
AZIONI DI EFFICIENTAMENTO AZIENDALE

Allegato III

Allegato all'ATTO AGGIUNTIVO all'accordo firmato il 24/12/2013 tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministro dell'Economia e delle Finanze e il Presidente della Regione Campania per l'approvazione dei piani di cui all'articolo 16, comma 5, del decreto legge 83 del 22 giugno 2012, convertito dalla legge 7 agosto 2012, n. 134

DIVISIONE TRASPORTO

1. Rimodulazione turno PV e PdM in relazione nuovo programma di esercizio allegato a CdS

- Si prevede un incremento di produttività in ex Circumvesuviana mediante la riduzione del numero di Riposi e Riposi Compensativi (dagli attuali 81 a 61) e una rimodulazione complessiva dei turni in tutte le linee con un miglior utilizzo dei cd. turni accessori, è possibile ottenere una riduzione di esigenza di personale (EDP) pari a circa 75 unità sull'intera rete EAV corrispondente ad un risparmio su base annua di circa 3.750 €migliaia (a costo pieno) ovvero a circa 2.625 €migliaia (risparmio straordinario).

2. Riorganizzazione turnazione personale di comando

- Si prevede di riorganizzare i turni del personale di comando del PV e PdM, con l'utilizzo di due distinti gruppi omogenei: uno per il comando dei turni dell'equipaggio treno, uno per il coordinamento delle attività di interfaccia tecnica tra esercizio e manutenzione materiale rotabile. Tale riorganizzazione consentirà il recupero circa 5 unità di EDP, corrispondente ad un risparmio su base annua di circa 250 €migliaia (a costo pieno) ovvero a circa 175 €migliaia (risparmio straordinario).

3. Riorganizzazione turnazione personale di manutenzione - Pronto Intervento

- Si prevede di riorganizzare i turni del personale di manutenzione di Pronto Intervento (Depositi di Napoli, S.Giovanni e Fuorigrotta) rendendo più coerenti gli orari di presenziamento e la consistenza di risorse alle effettive esigenze connesse ai nuovi programmi di esercizio. Tale riorganizzazione consentirà il recupero circa 9 unità di EDP, corrispondente ad un risparmio su base annua di circa 450 €migliaia (a costo pieno) ovvero a circa 315 €migliaia (risparmio straordinario).

4. Riorganizzazione attività di controlleria

- L'EAV ha emesso un Ordine di Servizio, n. 7 del 13/01/2016, nel quale essenzialmente, senza incremento di numero dei turni, si ipotizza di suddividere la competenza della controlleria in due settori: uno facente capo alla U.O. Controlleria con compiti di "controlleria a terra e assistenza ai varchi" e un altro di "controlleria a bordo" facente capo alla U.O. Esercizio. Quest'azione non produce un recupero di unità, ma va nel senso di avere un presidio attivo e costante per l'incremento dei ricavi da traffico.

DIVISIONE INFRASTRUTTURA

5. Soppressione / Impresenziamento dei passaggi a livello

- La funzione degli interventi programmati è correlata all'ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria ai fini di accrescerne la sicurezza (anche in ottemperanza della Direttiva Ministeriale del Ministero dei Trasporti n. 81/T del 19 marzo 2008 e della Direttiva 1/2009 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) laddove applicabili), la velocità del trasporto, l'accessibilità e di aumentarne sensibilmente la capacità, in uno all'abbattimento dell'inquinamento acustico ed al miglioramento della qualità dell'aria (obiettivi). Ciò richiede azioni a sostegno di un quadro esigenziale del fabbisogno infrastrutturale, afferente le linee ferroviarie, che investono prevalentemente le seguenti tipologie esecutive:
 - o soppressione di passaggi a livello attraverso la realizzazione di viabilità alternative (sovrappassi carrabili e pedonali, ricucitura della viabilità tra pp.ll. soppressi, etc.);
 - o trasformazione di passaggi a livello da presenziati ad automatici;
 - o la trasformazione di passaggi a livello SOA a passaggi a livello automatici con barriere;
 - o remotizzazione dei passaggi a livello.
 - Le finalità dell'intervento in parola sono la soppressione e/o la trasformazione dei passaggi a livello presenti lungo la linea ferroviaria mediante l'esecuzione delle seguenti sub categorie:
 - o realizzazione sovrappassi carrabili;
 - o realizzazione sovrappassi pedonali;
 - o realizzazione viabilità di servizio;
 - o realizzazione viabilità carrabile di congiunzione tra gruppi di passaggi a livello;
 - o realizzazione viabilità pedonale di congiunzione tra gruppi di passaggi a livello;
 - o remotizzazione comandi dei passaggi a livello;
 - o trasformazione da passaggi a livello del tipo Segnalatori Ottico Acustici (SOA) a passaggi a livello a barriere;
 - o trasformazione da passaggi a livello del tipo "comandati sul posto" a passaggi a livello automatici.
 - Gli interventi infrastrutturali ed impiantistici previsti sono complessivamente stimati nella misura di:
 - o per lo scartamento ridotto nel 2004 sono stati stimati costi per circa 36 mln di Euro che attualizzati al 2015 sono pari a circa 45 mln di Euro;
 - o per lo scartamento ordinario sono stati stimati costi per circa 13,5 mln di Euro .
 - Gli interventi infrastrutturali ed impiantistici previsti comporterebbero benefici in termini di:
 - o riduzione di costi del personale sia interno che esterno (service) per presenziamento e/o manovra PP.LL.;
 - o riduzione dei costi afferenti le attività manutentive, sia in termini di riduzione del fabbisogno di ore/uomo che in termini di materiali necessari;
 - o riduzione eventuali turbative all'esercizio (riduzione ritardi).
- Tenuto conto di quanto sopra, dall'analisi dei dati storici riguardanti:
- o il costo del personale interno per presenziamento e/o manovra PP.LL.;
 - o il costo del personale interno per manutenzione PP.LL.;

- o la spesa sostenuta per service appaltati ad imprese esterne per presenziamento e/o manovra PP.LL.;
- o costo del materiale utilizzato per manutenzione PP.LL.;
- o incidenza, in termini di costo dei disservizi e turbative all'esercizio ferroviario.

In tale analisi, a vantaggio di sicurezza, considerando le riduzioni di costo afferenti il costo del personale, si è stimata una riduzione dei costi annui pari a circa 7 milioni di euro/anno.

Ciò evidenzia, comunque, una significativa redditività economica dell'investimento in riferimento ai valori medi di analoghi progetti di settore, tenuto conto che dall'analisi sono stati esclusi anche i benefici riguardanti le riduzioni dei costi generalizzati di trasporto e delle esternalità ambientali.

- Per la programmazione temporale degli interventi si stima una durata dei lavori pari a n. 5 anni. La complessità delle attività necessarie (progettazione, espropri, gestione dei lavori, etc.) richiede l'individuazione di una struttura tecnica all'uopo dedicata.

6. Introduzione della reperibilità nei reparti manutentivi della rete ex Circumvesuviana

- Sulle linee ex Circumvesuviana, si prevede una riduzione dei turni di pronto intervento (eliminazione per armamento e linea aerea e dimezzamento per il settore segnalamento) con l'introduzione dell'istituto della reperibilità per tutti i settori (anche per i reparti del telecomando e telefonia, per i quali attualmente non è prevista né turnazione né reperibilità). Tale azione porterà ad un sostanziale passaggio dell'impiego del personale da "su turno" a "su chiamata". Il risparmio complessivo di tale intervento è stimabile in circa 590.000 €.

7. Introduzione dell'istituto della notte a recupero sulle linee a scartamento ordinario

- Si prevede di introdurre l'istituto della "notte e recupero" (già esistente nei reparti manutentivi delle linee ex Circumvesuviana) nei reparti manutentivi delle linee a scartamento ordinario. Tale azione porterà ad una riduzione delle prestazioni straordinario, atteso che ad oggi solo di straordinario possono essere comandate le necessarie lavorazioni notturne. Il risparmio stimabile su tale azione è pari a circa 95.000 €.

8. Rimodulazione turni DCO linee ex Circumvesuviana

- Si prevede di riorganizzare i turni del personale DCO delle linee ex Circumvesuviana, passando dall'attuale nastro lavorativo di 8 h e 03 min ad un nastro su 7 h. Tale azione porterà ad una riduzione di EDP pari a n. 5 unità ed ad un risparmio di 250.000 € a costo pieno ovvero 175.000 € in straordinario.

9. Riorganizzazione Capi Stazione Rete ex Circumvesuviana

- Si prevede di recuperare n. 3 unità di EDP rendendo feriale l'attuale turnazione sul bivio Madonnelle - Botteghele (istituendo i tracciati permanenti sul bivio stesso) ed eliminando il Capo Stazione presso il Pascone. Tale azione porterà ad un risparmio di 150.000 € a costo pieno ovvero 105.000 € in straordinario.

10. Riorganizzazione turni deviatori rete ex Circumvesuviana

- Si prevede di dare ai deviatori anche il compito di vendita dei titoli di viaggio nelle stazioni di Barra, Torre Annunziata, Pomigliano e Poggiomarino, con conseguente recupero di n. 3 unità di EDP addetti alla biglietteria, oltre ad avere la vendita di titoli di viaggio attiva anche di pomeriggio nelle prime tre delle suddette quattro stazioni di bivio. Una ulteriore unità di EDP (tra i deviatori) può essere ottenuta rendendo feriale l'attuale turno sul bivio. Tale azione porterà ad un risparmio di 180.000 € a costo pieno ovvero 126.000 € in straordinario.

11. Ridefinizione tratte di competenza personale di presenziamento rete ex Circumvesuviana

- Istituzione delle “sezioni di linea” con assegnazione della residenza di servizio non più nello specifico impianto ma in tutta la sezione.
Di conseguenza gli agenti che per esigenze di servizio verranno spostati nell’ambito dei vari impianti della sezione non percepiranno alcuna diaria, come invece avviene attualmente.
L'introduzione delle sezioni comporta una riduzione dei costi aziendali di circa Euro 80.000/anno per effetto della riduzione di circa il 40% delle indennità di diaria da corrispondere al personale.

12. Riorganizzazione DCO ex SEPSA

- Si prevede di ridurre gli attuali n. 4 Coordinatori fuori turno, mantenendone solo 2 ai quali attribuire le necessarie funzioni di coordinamento. Tale azione porterà ad un risparmio di 90.000 € a costo pieno ovvero 63.000 € in straordinario.

13. Riorganizzazione turno di presenziamento trazione elettrica di Agnano

- Si prevede di riorganizzare l'attuale turnazione di presenziamento della postazione di telecomando trazione sulle linee ex SEPSA, prevedendo che tutti gli attuali 14 agenti in organico siano abilitati sia al presenziamento che alla manutenzione, prevedendo su primo e secondo turno il presenziamento da parte di un solo agente e di n. 2 agenti in orario notturno. In questo modo le ore uomo corrispondenti a n. 7 unità sarebbero dedicate al presenziamento, mentre le altre n. 7 unità potranno essere utilizzate per le attività manutentive, con una conseguente riduzione delle prestazioni straordinarie (per circa 5.100 ore) e strutturando in tale settore anche la manutenzione preventiva. Tale azione porterà ad un risparmio di 95.000 € circa. Un ulteriore efficientamento potrà essere ottenuto spostando a Montesanto la postazione di lavoro, con l'eliminazione di uno dei due turni notturni.

14. Riorganizzazione turni DCO Piscinola

- Ottimizzazione dell'attuale turnazione (8 ore giornaliere) con l'introduzione di un turno di 6 ore e 40 minuti al giorno (modulo 5+1). Tale azione porterà ad una riduzione di prestazioni straordinarie stimabili in € 13.000 annui.

Tutti le azioni di riorganizzazione sopra descritte (ad eccezione del punto 5 - Soppressione / Impresenziamento dei passaggi a livello, che, come detto, ha bisogno di investimenti mirati e di più tempo), avviando subito un confronto serio e serrato con le OO.SS., possono essere portati a termine entro max 2/3 mesi. Resta evidente che si dovrà tempestivamente rilevare eventuali atteggiamenti dilatori delle OO.SS. (più volte messi in campo nel passato) in modo tale da attuare azioni unilaterali a garanzia dei tempi di attuazione delle azioni di efficientamento.

E' doveroso dire che se il confronto con le OO.SS. andasse su binari rapidi di convergenza, probabilmente bisognerà ricercare delle mediazioni/punti di caduta sulla proposta aziendale (*ad esempio per quanto riguarda il punto 1 'chiudere' ad un n° di riposi leggermente superiore a 61*), il che potrà comportare un minor recupero in termini economici, stimato in un ordine del -10%.

RIEPILOGO RISULTATO ECONOMICO DELLE AZIONI DI EFFICIENTAMENTO

Divisione Trasporto

Azione di riorganizzazione	Riduzione costi		
	Come numero agenti	Come straordinario	Riduzione media dei costi a regime
Rimodulazione turni personale viaggiante e macchina	€ 3.750.000,00	€ 2.625.000,00	€ 3.187.500,00
Riorganizzazione turni di comando	€ 250.000,00	€ 175.000,00	€ 212.500,00
Riorganizzazione turno personale di manutenzione	€ 450.000,00	€ 315.000,00	€ 382.500,00
TOTALE RIDUZIONE COSTI DIVISIONE TRASPORTO	€ 4.450.000,00	€ 3.115.000,00	€ 3.782.500,00

Divisione Infrastruttura

Azione di riorganizzazione	Riduzione costi		
	Come numero agenti	Come straordinario	Riduzione media dei costi a regime
Istituzione reperibilità per manutenzione ex Circumvesuviana	€ 590.000,00	€ 590.000,00	€ 590.000,00
Estensione notte a recupero su linee a scartamento ordinario	€ 135.000,00	€ 94.500,00	€ 114.750,00
Rimodulazione turni DCO ex Circumvesuviana	€ 250.000,00	€ 175.000,00	€ 212.500,00
Riorganizzazione Capi Stazione Rete ex Circumvesuviana	€ 150.000,00	€ 105.000,00	€ 127.500,00
Riorganizzazione deviatori ex Circumvesuviana	€ 180.000,00	€ 126.000,00	€ 153.000,00
Riduzione diarie personale presenziamento rete ex Circumvesuviana	€ 80.000,00	€ 80.000,00	€ 80.000,00
Riorganizzazione Coordinatori DCO ex SEPSA	€ 90.000,00	€ 63.000,00	€ 76.500,00
Riorganizzazione presenziamento telecomando SSE ex SEPSA	€ 135.000,00	€ 94.500,00	€ 114.750,00
Riorganizzazione turni DCO Giugliano	€ 13.824,00	€ 13.824,00	€ 13.824,00
TOTALE RIDUZIONE COSTI DIVISIONE INFRASTRUTTURA	€ 1.623.824,00	€ 1.341.824,00	€ 1.482.824,00

	Riduzione costi		
	Come numero agenti	Come straordinario	Riduzione media dei costi a regime
TOTALE RIDUZIONE COSTI DIVISIONI OPERATIVE	€ 6.073.824,00	€ 4.456.824,00	€ 5.265.324,00
Soppressione/impresenziamento PP.LL. (*)	€ 7.000.000,00	€ 7.000.000,00	€ 7.000.000,00

(*) Tale intervento prevede un investimento in opere infrastrutturali/tecnologiche pari a circa 60 milioni di euro e un tempo di attuazione pari a 5 anni

EQUILIBRIO ECONOMICO

Alla luce dei nuovi costi annui valutati nell'anno tipo pari a € 215.540.000,00 di cui € 210.600.000,00 già esplicitati nella nota del Commissario prot. n. 177/E del 16.10.2014 e € 4.940.000,00 derivanti dalle azioni 'correttive' sui servizi offerti dalla Divisione Trasporto sulla rete regionale EAV, di cui all'Allegato I, scaturite queste ultime dalle numerose riunioni del Gruppo di Lavoro misto Regione-EAV-AcaM, e tenuto conto della nuova disponibilità finanziaria della Regione Campania, pari a € 156.500.000,00, di cui alla D.G.R. n. 106 del 22/03/2016 si ottiene il seguente equilibrio economico:

Ipotesi senza investimenti per soppressione / impresenziamento PP.LL.		
Costi&Ricavi	(+)/(-)	Anno tipo [€*10⁶]
Costi Complessivi attesi	(-)	215,5
Efficientamenti attesi	(+)	5,3
Risparmio su ammortamenti	(+)	3
Totale Costi	(-)	207,2
Ricavi Contratto di Servizio	(+)	156,5
Integrazione Ricavi Contratto di Servizio	(+)	0
Integrazione Ricavi Piano Commissario	(+)	0
Ricavi da Traffico attesi	(+)	42,7
Altri Ricavi attesi	(+)	8
Totale Ricavi	(+)	207,2
Perdita di Esercizio attesa	(-)	0
Utile di Esercizio atteso	(+)	0

dove è stato ipotizzato che:

- siano portate a compimento tutte le azioni volte all'efficientamento dei costi, di cui al presente Allegato, con l'esclusione di quelle inerenti la Soppressione / Impresenziamento dei passaggi a livello, indicate al precedente punto 5, per le quali occorre un investimento in opere infrastrutturali/tecnologiche pari a circa 60 milioni di euro; tali azioni comportano una riduzione media dei costi a regime pari a € 5.265.324,00;
- il risparmio atteso sugli ammortamenti si attesti a € 3.000.000,00;
- che i ricavi continuino nel loro trend crescente, in linea con quanto evidenziato in Allegato IV, e raggiungano quota € 42.740.000,00 e che gli altri ricavi attesi si attestino a € 8.000.000,00.

Nell'ipotesi che la Regione Campania individui la fonte di finanziamento da destinare all'EAV per l'investimento nelle opere infrastrutturali e tecnologiche funzionali alla soppressione e

all'impresenziamento dei passaggi a livello, stimato in circa 60 milioni di euro, si otterrebbe il seguente nuovo equilibrio economico:

Ipotesi con investimenti per soppressione / impresenziamento PP.LL.		
Costi&Ricavi	(+)/(-)	A REGIME [€*10^6]
Costi Complessivi attesi	(-)	215,5
Efficientamenti attesi	(+)	12,3
Risparmio su ammortamenti	(+)	3
Totale Costi	(-)	200,2
Ricavi Contratto di Servizio	(+)	156,5
Integrazione Ricavi Contratto di Servizio	(+)	0
Integrazione Ricavi Piano Commissario	(+)	0
Ricavi da Traffico attesi	(+)	42,7
Altri Ricavi attesi	(+)	8
Totale Ricavi	(+)	207,2
Perdita di Esercizio attesa	(-)	-
Utile di Esercizio atteso	(+)	7

In questo nuovo scenario, una volta attuati gli investimenti sui passaggi a livello, per i quali si stima un tempo non inferiore a 5 anni, nell'ipotesi che la disponibilità finanziaria della Regione Campania rimanga pari a € 156.500.000,00 e i ricavi da traffico si attestino a € 42.740.000,00 nonché gli altri ricavi attesi pari a € 8.000.000,00, si potrà registrare 'a regime' un utile di esercizio intorno ai 7 M€.