



RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signor Socio,

il progetto di bilancio dell'esercizio 2009, sottoposto al Suo esame ed alla Sua approvazione, riporta una perdita di € 9.701.972.

Con la presente relazione si fornisce un'analisi generale, fedele, equilibrata ed esauriente della situazione della società e dell'andamento e del risultato della gestione appena trascorsa, nel suo complesso e nei vari settori in cui essa ha operato nonché una descrizione dei principali rischi ed incertezze cui la società è esposta, segnalando gli aspetti salienti rispetto a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice Civile, come modificato dall'art. 1, comma 1, del D.Lgs. n. 32/2007. I dati di sintesi, di seguito forniti, sono, per quanto concerne l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009, direttamente riconducibili al bilancio stesso e corrispondono alle scritture contabili, così come i dati riferiti agli esercizi precedenti i quali sono stati desunti dai corrispondenti bilanci di esercizio regolarmente approvati a cui direttamente sono riconducibili.

Al fine di valutare il risultato economico indicato è opportuno ricordare che:

- ✓ EAV Bus, costituitasi nel giugno 2007, inizia le attività operative di gestore di servizi di Trasporto Pubblico Locale il 15 aprile 2008 rilevando i servizi delle Autolinee Schiano. Il 1° maggio 2008 la società è stata beneficiaria di una scissione parziale e proporzionale dei rami d'azienda del trasporto automobilistico di Circumvesuviana Srl, SEPSA SpA e MetroCampania NordEst Srl, società controllate dall'Ente Autonomo Volturno Srl, in attuazione della delibera N. 1767 dell'ottobre 2006 della Giunta Regionale della Campania;
- ✓ Il 2009 rappresenta il primo esercizio di 12 mesi di attività di EAV Bus. Pertanto, i dati economici e gestionali, anche se comunque comparati con gli esercizi precedenti esprimono un raffronto non completamente omogeneo, considerato che le attività operative dell'esercizio 2008 (maggio – dicembre), hanno riguardato un periodo di soli otto mesi e che, nel 2007, l'azienda non ha effettuato attività di esercizio;
- ✓ EAV Bus sta preparando le modifiche del piano industriale 2009 – 2012 alla luce delle acquisizioni effettuate nel corso dell'esercizio e della fusione per incorporazione della società Vesuviana Mobilità avvenuta il 30.11.2009, con decorrenza a partire dal 1° dicembre, di cui si parlerà più approfonditamente in seguito ed in nota integrativa. Pertanto, alla data del presente progetto di bilancio il Socio unico non ha ancora approvato il nuovo piano industriale che dovrà tenere conto della suddetta incorporazione.



Altre Informazioni

Nell'ottobre del 2009 EAV Bus ha modificato il proprio modello di corporate governance, passando da un'organizzazione fondata su di un Amministratore Unico ad un modello basato su di un Consiglio d'Amministrazione costituito da 3 membri: Presidente, Amministratore Delegato e Consigliere.

Come anticipato, il 2009, è il primo anno pieno di attività della Società, caratterizzato dalla crescita delle attività di trasporto pubblico su gomma sia per effetto delle acquisizioni, di servizi e societarie, per linee esterne, effettuate nel corso dell'esercizio, sia per effetto dello sviluppo dei servizi preesistenti.

In particolare, sul fronte delle acquisizioni, EAV Bus ha effettuato le seguenti operazioni:

- ✓ A marzo 2009, ha proceduto all'acquisizione dei servizi della ditta Pegaso, nel bacino ischitano, rilevando successivamente dalle liste di mobilità 12 operatori di esercizio ed 1 addetto all'esercizio, già dipendenti della società Pegaso, con un contratto di servizio del valore di € 315.039 per l'esercizio di 160.000 Km. su base annua;
- ✓ Ad ottobre 2009, ha proceduto all'acquisizione temporanea fino a luglio 2010 dei servizi della ditta Izzo, nel bacino beneventano, rilevando successivamente dalle liste di mobilità 8 operatori di esercizio ed 1 dipendente amministrativo, già in forza alla predetta società, con contratti di servizio complessivi tra Regione Campania e Provincia di Benevento del valore di € 350.157,78 per l'esercizio di 206.266 km. su base annua;
- ✓ Il 30.11.2009, ha effettuato una fusione per incorporazione della società Vesuviana Mobilità Srl, composta da 3 quadri, 19 impiegati e 179 operai, per un totale di 201 dipendenti, N. 62 autobus di proprietà, contratti di servizio complessivi per € 6.453.880 per l'esercizio di 2.710.473 km su base annua. I saldi patrimoniali di fusione e le informazioni contabili correlate, sono riportati integralmente in nota integrativa.

Lo sviluppo dei servizi offerti, ha riguardato:

- ✓ Le integrazioni di servizi nel bacino vesuviano - sorrentino, con l'accordo "Unico Costiera" per km. 91.824 ed un ricavo aggiuntivo di € 325.992. Il potenziamento è stato effettuato nei mesi estivi e, successivamente, è stato esteso a tutto l'anno a partire dal 23.11.2009 con percorrenze complessive annue pari a 175.368 Km;
- ✓ Le integrazioni nel Comune di Monte di Procida, nel bacino flegreo, per il potenziamento della linea Torregaveta - Monte di Procida ed un ricavo aggiuntivo di € 20.000, atteso anche per il 2010;



Complessivamente, nel 2009, EAV Bus ha sviluppato il seguente volume di produzione:

Bacino	Km
Beneventano	2.337.740
Flegreo	5.065.471
Ischia	3.846.938
Nolano - avellinese	3.811.233
Vesuviano - sorrentino	4.646.265
Unico Costiera	91.824
Vesuviana Mobilità	225.873
Totale Bus/KM	20.025.344

Il numero di dipendenti medio, comprensivo dei 5 dirigenti, è pari a 1.228 unità per l'esercizio 2009. Al netto dei dipendenti derivanti dalle operazioni di acquisizione dei servizi di altre società e dalla fusione con Vesuviana Mobilità (in totale N. 29,58 unità medie) ed al netto del saldo distaccati medi presso e da terzi (N. 11,75), tale numero medio di dipendenti sarebbe stato pari a 1.186,67 unità, quindi ampiamente in linea con le 1.194 unità medie previste nel piano industriale.

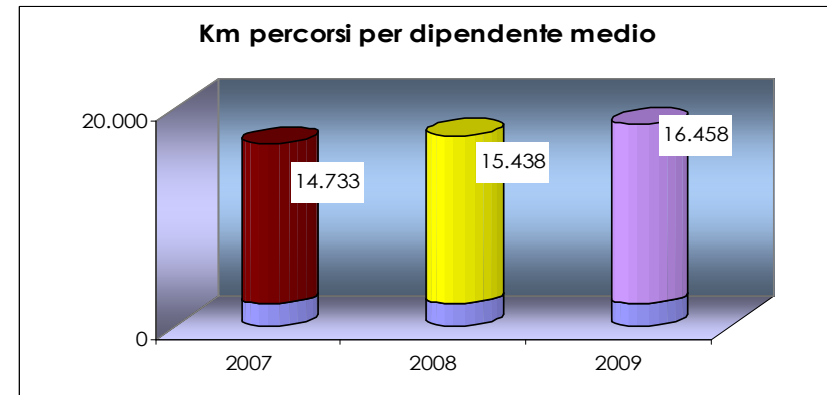
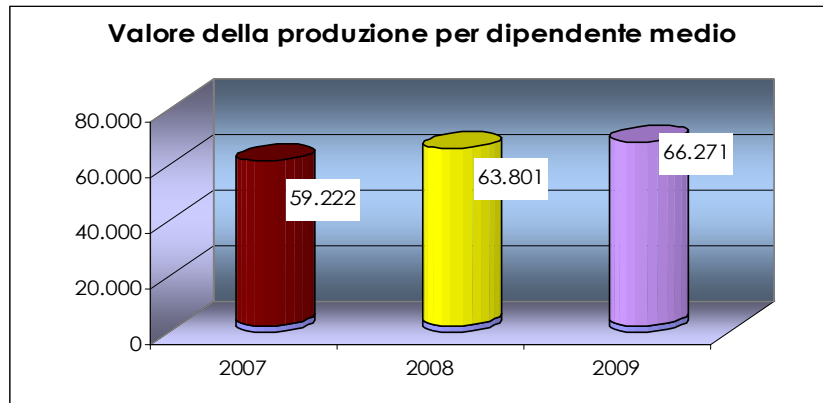
Il costo del personale, riportato in bilancio, è pari ad € 58.822.624, da cui, per arrivare al costo del lavoro, vanno esclusi i costi del personale distaccato presso terzi (€ 737.294), mentre vanno inclusi i costi del personale distaccato presso EAV Bus da terzi (€ 148.364), riportando il valore ad effettivi € 58.233.694, superiore al valore dei costi del personale stimati in € 57.483.862 nel piano industriale 2009 - 2012.

Va però ricordato che nel Piano industriale non era stato appostato il rinnovo del CCNL, non più rimborsato da parte dello Stato, come meglio si dirà in seguito, e quindi, al netto di tale onere (€ 1.396.265), il risultato ottenuto, pari ad € 56.837.429, è migliore della previsione del Piano industriale.

Il costo medio del lavoro si attesta dunque ad un valore di € 47.061,22 /unità, calcolato, considerando il valore anche al netto dei rimborsi degli oneri di malattia (€ 971.965), nella misura di € 57.261.729, diviso il numero medio dei dipendenti al netto dei distaccati (1.216,75).

Il costo medio del personale da bilancio è pari ad i costi lordi diviso 1.228 unità medie, cioè € 47.901,16.

Il valore della produzione del 2009 per dipendente medio risulta in miglioramento rispetto al 2008 ed ai dati di provenienza delle società correlate prima della scissione, rispettivamente + 3,91% e + 11.94%, così come i km percorsi per addetto su base annua, rispettivamente + 6,61% e + 11,71%. Questi dati sono rappresentati nei grafici seguenti.



Il dato di produttività per dipendente, sebbene in crescita nei suoi valori, confermando così la correttezza dell'impostazione gestionale, resta ancora lontano dagli obiettivi aziendali. Il dato, che segnala un eccesso di organico, essendo un dato medio, non rappresenta compiutamente la realtà in quanto sussistono tuttora, in talune aree aziendali, carenze di conducenti a fronte di eccedenze di personale con qualifiche nelle aree professionali amministrazione e manutenzione.

Si è lavorato finora nella direzione di far corrispondere, impianto per impianto, l'organico al fabbisogno reale, anche attivando un confronto serrato e talora conflittuale con le organizzazioni sindacali per il recupero di produttività, non solo dove esistono eccedenze di personale, ma soprattutto dove le carenze sono motivate da insufficienza della prestazione resa rispetto a quella contrattualmente retribuita. Ci si riferisce al caso dell'ottimizzazione dei turni guida del personale viaggiante, che rappresenta senza dubbio il nucleo essenziale del miglioramento della produttività. In quest'ottica, a partire dal primo gennaio 2010, sono stati assunti N. 49 conducenti, mediante trasformazione di precedenti contratti part – time verticali in contratti part – time orizzontali di 30 ore settimanali a tempo indeterminato, destinati ai servizi del bacino vesuviano – sorrentino, per ridurre le carenze di organico che si sono determinate nel corso del tempo.

Per quel che riguarda lo sviluppo dell'organizzazione aziendale, è utile sottolineare che la società, nel corso del 2009, ha sviluppato metodi e acquisito/implementato programmi di gestione. Si segnalano fra essi:



- ✓ la protocollazione ed archiviazione elettronica dei documenti e della corrispondenza;
- ✓ l'implementazione dei programmi di contabilità generale ed analitica, che hanno permesso alla Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo l'attivazione del controllo di gestione, premessa necessaria per lo sviluppo dell'internal audit;
- ✓ i programmi per la gestione dei sinistri e del contenzioso;
- ✓ i programmi per l'elaborazione delle paghe e la metodologia per l'afflusso sistematico delle presenze e dei dati ad essa relativi;
- ✓ i programmi per la centralizzazione della programmazione e vestizione dei turni del personale viaggiante (con una applicazione della vestizione turni nel 70% degli impianti e della programmazione dei servizi nel 50% degli impianti);
- ✓ la gestione integrata dei magazzini aziendali e la gestione per commessa delle manutenzioni in tutti gli impianti, con l'ovvia esclusione dei servizi ex Vesuviana Mobilità incorporata a fine anno.

E' stata inoltre avviata l'attivazione dei sistemi di videosorveglianza sugli autobus che ne sono dotati.

Il grande sforzo, che ha prodotto risultati in linea, anzi in anticipo, sulla previsione del piano industriale, è forse uno degli aspetti di maggiore soddisfazione gestionale perché dota la Società ed i lavoratori di quegli strumenti tecnologici che rendono efficacemente possibile la gestione ed il controllo dei processi produttivi e l'estensione dell'informazione a tutti gli attori coinvolti negli stessi.

Nel corso del 2009, a partire dal mese di giugno, la Società ha stabilito i livelli di inquadramento dei responsabili delle Unità Organizzative definite nell'organigramma aziendale, a cominciare dalle Unità organizzative di staff al vertice aziendale e da quelle direttamente dipendenti dalle Direzioni. Sono poi stati stabiliti i livelli di inquadramento dei responsabili delle Unità organizzative dipendenti dalla dirigenza di seconda fascia e delle Unità organizzative, presenti nelle Aree di esercizio, preposte alla manutenzione ed alla gestione e controllo dell'esercizio. I livelli di inquadramento dei responsabili delle suddette Unità organizzative sono stati, così, adeguati, se necessario, alla previsione programmatica di organigramma. Resta da definire, perché tuttora in fase di confronto con le O.O.S.S., la riorganizzazione e ristrutturazione dei processi gestionali e di controllo dell'esercizio e dei processi manutentivi a livello di Area di esercizio/Impianto/Deposito/Officina, che insieme con il recupero di produttività delle prestazioni di guida dei conducenti, rappresenta il nucleo forte dell'efficientamento aziendale.

Complessivamente la Società, nel 2009, ha conferito n. 133 avanzamenti di livello di cui n. 114, dovuti per previsione di CCNL e n. 19 per scelta legata alla disponibilità della posizione in organigramma e alla valutazione del merito e delle competenze.

In ossequio alle indicazioni previste dal Dlgs 32/2007, appare utile, il confronto tra il risultato economico della gestione 2009, il risultato d'esercizio 2008 (proiettato su base annua, dal momento che il bilancio rappresentava soltanto otto mesi di attività ed integrato dai ricavi



stagionali del traffico del periodo gennaio – aprile 2008, non esercito da EAV Bus) ed i risultati aggregati delle gestioni 2007 (dati di natura extra contabile di provenienza dalle Correlate scisse e dalla Capogruppo) e comunque con un minore perimetro produttivo.

Dal bilancio 2009 riclassificato secondo il criterio della gestione operativa, integrato con dati contabili ed extracontabili 2008 e dati extracontabili relativi al 2007 di provenienza dalle correlate scisse e dalla capogruppo, si rileva l'andamento evidenziato nel prospetto seguente:

ANALISI EXTRA CONTABILE (€ '000)	2007	2007	2007	2007	2008	2008	DELTA	2009	2009	DELTA	DELTA
	SCISSE GRUPPO EAV FONTE EAV	ASM	SCHIANO	TOTALE GESTIONI PRECEDENTI (A)	EAV BUS BILANCIO (8 MESI)	EAV BUS PROIEZIONE BILANCIO (12 MESI) (B)	(B)-(A)	EAV BUS BUDGET (C)	EAV BUS BILANCIO (D)	(D) - (C)	(D) - (B)
CONTRATTI DI SERVIZIO	51.391	2.634	430	54.455	35.856	53.784	(671)	54.317	55.286	968	1.502
RIVALUTAZIONE CONTRATTI DI SERVIZIO	0	0	0	0	1.653	2.479	2.479	2.577	2.133	(445)	(346)
RICAVI DA TRAFFICO	12.027	563	215	12.805	8.592	11.662	(1.143)	12.573	12.386	(187)	724
ALTRI RICAVI	8.538	1.239	68	9.845	6.280	9.421	(425)	9.125	10.858	1.733	1.438
GROSS SALES	71.955	4.437	713	77.105	52.381	77.345	240	78.593	80.663	2.070	3.318
COSTO DEL PERSONALE	54.998	3.556	549	59.103	36.955	55.432	(3.670)	57.484	58.823	1.339	3.390
ALTRI COSTI OPERATIVI	27.443	1.406	285	29.134	17.880	26.821	(2.313)	22.306	24.145	1.839	(2.675)
COST OF SALES	82.441	4.961	834	88.236	54.835	82.253	(5.983)	79.790	82.968	3.178	715
EBITDA	(10.485)	(524)	(121)	(11.131)	(2.454)	(4.908)	6.223	(1.197)	(2.305)	(1.108)	2.603
AMMORTAMENTI e ACCANTONAMENTI	990	277	34	1.301	1.641	2.462	1.161	1.545	2.152	607	(310)
GODIMENTO BENI DI TERZI (US. ONEROSO)	256	2	0	258	800	1.201	942	1.431	1.700	269	500
EBIT	(11.731)	(803)	(155)	(12.690)	(4.896)	(8.570)	4.120	(4.173)	(6.157)	(1.984)	2.413
INTERESSI PASSIVI	2.393	23	9	2.426	212	319	(2.107)	700	708	8	390
GESTIONE STRAORDINARIA	1.430	19	(79)	1.369	381	571	(798)	714	847	133	275
EBT	(15.555)	(845)	(85)	(16.485)	(5.489)	(9.460)	7.025	(5.587)	(7.712)	(2.125)	1.748
IMPOSTE (IRAP)	3.045	84	27	3.156	1.293	1.940	(1.216)	2.192	1.990	(202)	50
EAT	(18.600)	(929)	(112)	(19.641)	(6.783)	(11.400)	8.241	(7.778)	(9.702)	(1.924)	1.698



Obiettivo della presente analisi gestionale è di verificare l'andamento economico di EAV Bus rispetto al bilancio 2008 proiettato su 12 mesi di attività ed al budget 2009.

Il margine operativo lordo (EBITDA) dell'esercizio 2009, collocandosi al valore di - €/migliaia 2.305, realizza un miglioramento rispetto al bilancio 2008 in proiezione (- €/migliaia 4.908) del 54 %.

Si raggiunge tale risultato per effetto di un aumento dei ricavi complessivi (+ 4,29%) e del contenimento dei costi operativi (+ 0,87%) pur in presenza di un aumento dei servizi da Km 18.900.000 su base annua a Km. 20.025.344 (+ 6%).

Rispetto alla previsione di Piano industriale, invece, il margine operativo lordo peggiora di €/migliaia 1.108 per due motivi essenziali: la riduzione dei ricavi da traffico nel bacino turistico di Ischia/Procida, dovuta alla sfavorevole congiuntura economica dell'anno - (€ 113.770) ed il mancato finanziamento da parte della Regione Campania del rinnovo del CCNL, senza i quali, il margine operativo lordo sarebbe stato migliore di oltre € 402.030.

Il rapporto MOL/VDP, pari a -(2,86%), migliora rispetto al valore di bilancio 2008 - (4,69%), ma peggiora rispetto al valore del Piano industriale - (1,52%).

I corrispettivi dei contratti di servizio fanno registrare un aumento, pari ad €/migliaia 1.502, nel quale confluiscono le acquisizioni dei servizi ex Pegaso ed ex Izzo e la fusione per incorporazione di Vesuviana Mobilità. E' importante segnalare che il contratto di servizio integrativo dal valore di €/migliaia 5.450, rimasto in capo alla società correlata Circumvesuviana Srl fino al 31.12.2009, è passato ad EAV Bus, a partire dal 01.01.2010, con apposito decreto della Regione Campania.

La rivalutazione dei contratti di servizio subisce un decremento rispetto alla proiezione del bilancio 2008, per effetto di una scelta prudenziale di appostare in bilancio soltanto il 4% complessivo di rivalutazione dei contratti.

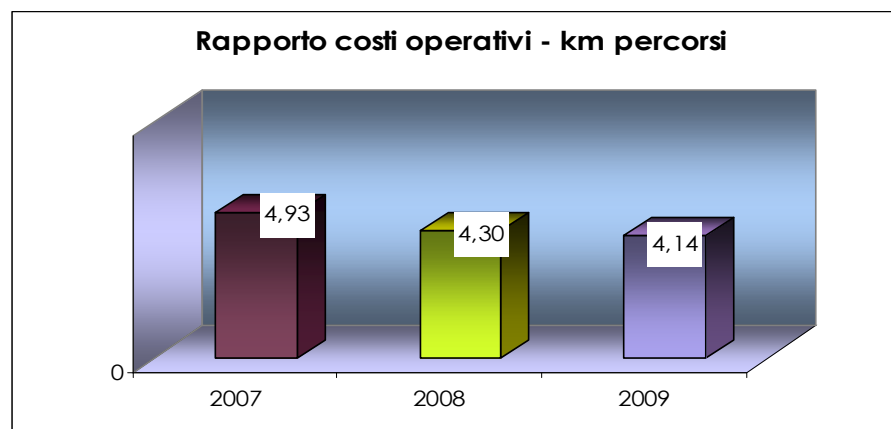
Appare evidente che si tratta di un adeguamento del tutto insufficiente, dal momento che, contrariamente alle disposizioni del D.Lgs. 422/97, che indicava la necessità di rivalutare tale tipo di contratti, i contratti di servizio del trasporto pubblico su gomma sono fermi ai valori del 2001. I calcoli basati sull'inflazione verificatasi in Italia dal 2003 ad oggi, nell'ipotesi di un riconoscimento della stessa nella misura del 40% del totale fino al 2007, per tenere conto del fatto che gli oneri relativi ai rinnovi contrattuali 2002/2007 sono tuttora a carico dello Stato, ed in misura piena per il 2008/2009, porterebbero, infatti, la percentuale di adeguamento dei corrispettivi da contratti di servizio all' 8,47%.

I ricavi da traffico crescono del 6,21 % rispetto ai valori del 2008 (ottenuto sommando gli incassi del periodo maggio - dicembre di competenza di EAV Bus, con gli incassi del periodo gennaio - aprile di competenza delle società correlate scisse), sia per l'incremento delle prestazioni dovute alle acquisizioni ed all'aumento dei servizi preesistenti, in particolare il servizio di Unico Costiera, sia per la buona

performance ottenuta attraverso i ricavi da traffico del Consorzio Unico Campania. Va segnalato, comunque, l'effetto crisi percepito nella vendita diretta dei titoli di viaggio nel bacino territoriale di Ischia/Procida, che ha fatto registrare, nel 2009, un decremento di circa il 4%.

Gli altri ricavi risultano in crescita rispetto alla proiezione del bilancio 2008 per effetto dell'aumento delle attività di immatricolazione effettuate in conto terzi, delle vendite della pubblicità dinamica e per l'aumento dei ricavi da noleggio. Restano sostanzialmente stabili, poiché collegati con il numero delle unità di personale dipendente, i contributi per il rinnovo del finanziamento dei precedenti contratti collettivi di lavoro, mentre è aumentato il rimborso degli oneri di malattia a causa del maggior numero di assenze per malattia verificatosi quest'anno.

I costi operativi d'esercizio, al netto degli ammortamenti, degli oneri per i contratti di usufrutto oneroso e della gestione straordinaria, aumentano dello 0,87 % rispetto alla proiezione del bilancio 2008. Tale aumento è innanzitutto dovuto all'aumento dei servizi erogati per effetto, come già detto, delle acquisizioni di servizi di terzi e della fusione con Vesuviana Mobilità, oltre che per la crescita dei servizi nei bacini di traffico già eserciti. Ma se si osserva, come rappresentato nel grafico seguente, il rapporto costi operativi/bus km prodotti, si verifica una riduzione rispetto al 2008: si passa, infatti, da un costo unitario di produzione di 4,30 €/bus km relativo al 2008 ad un costo del 2009 di 4,14 €/bus km, con una riduzione del 3,68%.



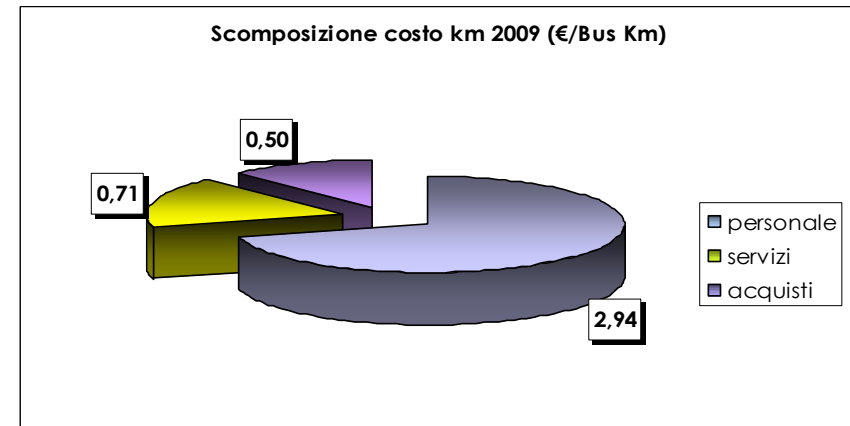
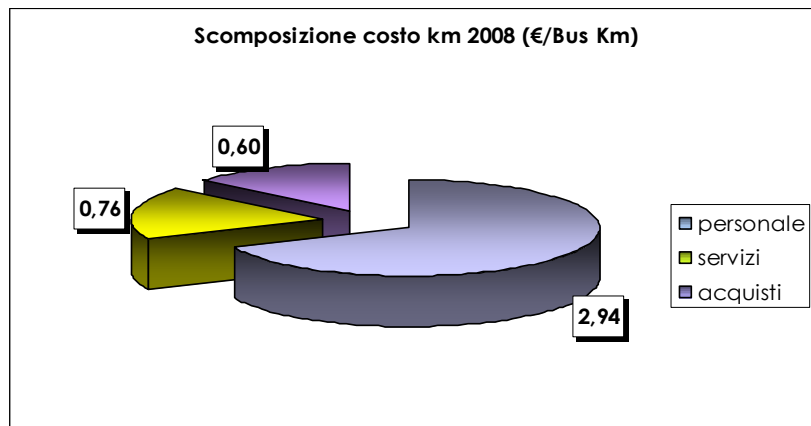
L'aumento del costo del personale è dovuto all'aumento contrattuale del 2009, non più rimborsato da parte dello Stato come invece avviene per i rinnovi CCNL del periodo 2002-2007 di cui, rispettivamente alle leggi 47/2004, 58/2005 e 296/2006. EAV Bus ha erogato ai

dipendenti il valore del rinnovo contrattuale (€ 60 lordi al par. 175), subendo un aggravio complessivo nel costo del lavoro di €/migliaia 1.396, non compensato dal rimborso da parte dello Stato.

Inutile sottolineare che senza questo ulteriore costo EAV Bus sarebbe assolutamente in linea con il budget 2009 (€/migliaia 57.483) e del piano industriale, nel più significativo capitolo di spesa, traendo beneficio dagli esodi effettuati nel 2009 e i cui costi sono stati appostati tra gli "oneri straordinari".

Significativa, invece, è la riduzione degli altri costi operativi (9,97%) rispetto alla proiezione del bilancio 2008. Si manifesta, in questo capitolo di spesa, la grande attenzione posta già dai primi mesi di attività al controllo dei costi, con la rinegoziazione della maggior parte dei contratti per forniture e prestazioni di servizio.

In questo esercizio hanno trovato visibilità la riduzione dei costi per spese rilevanti quali assicurazioni e pulizie, pur non avendo raggiunto completamente, per quest'ultima voce di spesa, gli obiettivi del budget per le difficoltà frapposte dalle parti sociali alla riduzione dei lavoratori impiegati in tali servizi. I grafici rappresentati di seguito indicano la variazione della scomposizione del costo operativo unitario nei tre aggregati, personale, servizi e consumi.



L'analisi dimostra che, pur mantenendosi invariato il costo al Km del personale, si riducono i costi dei servizi (- 7%) e dei consumi (- 17%)



Ulteriori differenze da sottolineare riguardano gli ammortamenti che diminuiscono rispetto alla proiezione del bilancio 2008 per effetto dell'alienazione di circa 20 autobus e dei ritardi relativi alla messa in esercizio delle immobilizzazioni in corso ricevute con l'atto di scissione. Viceversa aumentano gli oneri relativi al godimento di beni di terzi per l'arrivo di nuovi autobus in usufrutto oneroso.

Contesto di riferimento e principali fattori di rischio cui la società è esposta

Rispetto alla situazione di partenza, EAV Bus, ha di fronte problemi di una certa complessità derivanti sia dal contesto generale di riferimento nel quale opera, sia dalle sue specificità di società che ha aggregato più operatori, con diverse dimensioni organizzative e strutturali: alle 5 società assorbite fino al 31/12/2008 si sono aggiunti, nel 2009, i servizi della società Pegaso, della ditta Izzo e la fusione per incorporazione di Vesuviana Mobilità.

RISCHIO DI CONTROVERSIE CON I DIPENDENTI

Integrare ed omogeneizzare culture differenti sembra essere il destino di EAV Bus. Sul piano strettamente operativo, ai vantaggi che scaturiscono dalla crescita, in termini di economie di scala per acquisti e prestazioni di servizi, si contrappongono le difficoltà connesse al fatto che sussistono ancora trattamenti salariali differenziati e prestazioni lavorative disomogenee.

Nonostante l'impegno fin qui profuso, restano da concordare con le OO.SS la definizione del trattamento salariale unico aziendale ed un unico accordo orario per il personale viaggiante: sono queste le premesse sulle quali si fonda la costruzione di un soggetto societario forte, autorevole ed in grado di competere per il mercato. Per effetto dell'incorporazione della società Vesuviana mobilità Srl, EAV Bus ha ereditato numerose vertenze azionate dai dipendenti per il riconoscimento delle diarie per i servizi del personale viaggiante e per l'una tantum relativa al rinnovo contrattuale 2002 – 2003. Per il rischio di tali vertenze è stato accantonato un apposito fondo rischi (pari ad € 616.000) già nello stato patrimoniale di fusione della società incorporata.

RISCHI DI MERCATO

La competizione per il mercato del TPL introduce immediatamente il connotato di fondo del contesto in cui opera EAV Bus. Il settore del TPL è da anni nella fase di transizione verso un assetto che passi dalla condizione di monopolio a quello della concorrenza, caratterizzata dal fatto che la competizione esiste per l'accesso al mercato e non dentro il mercato; una volta acquisito, a seguito di gara ad evidenza pubblica, il titolo ed il contratto per l'esercizio del servizio di TPL, il gestore opera in regime di esclusiva sui servizi assegnati e, a corrispettivi definiti, eroga un servizio da cui si aspetta una remunerazione mediante introiti tariffari.

Il termine entro il quale gli Enti assegnatari dei servizi, nel caso le Province campane, dovranno aggiudicare gli stessi attraverso l'espletamento delle gare, è stato spostato, dopo vari rinvii, al 31/12/2010: EAV Bus si augura che il quadro normativo di riferimento non cambi ulteriormente e che le modifiche che il legislatore italiano ha apportato per adeguarsi alla normativa europea non intacchino il principio generale dell'obbligo della gara pubblica per l'individuazione dei soggetti gestori di TPL e limitino, comunque, la possibilità di



affidamento in house a pochi e motivati casi. Ciò detto, va comunque evidenziato come il quadro normativo descritto dall'art. 23 bis del D.L. 112/2008 convertito in L. 133/08, che disciplina le modalità di accesso e di esclusione dalle gare per il mercato del T.P.L, appare quanto meno confuso e contraddittorio.

La concorrenza, d'altra parte, se da un lato è un rischio di mercato molto forte, mettendo in gioco la possibilità stessa della società di continuare ad esistere (in/out dal mercato), dall'altro costituisce un'opportunità di crescita in particolare per quei soggetti che arriveranno alle gare in condizioni di equilibrio di bilancio, con la capacità di gestire e controllare i costi, di pianificare e programmare i servizi, con la capacità, insomma, di utilizzare al meglio tutte le leve gestionali e finanziarie di cui l'impresa dispone.

Il mercato del TPL campano è estremamente polverizzato: si contano oltre 140 operatori di TPL che dovranno naturalmente concentrarsi, secondo un trend che proprio la storia recente di EAV Bus conferma.

Dal punto di vista dei servizi e della domanda espressa, il futuro appare favorevole allo sviluppo delle società ed alla crescita dell'efficacia in sintonia con il successivo completamento dei lavori infrastrutturali per la realizzazione del sistema di metropolitana regionale, che farà comunque crescere la domanda di servizi e l'appetibilità dell'offerta proposta da EAV Bus e dagli altri operatori del settore.

RISCHI DI CREDITO

Oltre al rischio derivante dalla gara pubblica per l'assegnazione dei servizi, EAV Bus, a causa della rilevante quantità di crediti, formatisi contestualmente alla scissione dalle società correlate del Gruppo EAV, è sottoposta ad un fisiologico rischio di credito. Tale rischio viene costantemente monitorato non solo dalle funzioni aziendali preposte, ma anche dal Gruppo EAV. Si evidenziano, tuttavia, i recenti interventi legislativi da parte della Regione Campania che hanno definito le modalità di corresponsione alle società correlate del Gruppo EAV dei suddetti crediti.

RISCHI DI LIQUIDITA'

EAV Bus è esposta ad un rischio finanziario in linea diretta, per i trasferimenti correnti costituiti dai corrispettivi per i contratti di servizio e per i mancati adeguamenti da parte degli Enti assegnatari dei servizi, ed in linea indiretta per le difficoltà di soddisfare i crediti vantati nei confronti delle società correlate. Tutti i ritardi nei pagamenti dovuti vengono costantemente segnalati e monitorati, cercando di mantenere rapporti che non provochino nocimento alle controparti appartenenti, comunque, allo stesso gruppo ed indirettamente esposte agli stessi rischi.

RISCHIO SUI TASSI D'INTERESSE

L'esposizione al rischio di variazione dei tassi d'interesse è legata all'indebitamento finanziario. La società non pone in essere derivati speculativi e non ha adottato politiche per il controllo dei rischi associati all'oscillazione dei tassi correlati all'indebitamento finanziario a



breve mediante la gestione degli incassi derivanti dai crediti. Attualmente la società non ha posto in essere alcuno strumento derivato di copertura dei rischi legati ai tassi d'interesse o al prezzo dell'energia.

RISCHI OPERATIVI

Nell'ambito dei rischi operativi meritano un cenno i sistemi informativi che supportano l'attività aziendale sia per gli aspetti tecnici che quelli commerciali ed amministrativi. Al fine di limitare il rischio d'interruzione delle attività per malfunzionamenti dei sistemi informativi, la società si è dotata di strumenti ad alta affidabilità adeguati a quelle applicazioni che supportano attività critiche. Inoltre, in ambito più strettamente amministrativo, il servizio interno di monitoraggio delle attività di back-up e di eventuali "restore" è strutturato per garantire tempi ridotti di ripristino.

Ai sensi dell'allegato B, punto 26, del D.Lgs. n. 196/2003 recante Codice in materia di protezione dei dati personali, gli amministratori danno atto che la Società si è adeguata alle misure in materia di protezione dei dati personali, alla luce delle disposizioni introdotte dal D. Lgs. N. 196/2003 secondo i termini e le modalità ivi indicate. In particolare segnalano che il Documento Programmatico sulla Sicurezza, è depositato presso la sede sociale ed è liberamente consultabile. Entro marzo 2010 sarà completato un nuovo aggiornamento del documento programmatico.

RISCHIO SICUREZZA

Infine, il rischio della sicurezza deve essere declinato nella specifica problematica legata alla sicurezza della circolazione (safety) e delle persone e dei beni (security). Per entrambi gli ambiti i settori operativi della società sono soggetti ad alta regolamentazione da un punto di vista della gestione delle operation nonché soggetti a numerosi controlli effettuati internamente e dalle Istituzioni preposte.

La sicurezza delle persone e dei beni è monitorata costantemente con supporto tecnologico (impianti di video sorveglianza) laddove è stato possibile effettuare tali investimenti, dai dipendenti interni laddove non si utilizzano mezzi dall'elevato contenuto tecnologico.



Continuità aziendale

Il bilancio di esercizio chiude con una perdita di € 9.701.972.

Esso è stato predisposto in ipotesi di continuità aziendale anche sulla base dei seguenti fatti ed interventi illustrati di seguito:

- a. la società si è dotata di un Piano industriale che le consente di raggiungere almeno il pareggio di bilancio nel medio periodo, anche se la sua realizzazione sconta alcune difficoltà;
- b. con lettera N. 0017 del 24/02/2010, la nostra controllante, Ente Autonomo Volturno Srl, ci ha comunicato di voler procedere, nel corso dell'anno 2010, alla sottoscrizione di un'ulteriore quota di capitale sociale attraverso il conferimento dell'immobile sito in Via Nuova Agnano 9/D dal valore di stima di €/milioni 10,9 ;
- c. con DGR N. 128 del 19/02/2010, sono destinati all'Ente Autonomo Volturno Srl €/milioni 18,7 da utilizzare per la ricapitalizzazione delle società controllate. Con lettera N. 0017 del 24/02/2010, l'EAV ha preannunciato che procederà alla sottoscrizione dell'aumento del nostro capitale sociale già deliberato per € 2.413.981;
- d. Circumvesuviana Srl si è impegnata a versare nelle casse di EAV Bus un importo non inferiore ad €/milioni 5.000 non appena si renderà disponibile l'anticipazione bancaria richiesta dall'EAV sulle somme che le aziende ferroviarie devono incassare dalla Regione Campania ai sensi dell'art. 15 comma 1 della L. Reg. N. 01/2009.

Principali dati economici

Dopo aver effettuato i dovuti confronti con le gestioni precedenti, con dati di natura contabile ed extracontabile, al fine di ottemperare alle disposizioni contenute nell'art. 2428 del c.c., si riportano di seguito gli "indicatori di risultato finanziari". In questo caso il confronto dei dati con l'esercizio 2008, deve tener conto del differente orizzonte temporale (12 mesi esercizio 2009 – 08 mesi esercizio 2008).

Tabella A1)

Conto economico riclassificato	2009	2008	Differenza
Ricavi delle vendite (RV)	69.804.571	46.100.620	23.703.950
Produzione interna (PI)	0	0	0
Valore della produzione operativa (VP)	69.804.571	46.100.620	23.703.950
Costi esterni operativi (C-esterni)	(25.521.952)	(17.847.820)	(7.674.132)
Valore aggiunto (VA)	44.282.619	28.252.800	16.029.819
Costi del personale (CP)	(58.822.624)	(36.954.909)	(21.867.715)
Margine Operativo Lordo (MOL)	(14.540.005)	(8.702.109)	(5.837.896)
Ammortamenti ed Accantonamenti (AM, AC)	(2.475.545)	(2.474.392)	(1.153)
Risultato operativo	(17.015.550)	(11.176.501)	(5.839.049)
Risultato dell'area accessoria	10.858.329	6.280.386	4.577.943
Risultato dell'area finanziaria (al netto oneri)	0	0	0
EBIT normalizzato	(6.157.221)	(4.896.115)	(1.261.106)
Risultato dell'area straordinaria	(846.518)	(380.820)	(465.698)
EBIT integrale	(7.003.739)	(5.276.934)	(1.726.804)
Oneri finanziari (OF)	(708.313)	(212.402)	(495.911)
Risultato Lordo (RL)	(7.712.052)	(5.489.336)	(2.222.715)
Imposte sul reddito	(1.989.920)	(1.293.257)	(696.663)
Risultato netto (RN)	(9.701.972)	(6.782.593)	(2.919.378)

Alcune precisazioni:

- ✓ il valore della produzione operativa include unicamente i ricavi da contratti di servizio ed i ricavi da traffico dentro e fuori Consorzio UnicoCampania;
- ✓ i costi esterni operativi comprendono i costi per gli acquisti e le prestazioni di servizio diretti all'esercizio dell'attività di trasporto pubblico automobilistico;
- ✓ il costo del personale comprende il costo del personale dipendente della società;
- ✓ il risultato dell'area accessoria include i rimborsi annuali per gli oneri contrattuali e per gli oneri di malattia dal valore rispettivamente di € 7.344.476 e di € 971.965. Questi rimborsi, sanciti dalle leggi 47/2007, 58/2005 e 296/2006 (allocati obbligatoriamente nello schema suesposto come "Risultato dell'area accessoria") andrebbero gestionalmente riclassificati in diminuzione dei costi del personale, portando quindi il MOL del conto economico di pertinenza gestionale ad € - 6.223.564;
- ✓ il risultato dell'area straordinaria include i costi dell'incentivo all'esodo.

La riclassificazione in base al criterio della pertinenza gestionale è funzionale alla definizione degli indicatori di redditività, esposti nella tabella seguente.

Tabella A3)

Indici di redditività	2009	2008
ROE (Return on equity): Reddito netto/Patrimonio netto	(4.100,93%)	(68,25%)
ROI (Return on investment): Reddito operativo/Capitale investito	(82,50%)	(54,25%)
ROA (Return on assets): EBIT integrale/Totale attivo	(7,92%)	(7,45%)
ROD (Return on debt): EBIT integrale/Capitale di terzi	(7,94%)	(8,66%)
ROS (Return on sales): Risultato operativo/Valore della produzione	(21,09%)	(21,34%)

Considerata la perdita 2009, e la conseguente erosione del patrimonio netto questi indici non necessitano di ulteriori commenti.

Principali dati patrimoniali

Lo stato patrimoniale della società riclassificato a fonti ed impieghi risulta utile per l'elaborazione degli indici successivamente rappresentati.

Tabella A2)

Stato patrimoniale riclassificato	2009	2008	Differenza
Immobilizzazioni immateriali	1.047.461	1.088.087	(40.626)
Immobilizzazioni materiali	19.566.251	19.501.729	64.521
Immobilizzazioni finanziarie	11.651	11.651	0
Attivo Immobilizzato	20.625.362	20.601.467	23.895
Rimanenze	3.074.564	3.317.383	(242.819)
Crediti commerciali	32.846.112	19.907.460	12.938.652
Altri crediti	31.463.017	26.661.558	4.801.458
Ratei e risconti attivi	219.403	172.188	47.215
Disponibilità Liquide	218.970	197.366	21.604
Attivo corrente	67.822.066	50.255.956	17.566.110
TOTALE IMPIEGHI	88.447.428	70.857.422	17.590.005
Debiti commerciali	32.604.105	17.120.253	15.483.852
Debiti tributari e previdenziali	18.423.348	6.353.734	12.069.614
Altri debiti	1.934.287	2.406.640	(472.353)
Ratei e risconti passivi	731.796	693.657	38.138
Passività a breve termine	53.693.535	26.574.284	27.119.251
TFR	33.495.829	34.222.587	(726.758)
Altre passività a medio lungo - termine	1.021.484	122.000	899.484
Passività a medio - lungo termine	34.517.312	34.344.587	172.726
Capitale conferito	105.000	105.000	0
Riserve	9.833.551	16.616.145	(6.782.593)
Reddito netto	(9.701.972)	(6.782.593)	(2.919.378)
Patrimonio netto	236.580	9.938.551	(9.701.972)
TOTALE FONTI	88.447.428	70.857.422	17.590.005

Indici di solidità patrimoniale

Tabella A4)

Indici di solidità patrimoniale	2009	2008
Indice di autonomia finanziaria: $PN / ((PASS_BT + PASS_MLT) + PN)$	0,27%	14,03%
Indice di indebitamento (leverage): $TOT\ IMPIEGHI / PN$	37.385,89%	712,96%
Quoziente di struttura primario: $PN / ATT.\ IMMOBILIZZATO$	1,15%	48,24%
Quoziente di struttura secondario: $(PN + P_MLT) / ATT.\ IMMOBILIZZATO$	168,50%	214,95%

Legenda: PN = Patrimonio netto; PASS_BT = Passività a breve termine; PASS_MLT = Passività a medio - lungo termine; TOT IMPIEGHI = Totale impieghi; ATT. IMMOBILIZZATO = Attivo Immobilizzato.

L'analisi di solidità patrimoniale ha lo scopo di valutare la capacità di EAV Bus di mantenere l'equilibrio finanziario nel medio - lungo termine. Questa capacità dipende dalla modalità di finanziamento degli impieghi a medio - lungo termine e dalla composizione delle fonti di finanziamento.

Si verifica un'alta dipendenza finanziaria da terzi per effetto dell'alto livello dell'indice d'indebitamento ed un livello molto basso di capacità di finanziare le immobilizzazioni tecniche sia con capitale proprio (quoziente di struttura primario) che con capitale proprio e capitali di terzi creditori (quoziente di struttura secondario).

Indici di liquidità.

Tabella A5)

Indici di liquidità	2009	2008
Capitale circolante netto: $ATTIVO\ CORR. - PASS.\ CORR.$	(6.962.648,13)	340.733,85
Quoziente di disponibilità: $ATTIVO\ CORR. / PASS.\ CORR.$	(12,97%)	1,26%
Quoziente di liquidità: $LIQUIDITA' / PASS_BT$	0,41%	0,74%



EAV Bus ha oramai un capitale circolante netto negativo, escludendo dalla voce obbligatoria dello stato patrimoniale riclassificato i crediti a medio- lungo termine nei confronti delle entità correlate (€ 21.091.178).

Altri indici

Tabella A6)

Indici di produttività	2009	2008
Fatturato per dipendente (media): VAL_PROD/N_DIP	66.293,73	63.801,47
Valore aggiunto per dipendente (media): VAL_AGG/N_DIP	36.394,18	34.412,67
Km percorsi per addetto su base annua	16.458,06	15.438,33
Incidenza del costo del lavoro sul valore aggiunto: C_PERSON/V_AGG	132,83%	130,80%

Questi ulteriori indici sono stati costruiti a livello puramente indicativo per considerare il peso dei costi del personale sui costi totali e la loro incidenza sul valore aggiunto.

Informazioni obbligatorie sul personale

Nel corso dell'anno 2009 non si è verificato nessuno di questi eventi:

- ✓ Morti sul lavoro del personale iscritto al libro matricola, per le quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- ✓ Infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto al libro matricola per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- ✓ Addebiti in ordine a malattie professionali dei dipendenti o ex dipendenti e cause di mobbing per cui la società è stata dichiarata definitivamente responsabile.

Informazioni obbligatorie sull'ambiente

Nel corso dell'anno 2009 non si è verificato nessuno di questi eventi:

- ✓ Danni causati all'ambiente per cui la società è stata dichiarata colpevole in via definitiva,
- ✓ Sanzioni o pene definitive inflitte all'impresa per reati o danni ambientali;
- ✓ Emissioni gas ad effetto serra ex lege 31/6/2004 (obbligatoria per gli impianti soggetti ad Emissions Trading Scheme – ETS – ed opzionale per le altre società).

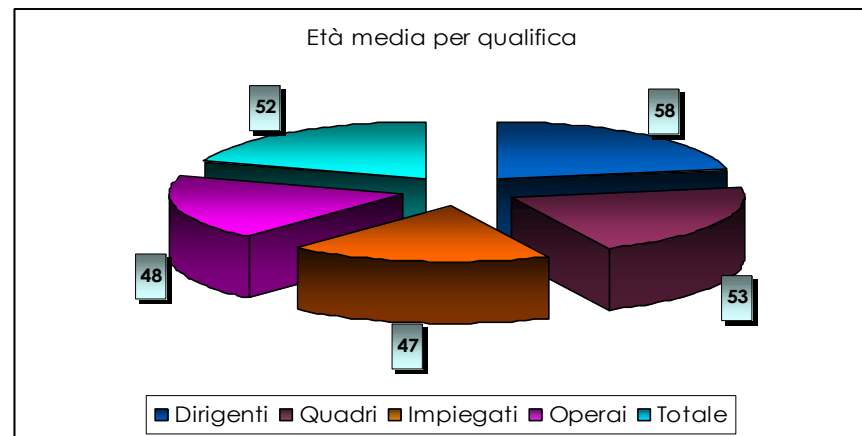
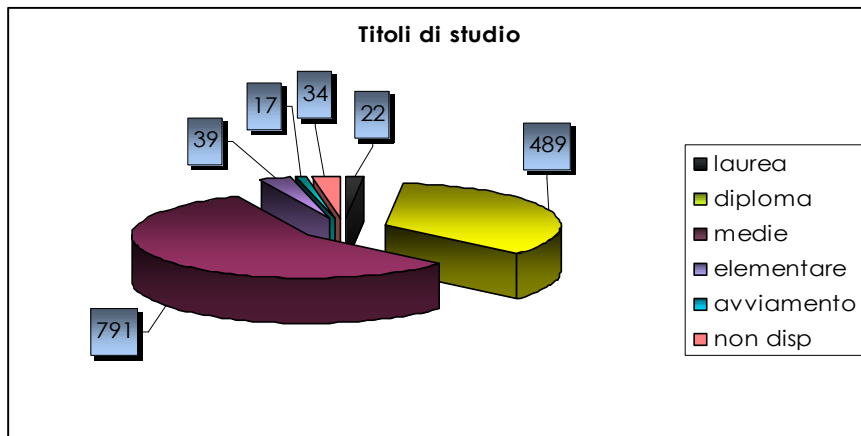
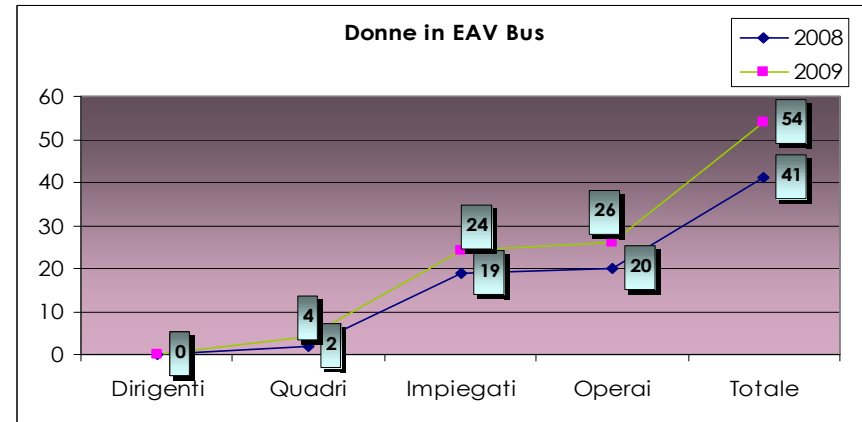
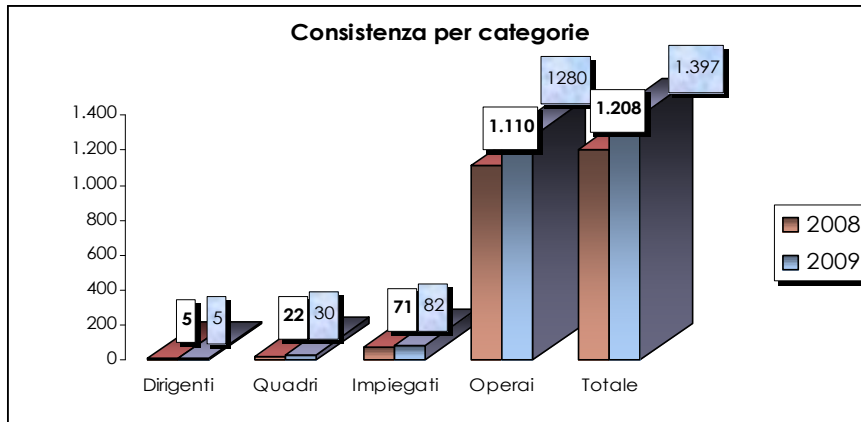
Informazioni facoltative su personale e ambiente

Per le variazioni intervenute sulla consistenza del personale nell'anno 2009 si rimanda a quanto già riferito nell'analisi delle risorse umane e nella nota integrativa. Per garantire promuovere la salute e la sicurezza del lavoro sono state effettuate molteplici attività:

- ✓ Formazione ed informazione sul D.Lgs. 626/94;
- ✓ Prove di evacuazione per la verifica dell'efficienza dei piani di gestione delle emergenze;
- ✓ Formazione per le squadre di pronto soccorso;
- ✓ Formazione sia per i responsabili del servizio di prevenzione e protezione aziendale sia per la rappresentanza dei lavoratori per la sicurezza.

Infine, per ridurre i rischi per la salute dei lavoratori, l'azienda sottopone il personale dipendente ai controlli medici periodici. Tale sorveglianza sanitaria viene eseguita in attuazione del D.Lgs. 626/94 e del D.M. 88/99 sulla base dei rischi per la mansione.

Di seguito si rappresentano alcuni grafici relativi al personale in forza, alla consistenza media ed alla composizione delle risorse umane.





Relazioni Industriali

L'anno 2009 avrebbe dovuto essere l'anno del quasi assestamento gestionale, quanto meno con riferimento all'omogeneità del trattamento economico-normativo del personale dipendente.

Nei molteplici incontri registrati con le OO.SS (peraltro non ancora costituite in R.S.U.) sono state raggiunte, per la verità, solo pochissime intese, tra l'altro di non sostanziale importanza.

D'altra parte, l'eterogeneità delle Aziende confluite in EAVBUS, i differenti sistemi gestionali ma, soprattutto, le differenti culture d'Azienda anche in relazione alle prassi, usi e consuetudini consolidate nel tempo, non hanno certamente facilitato la *mission* della nuova realtà sociale, costituitasi da meno di due anni.

Se si considera che negli ultimi mesi del 2009 sono state assorbite altre due Aziende di T.P.L in grave crisi finanziaria, appare evidente il notevole impegno del Management Aziendale, rivolto, in via preliminare, al mantenimento dell'esercizio del pubblico servizio, quanto meno in condizioni di normalità.

Sotto questo aspetto non sono emerse finora notevoli difficoltà operative se non a livello di impostazione immediata della politica aziendale finalizzata al recupero di efficienza ed all'eliminazione di diseconomie interne, nonostante la certezza data alle OO.SS sulla salvaguardia dei livelli occupazionali.

Pur rilevandosi segnali positivi in alcuni aspetti tipici del mero esercizio, il discorso più ampio in materia di riorganizzazione del lavoro, specie nell'ambito della revisione della turnazione, registra, purtroppo, ancora una fase di stallo, stante le molteplici rappresentanze sindacali presenti in Azienda ed il loro peso sensibile a livello periferico che, di fatto, rallenta (se non addirittura ostacola) il processo di ristrutturazione programmato.

In ogni caso, il confronto è ancora in essere e sta dando, come innanzi detto, qualche risultato (sia pure timido) positivo.

Si spera che la trattativa sul 2° livello di contrattazione, fondata innanzitutto su accertati recuperi di produttività e sull'armonizzazione economico-normativa, possa concludersi a breve.

Nel 2009 si registra un tasso di sindacalizzazione pari a circa all'80%.

Formazione

L'individuazione dei fabbisogni formativi nell'anno 2009 è stata, per la Società EAVBUS, particolarmente articolata, soprattutto per l'ingresso nella stessa di personale proveniente da realtà e bacini territoriali differenti.

L'obiettivo di creare il senso di appartenenza al gruppo ha avuto, quindi, un ulteriore ampliamento di raggio di azione.



Il corso "Innovazione e creazione di valore nelle imprese di TPL", capofila EAV Holding, al quale partecipano tutte le aziende del gruppo, è stato progettato proprio per la realizzazione dell'obiettivo di EAVBUS e della Holding.

Iniziato a metà novembre 2009 si concluderà a luglio 2010 con la partecipazione da parte di circa 53 unità (nell'anno 2009 circa 18 unità) con l'inserimento di n. 6 uditori per un totale di ore di formazione per l'anno 2009 di n. 110 ore ed una formazione più specifica di ingegneria della manutenzione destinata nel 2010 a n. 7 unità per 10 giornate per un totale di 65 ore di formazione.

Ulteriori corsi sono stati effettuati per:

N. 4 unità di personale amministrativo, con l'obiettivo di sviluppare le competenze nelle attività che esse svolgono nelle U.O. di appartenenza (modello CUD; 770) per un totale di 50 ore.

N. 39 unità di personale tecnico, con l'obiettivo di aggiornarsi in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (D. Lgs. 09/04/08 n. 81), per un totale di 270 ore.

Operatori di Esercizio e agenti con mansioni di Verificatori Titoli di Viaggio Aggiornamenti per 73 unità per 110 ore.

Attività di ricerca e sviluppo

EAV Bus non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo nel 2009.

Rapporti con imprese controllate, collegate, controllanti e imprese sottoposte al controllo di queste ultime

La totalità delle quote del capitale sociale di EAV Bus è detenuto dall'Ente Autonomo Volturno Srl che, a sua volta, è controllato al 100% dalla Regione Campania.

Il capitale sottoscritto e versato è rappresentato da una quota dal valore nominale di € 105.000.

La Società non possiede quote proprie, né quote capitale della controllante e non ha proceduto nell'esercizio 2009 a cessioni ed acquisizioni in merito.

EAV Bus controlla la società Nuove Autolinee Casertane Srl. Nel 2009 la società non ha effettuato alcuna attività.



Attività di direzione e coordinamento

Ai sensi dell'art. 2497 bis del c.c., EAV Bus è soggetta all'attività di direzione e coordinamento da parte della Regione Campania. Per un'adeguata e completa valutazione della situazione patrimoniale e finanziaria della Regione Campania si rinvia alla lettura dei rendiconti finanziari disponibili nelle forme e nei modi previsti dalla legge.

Documento programmatico sulla sicurezza

In ottemperanza agli adempimenti richiesti dal Dlgs 196/2003 (codice in materia di protezione dei dati personali) si è proceduto all'aggiornamento del DPS (documento programmatico sulla sicurezza) ed è stato adottato un modello organizzativo coerente con gli adempimenti richiesti dalla normativa sulla privacy.

Decreto Legislativo 231/2001

Con il management della società sono in corso attività di auditing per la mappatura delle aree di rischio, per la definizione dei processi e dei relativi rischi e per la verifica delle priorità d'intervento.

Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Il 25 febbraio 2010, la Controllante ha provveduto, con atto del Notaio Iaccarino, ad effettuare la sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale mediante il conferimento in natura della palazzina direzionale di Via Nuova Agnano 9/D - Napoli per un valore di €/milioni 7,08.

Evoluzione prevedibile della gestione

L'evoluzione prevedibile della gestione di EAV Bus è immediatamente desumibile dalle motivazioni della sua costituzione: il risanamento economico – finanziario deve essere la premessa per la formazione di un soggetto societario in grado di sostenere la sua mission.

Dal punto di vista dei servizi di TPL la progressiva messa in esercizio delle nuove tratte di metropolitana regionale valorizza ulteriormente il ruolo del trasporto su ferro e quindi esalterà la necessità di progettare i servizi all'utenza in chiave di intermodalità, assegnando alle modalità gomma e ferro i ruoli a loro congeniali, cioè, rispettivamente, di raccolta e distribuzione del traffico per la prima e di linee di forza per il secondo.



Dal punto di vista della produzione dei servizi, il ridisegno degli stessi nella nuova logica di sviluppo intermodale, porterà ad una diversa distribuzione nell'assegnazione dei servizi e, conseguentemente, tenderà alla concentrazione degli operatori che sarà perseguita attraverso lo strumento della partecipazione con altri soggetti alle gare per l'assegnazione dei servizi.

Il Consiglio d'Amministrazione propone al Socio di provvedere alla copertura della perdita d'esercizio di € 9.701.972 mediante l'utilizzo della riserva da sovrapprezzo quote.

Per il Consiglio d'Amministrazione
L'Amministratore Delegato
Ing. Silvano Cavaliere