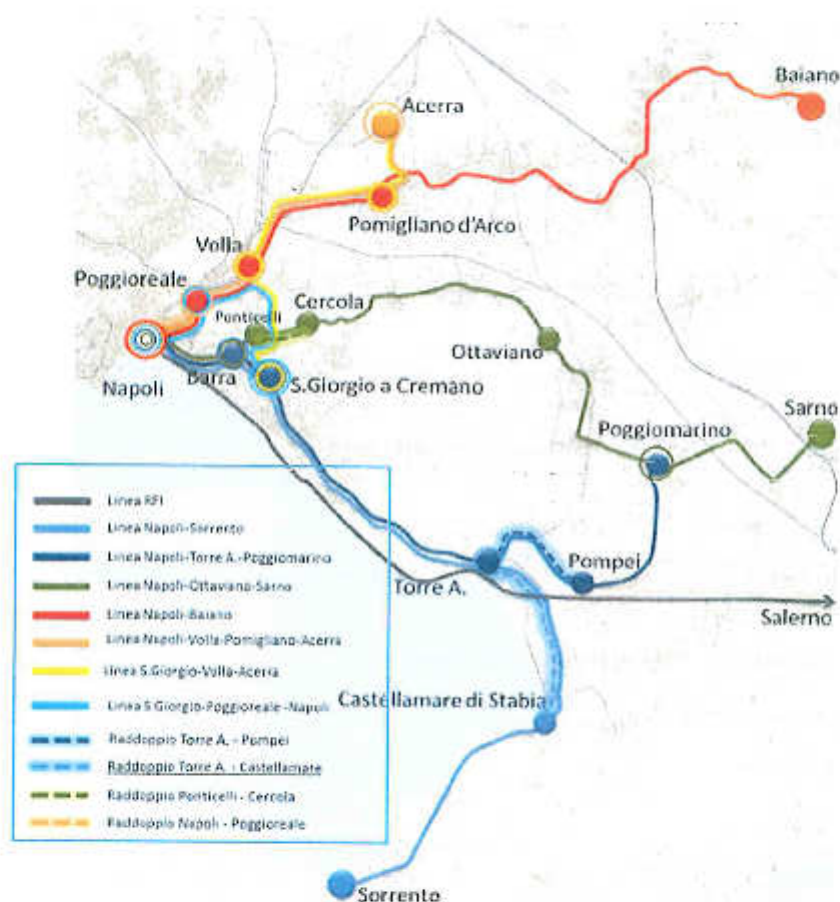
Il suo bacino di influenza è costituito da oltre 2,5 milioni di abitanti e i comuni serviti sono 47.

Il servizio di trasporto ferroviario è esercitato sulle linee

1. Napoli-Torre Annunziata-Sorrento,
2. Napoli – Ottaviano-Sarno,
3. Napoli – Nola-Baiano,
4. Napoli-Torre Annunziata-Poggiomarino,
5. Napoli-San Giorgio (Via Centro Direzionale)
6. Napoli – Pomigliano-Accra.

Il servizio funiviario è caratterizzato da un'attività di trasporto di tipo essenzialmente turistico.





Le **due linee suburbane**, a scartamento ordinario, si estendono per complessivi km 89,705, di cui elettrificati km 48,460 (l'intera linea Napoli – Cancelli-Benevento), cui si aggiungono km 63,600 di tratte RFI, comprese tra Napoli, Caserta (via Cancelli e via Aversa) e Santa Maria Capua Vetere necessarie ad espletare il servizio fino a Napoli.

In particolare:

1. Linea Napoli-Cancelli-Benevento, con un'estensione complessiva di km 69,800 km, di cui km 48,460 su tratta sociale, tutta elettrificata e a semplice binario; Il bacino di traffico servito dalla linea Benevento-Cancelli è quello della Valle Caudina con un percorso che risulta essere il più breve per il collegamento tra Napoli e Benevento rispetto a quello effettuato utilizzando le linee ferroviarie RFI via Caserta o via Avellino. Tale linea si sviluppa nelle province di Benevento, Avellino e Caserta.
2. Linea Napoli – Caserta-Piedimonte Matese, con un'estensione complessiva di km 80,642 km, di cui km 41,245 su tratta sociale, non elettrificata e tutta a semplice binario; La linea Piedimonte Matese-Santa Maria Capua Vetere si sviluppa interamente in provincia di Caserta e collega mettendo in comunicazione i comuni dell'alto casertano con la rete RFI nella stazione di Santa Maria Capua Vetere.

La linea metropolitana Piscinola - Aversa, con un'estensione complessiva di km 10,227 km, interamente su tratta sociale, a doppio binario, elettrificata. Quest'ultima è stata aperta, limitatamente alla tratta Piscinola - Mugnano, nel luglio 2005; successivamente, nell'Aprile 2009, è stata estesa da Mugnano ad Aversa Centro. Possiede le caratteristiche di metropolitana e rappresenta solo una prima tratta della linea che

attualmente è in costruzione; in particolare tale linea è la prima linea metropolitana interprovinciale di Italia. Il bacino di influenza è costituito da oltre mezzo milione di abitanti e i comuni serviti sono 24, di cui 21 dislocati nel Casertano e nel Beneventano, cui si aggiungono i quartieri napoletani di Piscinola e Scampia.



Le **due linee flegree**, a scartamento ordinario, sono completamente elettrificate e si sviluppano per complessivi km 46,852, di cui km 14,258 a doppio binario (linea Cumana).

In particolare:

1. Linea Cumana, con un tracciato costiero di circa km 19,810, di cui km 14,258 a doppio binario e km 5,552 a semplice binario;
2. Linea Circumflegrea, con un tracciato interno di km 27,042, tutta a semplice binario;





Il bacino di traffico servito dalle due ferrovie è quello dell'area nord occidentale della città di Napoli (quartiere Montesanto), dopo aver attraversato il tessuto urbano (Corso Vittorio Emanuele, Fuorigrotta, Bagnoli per la Cumana, Soccavo e Pianura per la Circumflegrea), le due linee raggiungono Torregaveta (Tenimento nel Comune di Bacoli) servendo le popolose località di Pozzuoli, Arco Felice, Baia e Fusaro, la prima, Quarto Flegreo e Licola, la seconda.

La linea Cumana si sviluppa tra le stazioni di Montesanto (Terminal) e Torregaveta, attraverso la direttrice costiera dell'area flegrea con collegamento ai comuni di Pozzuoli e Bacoli.

La linea Circumflegrea si sviluppa tra le stazioni di Montesanto (Terminal) e Torregaveta, attraverso la direttrice interna dell'area flegrea con collegamenti ai comuni di Quarto, Pozzuoli e Bacoli.

Sono in corso di realizzazione i lavori per la linea ferroviaria di collegamento che si sviluppa ad anello tra le stazioni di Soccavo della Circumflegrea e Mostra della Cumana.

Il bacino di influenza è costituito da oltre 1,2 milioni di abitanti e i comuni serviti sono 5, tutti ricadenti nella Provincia di Napoli.

L'esercizio dei servizi pubblici di trasporto è regolato, di norma, da **Contratti di Servizio** da stipulare con la Regione Campania, per il settore ferroviario, e con la Provincia di Napoli, per il settore funiviario.

I contratti di servizio per la gestione dei servizi ferroviari in capo alle tre ex aziende, pur essendo scaduti il 31 dicembre 2003, sono rimasti in vigore, tacitamente rinnovati, per effetto sia di quanto previsto dalle modifiche intervenute nella legislazione emanata in materia, sia per quanto stabilito dai contratti medesimi che prevedono l'obbligo della Società a svolgere i servizi oggetto dei contratti, agli stessi patti e condizioni, oltre il termine di scadenza dei medesimi e fino al subentro delle eventuali nuove imprese a seguito dell'espletamento di procedure concorsuali.

Il 10 agosto 2011 sono state sottoscritte con la Regione Campania le integrazioni ai Contratti di Servizio per la Gestione dei Servizi di Trasporto Ferroviario, con validità fino al 31 dicembre 2011, che hanno ridefinito la consistenza dei programmi di esercizio e i corrispettivi riconosciuti.

I nuovi programmi sono stati così prorogati per tutto il 2012 e fino al 31 marzo 2013; le proroghe sono state concesse *ope legis* agli stessi patti e condizioni, in virtù dell'art. 25 del D.L. 1/2012, convertito nella Legge 27/2012, con riferimento ai programmi di esercizio vigenti alla data del 31 dicembre 2011.

L'EAV, con nota del 26 marzo 2013, ha espresso la volontà di non accettare più alcuna proroga dei contratti di servizio vigenti, per la gestione dei servizi ferroviari, in quanto ritenuti non remunerativi.

Conseguentemente, con una serie di successivi decreti dirigenziali, n. 57 del 28/03/2013, n. 113 del 25/07/2013, n. 120 del 26/07/2013, n. 39 del 28/11/2013, n. 220 del 23/12/2013, n. 91 del 31/03/2014, n. 207 del 26/06/2014, n. 291 del 29/10/2014, n. 355 del 22/12/2014, n. 90 del 23/04/2015, n. 197-DG del 21.09.2015 e n. 253 del 22/12/2015 l'AGC Trasporti e Viabilità prima (fino al DD n. 120) e la Direzione Generale per la Mobilità poi (a partire dal DD n. 39 del 28/11/2013) hanno imposto all'EAV, stante la necessità di non interrompere i servizi TPL, gli **Obblighi di Servizio** fino al **30 giugno 2016**, ai sensi dell'art. 5, comma 5 del Regolamento (CE) 1370/2007, per i collegamenti ferroviari già in esercizio.

Nel frattempo, il Commissario *ad acta*, designato nel 2012 dal Ministero e nominato in accordo con l'allora Presidente della Regione Campania per l'elaborazione di un **Piano di risanamento dell'EAV**, nel corso del 2015 ha formalizzato in più occasioni al Presidente della nuova Giunta Regionale e alla Direzione Generale per la Mobilità – in virtù dell'Accordo del 24 dicembre 2013 tra MIT, MEF e Presidente Regione Campania per l'approvazione dei Piani ex art. 16, comma 5, del D.L. n. 83/2012 - una bozza di **Atto Aggiuntivo** al suddetto Accordo, quale atto propedeutico alla stipula del Contratto di Servizio tra EAV e Regione Campania.

La bozza di Atto Aggiuntivo è, tuttora, in continua evoluzione. La Direzione Generale per la Mobilità della Regione Campania ha, infatti, recentemente chiesto al Commissario *ad acta* di revisionarne il testo, nonché gli atti tecnici ad esso allegati, con il precipuo obiettivo di "evitare ogni depotenziamento dei servizi ferroviari gestiti dall'EAV", ma, piuttosto, con la "piena intenzione di valorizzare".

Il Commissario *ad acta* ha, pertanto, elaborato un nuovo scenario, modificativo della originaria Proposta di rimodulazione dei servizi EAV, di cui al proprio Decreto n. 15/E del 24 febbraio 2014, con conseguente incremento del corrispettivo regionale cui la Regione Campania farà fronte – come evidenziato nella nota prot. n. 33214 del 18 gennaio 2016 - con una Delibera di programmazione delle necessarie risorse finanziarie.



Si resta, tuttora, in attesa di conoscere le determinazioni in merito da parte del Tavolo Tecnico, costituito con decreto del Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 47 dell'11 febbraio 2013 ai sensi del comma 8 dell'art. 16 del D.L. 83/2012, che ha il compito di esaminare la nuova documentazione prodotta dal Commissario *ad acta*.

I programmi di esercizio ufficialmente 'imposti' per i servizi da svolgere nel corso del 2015 sono rimasti, pertanto, quelli di cui agli allegati tecnici al D.D. n. 39 del 28 novembre 2013, in virtù dei citati Decreti Dirigenziali n. 355 del 22 dicembre 2014, n. 90 del 23 aprile 2015 e n. 197-DG del 21.09.2015, come di seguito sintetizzati.

Per le **linee vesuviane**, il programma di esercizio nel 2015 è stato così articolato:

- 268 corse al giorno, dal lunedì al venerdì;
- 262 corse il sabato;
- 170 corse la domenica e i festivi;
- 57 corse a Pasqua, Natale e Capodanno;
- 244 corse nelle viglie di Natale e Capodanno;
- 145 corse il giorno di S. Stefano (26 dicembre);

per una produzione annua consuntivata di 88.988 corse e 2.922.376 treni\*km a fronte di una produzione attesa rispettivamente di 91.038 corse e 2.996.572 treni\*km, con un indice di regolarità del 97,7%.

Per le **linee suburbane**, il programma di esercizio nel 2015 è stato così articolato:

- 44 corse al giorno, dal lunedì al sabato, di cui
  - o 24 sulla linea NA-Cancello-BN;
  - o 20 sulla linea NA-CE-Piedimonte Matese;

per una produzione annua consuntivata di 6.906 corse e 478.010 treni\*km sulla linea NA-Cancello-BN e di 5.930 corse e 452.721 treni\*km sulla linea Napoli - Caserta - Piedimonte Matese a fronte di una produzione attesa rispettivamente di 7.052 corse e 488.242 treni\*km sulla linea Napoli - Cancello-Benevento e 5.956 corse e 455.154 treni\*km sulla linea Napoli - Caserta - Piedimonte Matese, con indici di regolarità rispettivamente del 97,9% e 99,6%.

Nei giorni domenicali e festivi è stato, comunque, garantito su tali tratte un servizio automobilistico di supporto.

Per la **linea metropolitana**, il programma di esercizio nel 2015 è stato così articolato:

- 132 corse al giorno, dal lunedì al venerdì;
- 128 corse il sabato;
- 64 corse la domenica e i festivi;
- 32 corse a Pasqua e Natale;
- 48 corse a Capodanno;
- 112 corse nelle viglie di Natale e Capodanno;
- 64 corse il giorno di S. Stefano (26 dicembre);



- 32 corse nel mese di agosto, ad eccezione della settimana centrale in cui il programma di esercizio è programmato su 48 corse giornaliere;

per una produzione annua consuntivata di 28.104 corse e 287.736 treni\*km a fronte di una produzione attesa di 41.741 corse e 426.884 treni\*km, con un indice di regolarità del 67,3%.

Per le **linee flegree**, il programma di esercizio nel 2015 è stato così articolato:

- 238 corse al giorno, dal lunedì al sabato;
- 211 corse la domenica e i festivi;
- 81 corse a Pasqua, Natale e Capodanno;
- 195 corse nelle viglie di Natale e Capodanno;
- 185 corse il giorno di S. Stefano (26 dicembre);

per una produzione annua consuntivata di 75.284 corse e 1.368.803 treni\*km a fronte di una produzione attesa rispettivamente di 84.694 corse e 1.529.807 treni\*km, con un indice di regolarità dell'88,9%.

Complessivamente la produzione ferroviaria consuntivata totale EAV è stata, nel 2015, di 205.212 corse e 5.509.646 treni\*km con un indice di regolarità del 87,9%.

L'esercizio del servizio pubblico funiviario, che ha anche caratteristica turistica, è regolato da contratti di servizio stipulati con la ex Provincia di Napoli attuale Città Metropolitana di Napoli.

Il Contratto di Servizio stipulato nel 2000 con la ex Provincia di Napoli – che prevede un periodo di apertura al pubblico che va dal 1° aprile al 31 ottobre di ogni anno – è stato rivisto, l'ultima volta, nel corso del 2012 con un abbattimento di circa 500 corse sulle complessive 9.500.

L'impianto della Funivia del Faito che collega Castellammare di Stabia con il Monte Faito è stato trasferito alla Regione Campania con l'Accordo di programma del 10 febbraio 2000, ai sensi dell'art.8 del D. Lgs n 422/1997.

Con le altre infrastrutture ferroviarie, l'impianto è stato dato in concessione a titolo gratuito dalla Regione Campania alla ex Circumvesuviana con Atto del 23 dicembre 2003 per una durata di 30 anni a partire dal 1 gennaio 2001.

La funivia è soggetta ad una normativa ministeriale (DM 23/85) che prevede una "vita tecnica" pari a 60 anni dopo la quale l'impianto può essere dismesso o sostituito o ammodernato con opportuni adeguamenti tecnici. La vita tecnica della funivia è terminata il 23 agosto del 2012 e la scelta operata dall'allora Circumvesuviana è stata quella dell'ammodernamento. A tal fine è stato approntato un progetto di ammodernamento e adeguamento antisismico delle due stazioni e l'abbattimento delle barriere architettoniche. Per la realizzazione del progetto è stato richiesto un finanziamento alla Regione (proprietaria dell'impianto) che è stato assegnato con delibere regionali n° 34 e n° 39 del 24 febbraio 2014.

L'USTIF non ha ritenuto di poter concedere proroghe per l'esercizio in vista della scadenza della vita tecnica. Ovvero l'unica proroga è stata concessa dal 24 agosto al 10 settembre del 2012. Infatti l'esercizio funiviario, anche nel 2015, non si è svolto.



Nel corso del 2015, tuttavia, in seguito all'autorizzazione a procedere della Regione Campania e dell'USTIF, sono state effettuate due gare: per la messa in sicurezza dell'impianto - come da prescrizioni USTIF - al fine di programmare l'apertura dell'impianto per il 2016 e una seconda gara per l'ammodernamento e l'abbattimento delle barriere architettoniche al fine di rinnovare la vita tecnica.

Nel corso del 2015 è stata acquistata - per fine vita tecnica - anche la fune portante sx che sarà messa in opera all'inizio del 2016.

## **L'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA - GLI ATTI DI CONCESSIONE ED I RELATIVI DISCIPLINARI**

I beni costituenti le infrastrutture ferroviarie, e nel caso della ex Circumvesuviana anche quella funiviaria, nonché il relativo materiale rotabile sono stati dati in concessione alle tre Società dalla Regione Campania con atti del 23 dicembre 2003, per una durata di 30 anni, a partire dal 1 gennaio 2001. I beni, gli impianti e le infrastrutture in argomento, trasferiti alla Regione con l'Accordo di Programma del 10 febbraio 2000, ai sensi dell'art. 8 del D. lgs. n. 422/1997, e concessi in uso a titolo gratuito a Circumvesuviana, MetroCampania Nord Est e SEPSA sono dettagliati negli appositi elenchi allegati agli atti di concessione.

Alla scadenza delle concessioni i predetti beni, nonché quelli successivamente acquisiti, purché a totale contributo pubblico, dovranno essere restituiti, a titolo completamente gratuito, in piena funzionalità, efficienza e sicurezza.

Successivamente alla sottoscrizione degli atti di concessione, in data 15 aprile 2008, per ciascuna ex azienda è stato stipulato il Disciplinare di Concessione, della durata di sette anni, che con nota prot. EAV n.5913 del 15 aprile 2015 è stato prorogato.

Il Disciplinare definisce:

1. gli investimenti per il rinnovo, ampliamento ed ammodernamento dell'infrastruttura e degli impianti tecnologici, precisando i tempi di realizzazione degli stessi;
2. le attività di manutenzione straordinaria necessarie al mantenimento in esercizio in condizioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale;
3. i contributi pubblici eventualmente stanziati sia per la copertura dei costi di gestione dell'infrastruttura, ad integrazione dei proventi derivanti dalla riscossione dei canoni, sia per il finanziamento degli investimenti;
4. eventuali ulteriori impegni del concessionario riguardo alla sicurezza degli impianti e della circolazione dei treni nonché alla disponibilità dell'infrastruttura per l'effettuazione dei servizi passeggeri e merci.

Dopo la fusione i contratti di manutenzione attivi in alcune aziende di provenienza, sono stati estesi a tutti gli impianti analoghi esistenti sull'intera rete sociale. Si è proceduto, quindi, alla predisposizione di Capitolati Tecnici, sia per lavori che per forniture materiali, unici, per quanto possibile, con lo scopo di ottenere economie di scala, attribuendo la regia dei relativi contratti a strutture organizzate per specializzazione. Tuttavia, alla luce delle ben note e persistenti carenze di risorse economiche nonché delle risorse necessarie all'espletamento di tutte le procedure per l'esecuzione dei lavori con ditte esterne (predisposizione dei capitolati di gara, direzione lavori, collaudi, ecc.) e della carenza di forza operaia necessaria per le attività

manutentive interne, le manutenzioni programmate non sempre sono state effettuate con regolarità prediligendo le manutenzioni correttive necessarie al regolare servizio e alla sicurezza degli impianti.

Le principali attività afferenti alla manutenzione dell'Infrastruttura registrate nell'anno 2015 sono di seguito sintetizzate:

#### **Fabbricati ed opere d'arte**

Sono state eseguite attività per la manutenzione ordinaria e straordinaria sull'intera linea ferroviaria EAV di seguito sintetizzate:

- Manutenzione ordinaria opere civili e opere d'arte:
  - Restyling della stazione di Licola;
  - Restyling della stazione di Ercolano;
  - Restyling della stazione di Vico Equense;
  - Restyling della stazione di Gerolomini;
  - Restyling della stazione di Pozzuoli;
  - Ripristino facciate fabbricato della SSE di Agnano;
  - Manutenzione stazione Pompei Santuario.
- Servizio di espurgo.

Tale attività è caratterizzata dai servizi di espurgo e dalla pulizia delle fosse settiche e delle condotte fognarie degli impianti dei siti di tutte le linee;

- Servizio di sfalcio e diserbo lungo linea.

Tale attività prevede il servizio di decespugliamento, sfalcio e diserbo meccanico lungo le scarpate e le sedi ferroviarie;

- Manutenzione ordinaria e straordinaria delle officine presenti sulle linee EAV;
- Progettazione e paratia Pompei Villa dei Misteri;
- Indagini geotecniche e relazione geologica per la progettazione della paratia Pompei Villa dei Misteri.

#### **Armamento**

Si elencano di seguito i lavori più significativi:

##### Rete ex SEPSA:

- ripristino dell'armamento ferroviario sulla tratta fuori esercizio Licola Torregaveta, della Circumflegrea;
- revisione con sostituzione rotaie tratta Pianura Pisani;
- intervento urgente di revisione binario con sostituzione traverse in legno a seguito evento franoso del 5 gennaio 2015, in località denominata Vallone Mandria;



- intervento urgente di risanamento massicciata con sostituzione traverse nel piazzale di Pisani, a seguito smottamento avvenuto nel mese di dicembre 2015;
- livellamento di circa 45.000 m di binario;
- revisione con sostituzione componenti (traversoni di legno e pezzi da scambio), per il ripristino strutturale di diversi deviatori;
- ripristino della corretta geometria di diversi deviatori mediante trattamento termico specialistico con apporti di materiale;
- interventi urgenti di inscrizione spezzoni di rotaie a seguito di rottura saldature alluminio termiche;
- rilievo delle caratteristiche geometriche del binario e dell'infrastruttura ferroviaria a scartamento ordinario, mediante utilizzo di macchina rilevatrice di Rete Ferroviaria Italiana SpA.
- prelievo e smaltimento di traverse in legno F.U.

#### Rete ex MCNE:

- Livellamento del binario per circa ml 72.000 su tutte le linee ex MCNE, così distinto, tratta Cancellò – Benevento per circa ml 30.000, tratta S. Maria Capua – Vetere per circa ml 24.000 e tratta Piscinola – Aversa per circa ml 18.000;
- risanamento massicciata con correzione plano-altimetrica varie tratte Cancellò Benevento;
- sostituzione traverse e rotaie in varie tratte Cancellò - Benevento;
- rifacimento pavimentazione di diversi passaggi a livello Cancellò - Benevento e S. Maria Capua Vetere - Piedimonte Matese;
- interventi urgenti di pulizia sede e cunette a seguito evento alluvionale del 15 ottobre 2015;
- adeguamento plano-altimetrico del tracciato ferroviario nella Galleria "Gran Potenza" per il rispetto del profilo minimo ostacoli al fine di consentire la messa in esercizio dei nuovi treni tipo ALFA 2 – Firema SpA;
- ripristino della corretta geometria di diversi deviatori mediante trattamento termico specialistico con apporti di materiale;
- rilievo delle caratteristiche geometriche del binario e dell'infrastruttura ferroviaria a scartamento ordinario mediante utilizzo di macchina rilevatrice di Rete Ferroviaria Italiana SpA.

#### Rete ex Circumvesuviana:

- risanamento massicciata su varie tratte intera rete;
- sostituzione rotaie su varie tratte intera rete;
- intervento urgente nelle gallerie sorrentine di sostituzione rotaie a seguito attacco elettrolitiche dell'integrità strutturale di quelle in opere;
- livellamento binario per circa 10.000,00;

- rinnovamento della IV linea e tronchini lato monte, della Stazione di Sorrento;
- rifacimento del piazzale ferroviario di San Giovanni a Teduccio per consentire la movimentazione e il carico degli ETR da sottoporre a "REVAMPING";
- rinnovamento con rifacimento pavimentazione di (numerosi) P.L.;
- intervento urgente di sostituzione armamento inghisato galleria Poggioreale – Botticghelle;
- ripristino della corretta geometria di diversi deviatori mediante trattamento termico specialistico con apporti di materiale;
- interventi urgenti di inserimento spezzoni di rotaie a seguito di rottura saldature alluminio termiche;
- fornitura in opera di struttura provvisoria "ESSEN" di sostegno del binario in località Pioppaino, della Linea Napoli Sorrento, per conto della Regione Campania;
- messa in opera di 2 fasci di rotaie da 18 ml in località Volla, della linea Napoli – Nola - Baiano.

#### **Impianti elettrici e di segnalamento**

Di seguito le attività più significative accorse nell'anno in esame:

- Verifiche periodiche ordinarie e straordinarie agli impianti di messa a terra aziendali, come da D.P.R. 462/2001;
- Lavori di manutenzione straordinaria e miglioramento degli impianti elettrici delle stazioni e fermate della rete sociale;
- Manutenzione delle cabine di trasformazione MT/bt dell'infrastruttura ferroviaria aziendale;
- Manutenzione Impianti di Sicurezza-Emergenza;
- Manutenzione alle apparecchiature elettroniche delle casseforti aziendali di stazioni e fermate ferroviarie con apertura/chiusura mediante l'immissione di un codice personale in uso agli addetti alla bigliettazione;
- Revisione/riparazione SSE 003 ex Circumvesuviana;
- Sostituzione e smaltimento apparecchiature elettriche (scaricatori, condensatori e rifasatori) con PCB;
- Revisione/riparazione SSH 025 ex Circumvesuviana;
- Prove ad ultrasuoni per pali di trazione elettrica e relativa sostituzione di quelli maggiormente usurati;
- Realizzazione di blocchi di fondazione per pali di trazione elettrica;
- Progettazione e realizzazione staffaggio per n. 30 pali TE sulla ex Circumvesuviana;
- Sostituzione di filo di contatto e di corda portante della Linea Aerca di Trazione Elettrica della rete ferroviaria dell'ex Circumvesuviana ed ex SEPSA;



- Lavori di manutenzione dell'impianto di trazione elettrica sulle linee ferroviarie dell'intera rete sociale;
- Lavori di riparazione di n. 3 mezzi d'opera su ferro a scartamento ordinario;
- Lavori di canalizzazione, riparazione e posa cavi, nonché ripristino funzionale degli enti appartenenti al segnalamento ferroviario;
- Riparazione c/o revisione di apparecchiature AFO;
- Lavori di riparazione c/o revisione di registratori cronologici di eventi per i PP.L. ex SEPSA;
- Riparazione di componenti ferroviari;
- Revisione relè a disco;
- Fornitura in opera di batterie per l'alimentazione di emergenza degli impianti elettrici;
- Revisione casse di manovra elettriche per PP.L.;
- Revisione casse di manovra elettriche per deviatori ferroviari;
- Fornitura e posa cavi di segnalamento della stazione di Piana di Monte Verna;
- Riparazione di n. 4 caricabatterie per PP.L. della ex MCNE.

### **Impianti tecnologici**

Di seguito le attività più significative:

- Installazione nuova Centrale Termica officina Ponticelli;
- Implementazione impianto di prima pioggia officina di Quarto;
- Ripristino centrale antincendio palazzina IE di Soccavo;
- Ripristino depuratore Piedimonte Matese;
- Installazione e messa in rete di impianti di Videosorveglianza delle stazioni di Triflisco e S. Angelo in Formis;
- Installazione e messa in rete di impianti di Antintrusione per le località di Triflisco, S. Angelo in Formis, Poggioreale COT, Poggioreale Security, Via del Monte e Via Libertà;
- Attivazione attraverso apparati dedicati (router 4g) della rete aziendale presso le fermate di Flocco e Guindazzi (Area Vesuviana);
- Ripristino funzionale parcheggio di Piscinola (Area Ex MCNE);
- Ripristino funzionale e messa in rete parcheggio Stazione di Giugliano (Area Ex MCNE);
- Ripristino funzionale Unità Centrali di Supervisione Automation System (Area Flegrea);
- Ripristino citofonia di emergenza su piattaforma IP (Area Vesuviana);
- Completamento impianti di diffusione sonora nelle stazioni delle linee flegree;

- Attivazione contratto manutenzione UPS Emerson (> 6kVA intera rete EAV);
- Ridondanza ed upgrade della nuova centrale telefonica IP per la migrazione delle utenze ex Sepsa;
- Ripristino e manutenzione sistema Scada Linea NGA;
- Aggiornamento licenze impianto antintrusione Linea NGA.

### **Impianti di risalita**

Nell'infrastruttura ferroviaria ricadono n° 209 impianti di risalita, tra scale mobili, ascensori e montascale.

Tali impianti - ai sensi del D.M. n° 23/1985 - sono soggetti, ai fini della sicurezza, oltre alle revisioni speciali, anche a revisioni generali che prevedono il rilascio del Nulla Osta Tecnico dell'USTIF e l'autorizzazione alla riapertura da parte della Regione Campania per la rimessa in esercizio.

Nel corso del 2015 sono state effettuate, tra speciali e generali, circa 80 revisioni.

### **Impianti speciali**

Nel corso del 2015, oltre le attività di manutenzione ordinaria - ai sensi del D.M. del 1 dicembre 1975 e raccolta R/09 - si è provveduto all'adeguamento delle centrali termiche dell'Officina di Soccavo, del Palazzo di direzione di Corso Garibaldi e dell'edificio di Direzione di Fuorigrotta per il quale si è provveduto anche alla sostituzione di tutto l'impianto di trattamento aria.

## **LA GESTIONE**

Come noto, l'art. 16 del D.L. 83/2012 aveva sancito disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto prevedendo, in particolare, con il comma 5, che il Commissario *ad acta* nominato provvedesse ad una ricognizione della consistenza dei debiti e dei crediti delle società esercenti il trasporto regionale ferroviario e, conseguentemente, elaborasse un piano di rientro dal disavanzo accertato e un piano dei pagamenti.

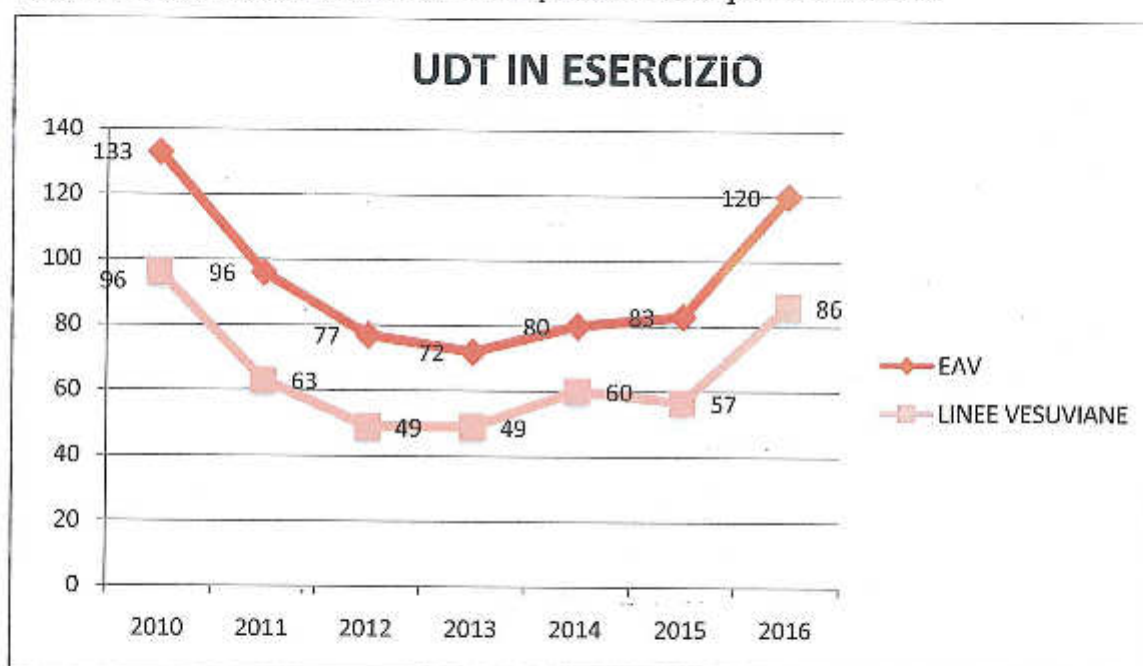
Il Commissario *ad acta*, dr. Pietro Voci, nominato con D.M. del 9 novembre 2012, ha elaborato il piano di rientro dell'EAV, individuando gli interventi necessari al perseguimento delle finalità sopra indicate e all'equilibrio economico della società, nonché le necessarie azioni di riorganizzazione, riqualificazione e potenziamento del sistema di mobilità su ferro.

Il 24 dicembre 2013 è avvenuta l'approvazione finale dei Piani di rientro e dei pagamenti con la sottoscrizione dell'Accordo tra MIT, MEF e Regione Campania (registrato alla Corte dei Conti il 26 febbraio 2014).

Uno degli effetti significativi del Piano Voci è stato quello di pagare parzialmente i creditori 'ante 2013' e, conseguentemente, riavviare gli acquisti di materiali di ricambio e le manutenzioni del materiale rotabile e delle infrastrutture. Purtroppo la crisi finanziaria di liquidità dell'azienda continua e questo incide in modo negativo nei rapporti commerciali.



L'effetto sulla disponibilità dei treni circolanti è stato quello di invertire il trend proiettato a tutto il 2016, in cui si punta a raggiungere una disponibilità reale di materiale circolante sulle linee EAV complessivamente pari a 120 UDT:



La disponibilità media di materiale rotabile nel corso dell'anno 2015 è stata la seguente:

- linee vesuviane (dotazione effettiva di n. 85 UDT):
  - o n. 56,7 UDT mediamente disponibili;
- linea suburbana NA-Cancello-BN (dotazione di n. 8 UDT):
  - o n. 4,2 UDT mediamente disponibili;
- linea suburbana Napoli - Caserta - Piedimonte Matese (dotazione di n. 14 UDT):
  - o n. 5,7 UDT mediamente disponibili;
- linea metropolitana (dotazione di n. 12 UDT):
  - o n. 3,4 UDT mediamente disponibili;
- linee flegree (dotazione di n. 30 UDT):
  - o n. 13,1 UDT mediamente disponibili;

Complessivamente, rispetto ad una dotazione effettiva di n. 149 UDT si è raggiunta una disponibilità media, nel corso del 2015, di n. 83 UDT rispetto all'intera rete EAV.

Di seguito si riporta una sintesi degli investimenti messi in campo per il rinnovo del materiale rotabile sia in termini di nuovi acquisti che di revamping in relazione all'esigenza di abbassarne l'età media e, conseguentemente, aumentarne l'affidabilità.

Le ultime attività di revamping, in particolare, che l'EAV ha messo in campo sono in attuazione alla D.G.R. n. 378 del 24.09.2013, con cui la Giunta Regionale della Campania, nell'ambito delle Misure di accelerazione della spesa in attuazione alla DGR n. 148/2013, aveva programmato il revamping di n. 41 UDT, di proprietà regionale, per

l'esercizio del trasporto pubblico locale sulle linee vesuviane, suburbane e flegree (il riferimento è ai n. 12 Fe 220, n. 25 T 21, n. 1 ET 82, n. 2 TIBB 125, n. 1 Ale 126).

RIEPILOGO INTERVENTI DI REVAMPING E NUOVE COSTRUZIONI					Treni nuovi		Treni in revamping	
					FONTI STATALI / REGIONALI	FONTI EUROPEE	FONTI STATALI / REGIONALI	FONTI EUROPEE
Linea	Tipo	Intervento	Fornitore	N° UDT				
exCircum	METROSTAR	nuovo	ANSALDO/ FIREMA	26	M Euro 110	M Euro 145	M Euro 0	M Euro 81
	Fe 220	revamping	EUROMAINT RAIL GMBH	12				
	T 21	revamping	TITAGHARGH FIREMA ADLER SPA	25				
exSepes	ET 400	revamping	R.T.I. CPF EXECUTIVE Consorzio Stabile / Contactad	10				
	ET 82	revamping	EUROMAINT RAIL GMBH	1				
	ETR ALPHA 3	nuovo	TITAGHARGH FIREMA ADLER SPA	12				
ex MCNE	TIBB 125	revamping	EUROMAINT RAIL GMBH	2				
	Ale 126	revamping	MONTICELLI GROUP srl	1				
	ETR ALPHA 2	nuovo	TITAGHARGH FIREMA ADLER SPA	9				
	MA100	revamping	B.B. BARI srl	3				
		TOTALE		101				

L'obiettivo è avere un parco treni adeguato allo svolgimento del futuro esercizio ferroviario in Regione Campania.

Lo stato dell'arte e le previsioni di avanzamento delle commesse sono di seguito riepilogati:

#### Linee vesuviane

- Fornitura n. 26 nuovi Metrostar

La fornitura si è conclusa il 22 marzo 2015 con l'immissione in servizio del 26° e ultimo ETR.

Sulla commessa di fornitura dei Metrostar l'EAV, in data 11 marzo 2014, aveva proposto dinanzi al Tribunale di Napoli un ricorso per accertamento tecnico preventivo ex art. 696 c segg. del c.p.c. nei confronti di Ansaldo Breda SpA, in proprio e in qualità di mandataria dell'ATI, lamentando danni per la forte indisponibilità di ETR per l'esercizio connessi a vari malfunzionamenti dei Metrostar; successivamente, in data 20 marzo 2014, Ansaldo Breda SpA, in proprio e quale mandataria dell'ATI, si è costituita



in giudizio, contestando integralmente gli assunti e le pretese risarcitorie di EAV.

In data 15 aprile 2014, il Tribunale di Napoli ha proceduto alla nomina del CTU concedendo il termine di 210 giorni per il deposito dell'elaborato peritale e le Parti hanno provveduto alla nomina dei rispettivi Consulenti Tecnici di Parte.

Nel corso delle attività peritali, il CTU, considerata la più volte rappresentata volontà delle Parti di addivenire al componimento bonario del contenzioso, ha chiesto ed ottenuto due ulteriori proroghe, rispettivamente al 5 aprile 2016 e poi, da ultimo, al 5 luglio 2016, per il deposito dell'elaborato peritale.

Infine, in data 4 aprile 2016, le Parti, a seguito di laboriose trattative, anche tenuto conto del reciproco interesse connesso al più efficiente esercizio di un servizio di pubblica utilità, sono addivenute alla decisione di comporre bonariamente il contenzioso in essere, firmando un Atto Transattivo la cui efficacia è condizionata all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni da parte sia del Commissario ad acta V sia di Firema in A.S., tenuto conto dell'assoggettamento di quest'ultima ad una procedura di amministrazione straordinaria ai sensi del D.L. 347/2003.

Nel merito l'atto transattivo, prevede:

- L'estensione della garanzia sull'intera flotta Metrostar fino al 31 dicembre 2017;
  - La continuità delle attività a carico di Ansaldo Breda per la soluzione delle problematiche tecniche evidenziate, con la realizzazione di un "treno tipo" al quale conformare tutti gli altri Metrostar;
  - La realizzazione da parte di Ansaldo Breda delle attività di manutenzione "annuale" e "quinquennale" in scadenza nel biennio 2016-2017;
  - Il pagamento delle somme dovute ad AnsaldoBreda solo a valle dell'effettiva realizzazione delle attività dalla stessa dovute e, quindi, dell'effettiva disponibilità per l'esercizio dei treni Metrostar.
- Revamping n. 12 ETR Fc220

Il 22 dicembre 2014 sono stati stipulati n. 2 contratti con la Euromaint Rail GmbH per due lotti da n. 6 ETR cadauno, per complessivi Euro 23.604.532,00; a dicembre 2015 è stato rilasciato il Nulla Osta Tecnico (N.O.T.) con prescrizioni, da parte del Ministero dei Trasporti, sulla progettazione esecutiva presentata. Ciò ha consentito la consegna lavori da parte di EAV che prevede, contrattualmente, il completamento delle attività da parte della Ditta appaltatrice entro l'anno 2016. Le date di effettiva reimmissione in esercizio dovranno tenere conto dei tempi occorrenti per le prove con l'USTIF e di eventuali ritardi sui lavori da parte del fornitore, anche in considerazione delle attività da mettere in campo per l'ottemperanza di alcune prescrizioni tecniche contenute nel NOT.

- Revamping n. 25 ETR T21

Il 7 gennaio 2015 sono stati stipulati n. 4 contratti con la Titaghargh Firema Adler Spa, per un lotto da n. 7 ETR e tre lotti da n. 6 ETR cadauno, per complessivi Euro 36.527.500,00; a dicembre 2015 è stato rilasciato Nulla Osta Tecnico (N.O.T.), con prescrizioni, da parte del Ministero; entro l'anno è previsto contrattualmente il completamento delle attività; anche in questo caso le date di effettiva reimmissione in esercizio dovranno tenere conto dei tempi occorrenti per le prove con USTIF e di eventuali ritardi sui lavori da parte del fornitore, anche in considerazione delle attività



da mettere in campo per l'ottemperanza di alcune prescrizioni tecniche contenute nel NOT.

#### **Linee flegree**

- Revamping n. 13 ET 400

Il contratto con R.T.I. Cpf Executive Consorzio Stabile / Contact Srl risale al 6 aprile 2009 con un atto aggiuntivo del 23 gennaio 2014 per complessivi Euro 13.727.568,00; i lavori sono in corso; ad oggi sono stati consegnati e messi in esercizio n. 5 ETR 'revampizzati', di cui il prototipale già a fine 2013, il secondo a giugno 2014, il terzo, il quarto e il quinto della serie (ET403, ET404 e ET406) rispettivamente a febbraio, a giugno e a dicembre del 2015; entro la fine del 2017 è previsto il completamento delle attività, al netto di ritardi di consegna da parte dell'impresa.

- Fornitura n. 12 nuovi ETR ALPHA 3

La fornitura fu commissionata alla Firema S.p.A. dalla ex SEPSA e successivamente assunta in gestione dalla Regione Campania a valere sui fondi resi disponibili dall'Intesa Istituzionale di Programma APQ per complessivi Euro 68.486.428,00. I lavori sono in corso e si prevede la consegna dell'unità prototipale, subordinatamente alla correntenza dei pagamenti da parte della Regione Campania, entro ottobre 2016 e il completamento della fornitura entro la fine del 2017.

- Revamping n. 1 ET 82

L'11 marzo 2015 è stato stipulato il contratto con la Euromaint Rail GmbH per Euro 1.200.000,00; è in corso l'iter tecnico/amministrativo per il rilascio del N.O.T. da parte del Ministero dei Trasporti sulla progettazione esecutiva presentata per consentire la consegna lavori da parte di EAV; entro 7 mesi dal rilascio del N.O.T. è previsto il completamento delle attività.

#### **Linee suburbane**

- Revamping n. 2 UDT TIBB 125

L'8 giugno 2015 è stato stipulato il contratto con la Euromaint Rail GmbH per Euro 4.000.000,00; è in corso l'iter tecnico/amministrativo per il rilascio del N.O.T. da parte del Ministero dei Trasporti sulla progettazione esecutiva presentata per consentire la consegna lavori da parte di EAV; entro 6 mesi dal rilascio del N.O.T. è previsto il completamento delle attività.

- Revamping n. 1 ALE 126

Il 29 giugno 2015 è stato stipulato il contratto con la Monticelli Group Srl per Euro 1.316.048,00; è in corso l'iter tecnico/amministrativo per il rilascio del N.O.T. da parte del Ministero dei Trasporti sulla progettazione esecutiva presentata per consentire la consegna lavori da parte di EAV; entro 6 mesi dal rilascio del N.O.T. è previsto il completamento delle attività.

- Fornitura n. 9 nuovi ETR ALPHA 2

La fornitura fu commissionata alla Firema SpA dalla ex MCNE e successivamente assunta in gestione dalla Regione Campania a valere sui fondi resi disponibili dall'Intesa Istituzionale di Programma APQ del 6 aprile 2006. Il contratto con la Titaghargh Firema Adler SpA è stato stipulato nel 2014 per Euro 43.672.495,00. I lavori

sono in corso; due ETR sono attualmente presso l'ANSF per l'omologazione al transito sulle linee RFI mentre un terzo ETR è stato consegnato ad EAV a gennaio 2015 e, attualmente, sta effettuando le prove sulla tratta sociale, propedeutiche all'immissione in servizio da parte dell'USTIF; entro giugno 2016 si prevede l'immissione in esercizio dell'unità prototipale; entro maggio 2017 è previsto il completamento delle attività.

### **Linea metropolitana**

#### **- Revamping n. 3 MA100**

Relativamente alla commessa in oggetto, commissionata alla B.B. BARI S.r.l. con un contratto stipulato il 26 aprile 2010 originariamente per n. 15 UDT, le prime 9 UDT furono consegnate e immesse in esercizio mentre sono, tuttora, in revamping n. 3 UDT, di cui, in particolare:

- o n. 2 UDT sono presso Metronapoli per il montaggio delle apparecchiature SCMT a cura di Ansaldo STS,
- o n. 1 UDT è presso le officine B.B. BARI Srl,

e si prevede la messa in servizio delle prime due entro giugno 2016.

Delle rimanenti n. 3 UDT, rispetto alla commessa originaria, è in corso la verifica contrattuale per l'eventuale riavvio delle attività.

### **CONCESSIONE PER ACQUISTO, GESTIONE E VALORIZZAZIONE DEL PARCO AUTOBUS REGIONALE**

In base alla Concessione stipulata in data 11 aprile 2005 tra la Società EAV e la Regione Campania, quest'ultima si è obbligata a versare alla Società le risorse finanziarie per il rinnovo del parco autobus regionale, con conseguente acquisto diretto da parte dell'EAV di nuovi automezzi e la loro concessione in usufrutto oneroso alle aziende di trasporto operanti sul territorio regionale.

Ad oggi risultano acquistati n. 798 autobus affidati in usufrutto oneroso ad operatori pubblici e privati che svolgono la propria attività in ambito regionale. Il canone di usufrutto è stato quantificato nella misura del 5% del costo di acquisto dei bus per i primi otto anni di vita dei beni e dell'1,5% del costo per i successivi anni.

La riscossione di tali canoni procede a rilento per le difficoltà finanziarie di tutte le aziende di trasporto. Nel corso del 2015 sono stati attivati, con alcune aziende, azioni legali per il recupero dei canoni non riscossi e sottoscritti, con talune altre, piani di rientro dal debito. In particolare è stato firmato un Atto di transazione con la Società ANM SpA per un piano di rientro dal debito dilazionato in 48 mesi per un importo pari ad Euro 12.057.807,75.

Per quanto concerne gli aspetti tecnici delle attività afferenti la Concessione con la Regione Campania per l'acquisto di autobus, si rappresenta quanto segue:

#### **Collaudi di fine garanzia**

La flotta bus è andata definitivamente fuori garanzia. Il numero degli autobus collaudati presso i depositi degli esercenti con i costruttori interessati, a tutto il 31 dicembre 2015, copre il 95% del totale parco autobus regionale.



### *Monitoraggio LCC (Costo del Ciclo Vita)*

Con la fine della garanzia base offerta sui veicoli della flotta EAV e con l'esito positivo dei relativi collaudi di fine garanzia, il costruttore rientra in possesso delle polizze fideiussorie ma continua ad avere l'obbligo di garantire la durata delle Parti Principali riferita al costo del ciclo di esercizio convenzionale dichiarate in sede di gara e regolamentate dal capitolato tecnico.

### *Collaudi di restituzione e attività propedeutiche alle riassegnazioni*

Per effetto delle reiterate riduzioni dei servizi di trasporto pubblico locale, alcune delle aziende usufruttuarie di veicoli della flotta EAV hanno richiesto di restituire gli autobus rescindendo il contratto di usufrutto oneroso sottoscritto con EAV. A tal proposito EAV, in accordo con la Regione Campania, procede alle verifiche tecniche ed amministrative propedeutiche alla risoluzione e alle successive riassegnazioni dei veicoli ai nuovi usufruttuari designati dalla Regione. Nel 2015 la Regione Campania ha intimato il ritiro di 19 autobus (9 ex ACMS e 10 CLP) da mettere nella disponibilità della divisione gomma di EAV. Al 31 dicembre 2015 sono stati ritirati n°9 bus ex ACMS e n° 3 bus dei 10 assegnati a CLP.

### *Certificati di Proprietà*

Nel corso del 2015 si è provveduto a completare la richiesta di emissione dei Certificati di Proprietà residui presso il PRA.

### *Interfacciamento Sistemi Informativi di Bordo (SIB) e centrale di terra*

Il progetto originale, che prevedeva la realizzazione di una centrale EAV di monitoraggio della flotta, è stato sospeso nel corso del 2012. Un'eventuale ripresa dovrà comportare un maggiore impiego di risorse fisiche ed economiche al momento non quantificabile.

La suddetta centrale EAV, in linea con quanto previsto nella convenzione tra EAV e Regione, dovrebbe servire anche come strumento per il monitoraggio del corretto utilizzo e dello stato manutentivo della flotta.

## **SERVIZIO IN CONCESSIONE DI DISTRIBUZIONE DELL'ENERGIA ELETTRICA VOTIVA**

Il servizio di distribuzione dell'energia elettrica votiva nell'ambito cimiteriale di Napoli è stato affidato all'EAV in base alla concessione stipulata con il Comune di Napoli in data 9 giugno 1987 e costituisce parte dell'attività storica svolta dall'Ente.

L'anzidetta concessione, scaduta a fine giugno 2007, è stata prorogata più volte ma nel 2015 il Comune di Napoli ha provveduto ad espletare tutte le procedure per bandire la gara d'appalto per l'attribuzione del servizio. Sono in corso trattative tra EAV e Comune di Napoli. In caso di decadenza della Concessione, sarà dovuto un indennizzo per la società che si stima, ad oggi, di circa 7 milioni di Euro.

## **SITUAZIONE ECONOMICA AZIENDALE**

Il bilancio dell'esercizio 2015 evidenzia una perdita di 26.422 migliaia di Euro.

L'andamento economico aziendale è sinteticamente rappresentato nella tabella seguente che indica separatamente i ricavi e di costi relativi alla gestione dei settori ferroviario,

automobilistico e funiviario e non include quelli relativi alla gestione del parco rotabile regionale ed al servizio di distribuzione dell'energia elettrica votiva nell'ambito cimiteriale di Napoli;

	Ferrovia	Autolinee
Valore della produzione	210.159	56.895
Costi della produzione	225.668	66.803
Differenze tra costi e valore della produzione	(15.510)	(9.908)

A livello aziendale, il valore della produzione è pari a 278.584 migliaia di Euro mentre i costi della produzione ammontano a 302.256 migliaia di Euro.

L'andamento dei ricavi e dei costi, che sarà oggetto di analisi approfondita nella Nota Integrativa al bilancio, produce, per l'anno in esame, una differenza negativa tra valore e costi della produzione, pari a 23.672 migliaia di Euro; il risultato prima delle imposte, è negativo per 26.086 migliaia di Euro.

Sul risultato di esercizio al 31 dicembre 2015 incidono in maniera rilevante i seguenti fattori:

- gli accantonamenti per rischi su investimenti, per Euro migliaia 20.978;
- gli altri accantonamenti per rischi, per Euro migliaia 4.688;
- gli accantonamenti per rischi sui corrispettivi ferroviari ed automobilistici, per Euro migliaia 12.303;
- il risultato gestionale negativo del servizio automobilistico, per un importo di 11.250 migliaia di Euro.

Per quanto concerne il settore autolinee, si rimanda al paragrafo "Divisione Trasporto Automobilistico".

## I CONTRATTI DI SERVIZIO

I contratti di servizio delle ex società ferroviarie poi incorporate in EAV, aventi scadenza 31 dicembre 2011, furono prorogati fino al 31 marzo 2013.

EAV, con nota del 26 marzo 2013, espresse la volontà di non accettare alcuna ulteriore proroga dei contratti in quanto il corrispettivo proposto dalla Regione Campania risultava insufficiente a coprire i costi attesi di gestione.

Conseguentemente, la Regione Campania impose all'EAV, con Decreto Dirigenziale n. 57 del 28 marzo 2013, gli obblighi di servizio, ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007, riconoscendo alla Società le compensazioni nella misura e con le modalità previste dall'allegato unico al citato Regolamento.

La rendicontazione dei costi sostenuti nell'esercizio 2013 è stata predisposta dalla Società separatamente per le due gestioni (trasporto e infrastruttura), specificando i ricavi e altri proventi, i costi di gestione articolari per macro aree ("Esercizio", "Manutenzione", "Commerciale e marketing" e "Amministrativa") nonché i costi di natura fiscale unitamente alla remunerazione del capitale investito.



La differenza tra ricavi e costi connessi alla gestione del trasporto è risultata essere pari ad oltre 14 milioni di Euro. Tale gap ha coinciso con quanto emerso nell'ambito del piano di rientro 2013-2017 predisposto dal Commissario *ad acta* ex art. 16, comma 5, della L. 134/2012, in cui si evidenzia che dall'applicazione del modello dei costi *standard* emerge un divario tra ricavi e costi pari a circa 15 milioni di Euro.

Il documento di rendicontazione analitica è stato inviato alla Direzione Generale per la mobilità della Regione Campania in data 14 aprile 2015, con nota prot. n. 5744. Tale documento accerta che il valore della compensazione per l'anno 2013, pari a circa 152 milioni di Euro, unitamente all'integrazione di 15 milioni di Euro prevista dal Piano di rientro ex art. 16 del D. L. n. 83/2012, è congruo rispetto ai costi sostenuti dalla Società nello stesso periodo per lo svolgimento degli obblighi di servizio.

Successivamente, in data 27 agosto 2015, con prot. n. 12553, è stato trasmesso anche il documento di rendicontazione analitica relativo all'anno 2014.

A fronte di tali rendicontazioni, il Dipartimento delle Politiche Territoriali, con decreto n. 53 del 23 novembre 2015 ha liquidato tutti i residui corrispettivi di competenza degli anni 2013 e 2014 al netto di Euro 1.028.611 per l'anno 2013 e di Euro 3.682.384 per l'anno successivo.

E' attualmente in corso di predisposizione la rendicontazione relativa all'esercizio 2015.

## IL CONTENZIOSO

Nel corso del 2015 l'incremento del contenzioso ha interessato, principalmente, quello con il personale che trae origine dal rapporto di lavoro, mentre si è assistito ad una riduzione nel numero delle azioni di recupero crediti da parte di fornitori, appaltatori e concessionari in parte pagati in virtù del piano quinquennale di rientro del debito EAV attuato dal Commissario *ad acta* di cui all'art. 16, comma 5, D.L. 22 giugno 2012, n. 83, convertito dalla L.134/12.

Il contenzioso con i concessionari e con gli appaltatori degli interventi di adeguamento dell'infrastruttura della società resta, comunque, quello di maggiore rilevanza economica e che discende, sostanzialmente, sia dal blocco dei pagamenti dei lavori e delle forniture per i quali la Società figura soggetto attuatore per conto della Regione Campania, sia dall'inefficacia dei piani attuativi VIII, IX e X, dichiarata dalla Regione Campania nel 2010.

I contenziosi in corso con i concessionari minacciano seriamente la continuità aziendale e solo l'intervento legislativo, da ultimo il D. Lgs n. 133/14 così come modificato dalla Legge di Stabilità n. 208 del 30.12.15, ha scongiurato questo pericolo anche attraverso la previsione della sospensione delle azioni esecutive intentate dai fornitori fino al 31 dicembre 2016, garantendo alle società esercenti il TPL su ferro la disponibilità di capitali necessari ad assicurare la continuità del servizio erogato.

Si evidenzia che più volte è stato rappresentato al socio unico Regione Campania che, nella qualità di soggetti attuatori dell'ampliamento e ammodernamento della Metropolitana regionale, le società, poi incorporate in EAV, avevano contratto molteplici impegni con concessionari ed appaltatori per la realizzazione di opere di proprietà regionale. Ciò sulla base di progetti e risorse finanziarie nella esclusiva disponibilità della Regione, senza che il patrimonio delle società si incrementasse. Infatti, l'Ente non ha mai dotato le società di adeguate risorse finanziarie o di un patrimonio tali da



consentire di rispondere autonomamente degli impegni assunti e da tenere indenne le risorse destinate all'esercizio del trasporto pubblico.

La Società si è vista, pertanto, costretta ad intraprendere numerose azioni giudiziarie nei confronti della Regione per il recupero dei crediti iscritti a bilancio.

Per maggiori informazioni sui contenziosi passivi in essere si rinvia a quanto riportato in Nota integrativa al paragrafo "Fondi per rischi ed oneri".

In merito ai contenziosi attivi nei confronti dell'Ente, oltre a quanto già riportato in Nota Integrativa al paragrafo "Crediti verso controllante", circa le azioni giudiziarie poste in essere per il recupero dei crediti iscritti a bilancio, si segnala quanto segue:

- Il Tribunale di Napoli su istanza di EAV ha emesso di n. 2 decreti ingiuntivi in danno della Regione Campania, per il recupero degli importi di forniture e servizi pagati a ditte appaltatrici per interventi infrastrutturali nell'ambito dell'ammodernamento e potenziamento del Sistema Metropolitano Regionale, di cui ai vari Piani Attuativi approvati con deliberazioni della Giunta Regionale. Il primo per un importo di Euro 4.831.316,00 per i crediti ex Sepsa e l'altro di Euro 2.869.353,00 per quelli ex Circumvesuviana. La Regione ha opposto i predetti DD.II. sostenendo, tra l'altro, che i crediti per cui si procede sono stati già liquidati in quanto compresi nel piano di rientro approvato e per il quale l'Ente avrebbe già versato 280 milioni di Euro. Per il recupero dei crediti vantati dall'ex MCNE, pari a circa Euro 20.000.000,00 è stato intrapreso un giudizio civile ordinario.
- Con atto notificato il 15 novembre 2013 è stato proposto ricorso nei confronti della Regione Campania per l'annullamento del silenzio inadempimento serbato dall'Ente sull'atto notificato in data 16 agosto 2013 e del 19 agosto 2013 con il quale EAV ha diffidato l'amministrazione resistente a provvedere all'immediata adozione di provvedimenti di conclusione dei procedimenti attivati con delibere di G.R. n. 533 e 534 del 2 luglio 2010 e, comunque, alla riattivazione dell'efficacia dei provvedimenti di concessione dei finanziamenti; ha altresì chiesto l'accertamento dell'obbligo della Regione di portare a conclusione il procedimento di annullamento in autotutela avviato con le deliberazioni di G.R. n. 533 e 534 del 2 luglio 2010. EAV ha altresì domandato la condanna al risarcimento di tutti i danni patrimoniali e non, subiti per l'effetto della mancata conclusione dei procedimenti amministrativi avviati con le delibere richiamate e, per l'effetto, della perdurante sospensione dell'efficacia esecutiva delle deliberazioni di G.R. n. 1502 del 2 ottobre 2009, n. 150 del 25 febbraio 2010, n. 458 del 25 marzo 2010, recanti, rispettivamente, approvazione del settimo, nono e decimo piano attuativo del programma generale degli interventi infrastrutturali approvato con D.G.R. n. 1282 del 5 aprile 2002, danni provvisoriamente quantificati nella misura di circa 245 milioni di Euro.

Con ricorso per motivi aggiunti, notificato in data 9 maggio 2014, l'EAV ha, altresì, impugnato la delibera n. 39 del 24 febbraio 2014, pubblicato in B.U.R.C. n. 17 del 10 marzo 2014, con la quale la G.R.C. ha stabilito la conclusione del procedimento amministrativo avviato con le deliberazioni n. 533 e 534 del 2 luglio 2010 ed ha revocato la deliberazione n. 458 del 25 marzo 2010, recante aggiornamento e sostituzione dei programmi di intervento contenuti nelle deliberazioni n. 1502 del 2 ottobre 2009 e n. 150 del 25 febbraio 2010, di approvazione del settimo e nono piano attuativo della programmazione regionale nel settore dei trasporti.