

## GRUPPO NAPOLI HOLDING

Società con unico socio soggetta alla direzione e coordinamento del Comune di Napoli

C.F. 07942440632 - P.I. 07942440632

Sede legale in Napoli - Via G. B. Marino, 1

Capitale sociale euro 5.659.987 i.v.

### Relazione sulla gestione al bilancio consolidato al 31/12/2020

Signori soci,

il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2020 che viene sottoposto al Vostro esame ed alla Vostra approvazione, chiude con un utile di esercizio di euro 1.711.653, al netto di:

	<b>Euro</b>
a) Imposte correnti anticipate e differite	3.484.940
b) Ammortamenti e svalutazioni	8.152.064
c) Accantonamenti per rischi	3.332.623

Il bilancio consolidato, che viene sottoposto alla Vostra attenzione, rappresenta la reale situazione in cui si trova il Gruppo nel suo complesso.

#### I principali indicatori della gestione

Di seguito si indicano i principali indicatori economici-patrimoniali della gestione dell'anno 2020 confrontati con il precedente esercizio:

(in migliaia di euro)	<b>2020</b>	<b>2019</b>
Valore produzione	175.779	193.378
Ebitda	16.622	35.436
Utile/perdita al lordo delle imposte	5.196	37.853
Utile (Perdita)	1.711	32.132
Totale attivo	267.616	275.948
CCN (capitale circolante netto)	4.487	42.394
Patrimonio netto	37.024	34.735
Numero dipendenti	1.962	2.088

Come si evince dai dati sopra riportati:

- il valore della produzione si è decrementato di euro 17.600 mila (9,1%);
- l'Ebitda (margine operativo al lordo degli ammortamenti e accantonamenti), che individua la capacità del Gruppo di autofinanziarsi, è positivo e pari a euro 16.622 mila, con un decremento di euro 18.813 mila rispetto al 2019;
- l'utile, al lordo delle imposte, è passato da euro 37.853 mila a euro 5.196 mila.

L'utile Netto del gruppo è pari ad euro 1.711 mila;

- il capitale investito (totale attivo) si è decrementato per effetto soprattutto della riduzione dei crediti verso il Comune di Napoli che ha comportato comunque un incremento della giacenza di liquidità alla data di chiusura dell'esercizio. Il capitale circolante netto è positivo e si è significativamente ridotto rispetto allo scorso esercizio, segnatamente in forza della riduzione della creditoria del gruppo verso la controllante e dell'incasso dei crediti commerciali.
- Il numero dei dipendenti al 31/12/2020 è pari a 1.962 unità con la riduzione rispetto al 2019 di 126 unità.

### Contesto generale

Il contesto in cui operano le aziende del trasporto pubblico locale continua a essere caratterizzato da rilevanti complessità, generate principalmente dalle restrizioni alle risorse pubbliche destinate ai servizi provenienti dal Fondo Nazionale Trasporti e dal Comune di Napoli.

L'Azienda Napoletana Mobilità S.p.A. (di seguito anche solo "ANM" o ANM S.p.A.) è affidataria dei servizi del TPL e della sosta, operante in regime di "in house providing" e soggetta al cosiddetto "controllo analogo" da parte del Comune di Napoli tramite la sua partecipata Napoli Holding S.r.l., la quale esercita l'*attività di direzione e coordinamento*.

I rapporti in essere con la Napoli Holding S.r.l. ed il Comune di Napoli sono relativi ai contratti di servizio che riguardano, rispettivamente, il TPL e la sosta; tali contratti definiscono le attività affidate al Gruppo, le modalità di gestione dei servizi ed i relativi corrispettivi economici.

Per l'anno in questione, i rapporti per la gestione dei servizi autofilotranviari, degli ascensori pubblici, delle Linee 1 e 6 della metropolitana nonché delle 4 funicolari cittadine sono stati formalizzati con il Contratto di Servizio stipulato, nell'anno 2014, con la Napoli Holding S.r.l., così come modificato, all'articolo 4, dalla D.G.C. n. 839/2015. In attuazione della D.G.C. n. 183 del 12 giugno 2020, il contratto, in scadenza al 31 dicembre 2019, è stato prorogato dal socio/committente con atto di proroga rep. 8511, racc. 4769 del 3 novembre 2020 fino al 31 dicembre 2020 con estensione automatica fino al 2022 a seguito dell'approvazione del bilancio previsionale 2020-2022 del Comune di Napoli. La proposta al Consiglio del bilancio 2020-2022 di cui alla DGC 357/2020 è stata approvata dal Consiglio comunale in data 10 dicembre 2020 con delibera n. 25; il contratto è, pertanto, prorogato fino al 31 dicembre 2022.

L'A.N.M. è, inoltre, titolare di un contratto ponte, con la Città Metropolitana di Napoli, per la gestione di alcune linee suburbane, prorogato da anno in anno in attesa dell'assegnazione della gara indetta dalla Regione Campania per i servizi TPL del lotto 4 nell'ambito del territorio delle Città Metropolitana di Napoli (escluso Comune di Napoli).

Le procedure di gara per l'affidamento dei servizi di TPL nella Regione Campania allo stato non hanno portato all'aggiudicazione per nessun dei lotti in gara. In particolare, l'iter per l'avvio delle procedure di gara per il lotto 5 (servizi nel Comune di Napoli) si trova ancora nella fase iniziale con la pubblicazione, sulla Gazzetta Europea dell'avviso di preinformazione avvenuta in data 12 agosto 2019. La Regione Campania, con determina direttoriale n. 66 del 22 febbraio 2021, si è avvalsa della facoltà, prevista

dall'art. 92 comma 4ter del DL 18/2020, convertito con la legge n. 27/2020, di sospendere le gare non ancora definitivamente aggiudicate per un periodo di 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell'emergenza della pandemia che ha caratterizzato l'anno 2020 e che sarà di seguito trattata in dettaglio. Lo stato di emergenza è attualmente prorogato dall'articolo 1 DL n. 105/2021 fino al 31 dicembre 2021.

Oltre ai servizi di trasporto pubblico ANM gestisce gli stalli di sosta e i parcheggi di struttura del Comune di Napoli sulla base del contratto di servizio del 2004, modificato con Atto Integrativo del 2013.

Infine, con contratto di servizio di durata annuale, ANM esegue per il Comune di Napoli altri servizi di mobilità quali il servizio di manutenzione e gestione degli impianti di controllo del traffico e il servizio di manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare.

L'anno 2020 è stato caratterizzato dall'insorgere della pandemia legata al nuovo Coronavirus. In particolare, a partire dal mese di gennaio 2020, lo scenario nazionale e internazionale è stato caratterizzato dalla diffusione del virus Covid-19 ("Coronavirus") e dalle conseguenti misure restrittive per il suo contenimento, poste in essere da parte delle autorità pubbliche dei Paesi interessati.

Tutto ciò, a partire da marzo 2020, ha comportato l'emissione, a livello nazionale e regionale, di disposizioni che hanno introdotto pesanti restrizioni ritenute necessarie dalle Autorità per affrontare l'emergenza.

Tali restrizioni nella fase di lockdown (dal 9 marzo 2020 al 17 maggio 2020), hanno comportato la chiusura di tutte le attività non ritenute indispensabili e forti limitazioni alla libertà di spostamento, misure che inevitabilmente hanno avuto una immediata ricaduta negativa per il settore della mobilità. Durante il lockdown da marzo a maggio si è registrata una forte riduzione dei passeggeri e quindi dei ricavi da traffico, pari a circa il 90% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. La riduzione complessiva nel 2020 dei passeggeri e dei ricavi da traffico raggiunge quasi il 60%. Perdite analoghe hanno riguardato il settore della sosta, interessato anche dalle Delibere di Giunta Comunale n. 78/2020, n. 83/2020 e n. 430/2020, che hanno reso la sosta gratuita nelle aree di sosta a pagamento senza custodia (c.d. strisce blu) a favore di un'ampia fascia di utenti.

In considerazione dell'impatto delle misure sulla domanda di trasporto, il Presidente della Regione Campania, con ordinanza n. 14 del 12 marzo 2020, ha disposto la riduzione dei servizi di trasporto pubblico fino al 50%, così come consentito dal DPCM del 11 marzo 2020, demandando alle aziende la riprogrammazione del servizio. Sulla base di tali indicazioni normative ANM ha ridotto il servizio su ferro (metropolitana e funicolari) del 25% ed i servizi autofilotraviari di oltre il 30%. In ragione della riduzione di attività (e per affrontare il relativo impatto economico) l'Azienda ha, ridotto la prestazione lavorativa per 569 dipendenti e avviato la procedura per l'accesso al fondo bilaterale di solidarietà istituito per le aziende di trasporto pubblico. Inoltre, è stato ridotto il numero degli autisti assunti con contratto di somministrazione da 120 a 90 unità a partire dal 16 marzo 2020 ed ulteriormente a 70 unità a partire dal 14 aprile 2020 per tornare a 120 nel mese di maggio e 160 nel mese di settembre.

A partire dal 18 maggio le misure restrittive sono state gradualmente ridotte, mentre le regole di distanziamento sociale, che riducono la capacità di offerta in termini di posti

(utilizzabili) per km, sono state alleggerite (riempimento fino al massimo del 60% nell'allegato 15 del DPCM del 12 giugno 2020 e dell'80% nell'allegato 15 DPCM del 7 settembre 2020), ma mai completamente rimosse. La seconda ondata della diffusione dei contagi, a partire da novembre 2020, ha comportato il ripristino di molte restrizioni ed in particolare, con le disposizioni dell'art. 1 comma 10 lettera mm) del DPCM del 3 dicembre 2020, la capacità massima dei mezzi di trasporto pubblico locale è stata nuovamente ridotta al 50%.

Inoltre, con decreto del Ministero della Salute del 13 novembre 2020, la Regione Campania è stata classificata tra le zone ad alto rischio contagio (le cosiddette zone rosse) con ulteriori forti limitazioni alla mobilità, che hanno indotto la Regione ad emettere l'ordinanza 91 del 21 novembre 2020, che ha consentito nuovamente alle aziende TPL di ridurre i propri servizi fino al 40% del servizio programmato. La riduzione delle attività in occasione della seconda ondata dell'emergenza ha costretto l'azienda di nuovo a ricorrere, con accesso al fondo bilaterale, ad una riduzione della prestazione lavorativa, in questo caso per 506 dipendenti e di non rinnovare la richiesta di prestazioni di lavoro interinale per 40 unità.

Anche successivamente, fino al 26 aprile 2021, ad eccezione del periodo da metà gennaio a metà febbraio, la Campania è sempre stata collocata in zona di rischio rosso o arancione con la conseguente applicazione delle relative misure restrittive.

Il legislatore, in relazione agli effetti della pandemia, ha eseguito alcuni interventi normativi a sostegno del settore di cui si riportano di seguito i più significativi:

- divieto di decurtazione del corrispettivo contrattuale: l'art. 92, comma 4 bis del DL 18/2020 convertito con modifiche con la legge 27/2020 vieta per il periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 la decurtazione del corrispettivo o l'applicazione di penali in ragione del minor servizio effettuato. Tale divieto, in coerenza con la scadenza per lo stato di emergenza è stato fissato prima fino al 30 aprile 2021 dall'art. 13 comma 12 del DL 183 e successivamente esteso fino al 31 dicembre 2021 dall'art.1 del DL 105/2021;
- ristoro dei minori ricavi da traffico: un primo provvedimento è contenuto nell'art. 200 del DL 34/2020 (decreto "Rilancio"), convertito con la legge n 77/2020. Il decreto prevede lo stanziamento di 500 milioni a copertura delle perdite di ricavi da traffico dal 28 febbraio al 31 dicembre 2020 subiti dal settore di Trasporto Pubblico. Sulla base del decreto ministeriale che determina l'assegnazione di una prima tranche di 412 €/milioni ANM ha ricevuto nel mese di dicembre 2020 un contributo di circa €/milioni 4,7. L'importo residuo di €/milioni 88 è stato distribuito alle Regioni con decreto interministeriale 411/2020. Altri €/milioni 400 sono stati stanziati dall'art. 44 comma 1 del DL 104 del 14 agosto 2020 (convertito con la legge 176/2020) di cui €/milioni 300 destinati dall'art.1 del DL 111 del 8 settembre 2020 a finanziare il rafforzamento dei servizi di trasporto con maggior carico e scolastici (i cosiddetti "servizi aggiuntivi"). Delle somme destinate ai servizi aggiuntivi solo €/milioni 83 sono stati utilizzati per tale scopo e la somma inutilizzata di €/milioni 337 è stata ridestinata alla finalità iniziale di ristoro per i mancati ricavi da traffico e distribuito alle Regioni con i decreti interministeriali n. 411/2020, 541/2020 e 33/2021. L'art. 22 ter del DL 137/2020 stanziava l'ulteriore somma di €/milioni 390 per €/milioni 200 a titolo di ristoro e per €/milioni 190 utilizzabile per i servizi aggiuntivi. Una prima tranche di

€/milioni 100 è stata ripartita alle Regioni con decreto interministeriale n. 61/2021. La maggior parte delle somme ripartite con decreto interministeriale ed erogate alle Regioni sono state trasferite alle aziende TPL nel mese di maggio 2021. La quota a favore di ANM è pari a €/milioni 5,5 (rif. DD 234/2021). Infine, l'art. 29 del DL 41/2021 incrementa le somme stanziare di €/milioni 800 destinate a compensare la riduzione dei ricavi da traffico subite dalle aziende TPL dal 23 febbraio 2020 fino al "termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate". Attualmente non è stato ancora emanato un decreto interministeriale per la ripartizione alle Regioni;

- rinvio di 6 mesi delle scadenze del 2020 per i concordati in essere: il governo ha tenuto conto, nel DL 23 del 08 aprile 2020 ("decreto Liquidità") art. 9 comma 1, della particolare difficoltà per le società che si trovano a dover affrontare gli impegni derivanti da un piano di concordato rinviando di 6 mesi le scadenze previste per il 2020. Grazie a tale provvedimento la scadenza per il pagamento dei creditori privilegiati nel concordato ANM è stata prorogata a giugno 2021. Per l'approfondimento relativo alla procedura di concordato si rimanda al capitolo 1.3 della presente relazione.

Oltre all'emergenza Covid si segnalano i seguenti eventi di rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio:

- in data 14 gennaio 2020 si è verificato un incidente che ha coinvolto 3 convogli della linea 1 della metropolitana con ripercussioni negative sul servizio, soprattutto nei mesi di gennaio e febbraio 2020;
- a maggio 2020 è stata pubblicata la sentenza della Corte d'appello 1814/2020 che ha condannato ANM alla restituzione di 51,3 Milioni di euro legati a conguagli negativi effettuati dalla Regione Campania negli anni 2000-2001 sui servizi svolti dalla società (allora ATAN) negli anni 1994-1997. La società ha fatto ricorso contro la sentenza della Corte d'Appello e contemporaneamente avviato una negoziazione con la Regione finalizzata a raggiungere un accordo transattivo che potrebbe ridurre in modo consistente la passività stabilita dalla sentenza. In particolare, la Regione potrebbe rinunciare agli interessi legali ed accettare la compensazione con le somme riconosciute dalla sentenza Consiglio di Stato 2323/2019 riguardante il contenzioso con la Regione Campania per la mancata erogazione dei contributi CCNL e la riduzione delle risorse per i servizi TPL relative all'annualità 2011 generando una sopravvenienza attiva di €/milioni 17 nel bilancio di ANM grazie al parziale rilascio del fondo accantonato. Allo stato attuale, non è stato ancora firmato l'atto transattivo, condiviso con i soci nell'assemblea del 14 aprile 2021 e sottoposto all'attenzione dei Commissari ed al tribunale fallimentare. Gli effetti contabili di tale sentenza sono stati acquisiti nel Bilancio al 31 dicembre 2019.

## **Contesto operativo**

Come citato in premessa, la situazione del Gruppo va inquadrata nel contesto di una crisi generale che ha investito il settore del Trasporto Pubblico Locale in Italia nell'ultimo decennio, conseguente ad un drastico ridimensionamento delle risorse pubbliche ad esso destinate.

I tagli al Fondo Nazionale Trasporti, operati nell'ambito delle misure di contenimento della spesa pubblica, hanno creato pesantissime difficoltà alle aziende di TPL, specie nelle regioni come la Campania in cui, dal 2011 al 2015, il bilancio regionale non ha integrato in modo significativo con proprie risorse il Fondo Trasporti.

Si è quindi assistito ad una progressiva e sensibile riduzione dei cosiddetti "servizi minimi di TPL", i cui oneri, in base al dettato normativo del D.lgs. 422/97, dovrebbero essere totalmente a carico delle regioni.

Molto spesso la riduzione dei corrispettivi è stata superiore a quella dei servizi richiesti, appesantendo fortemente il conto economico delle aziende affidatarie, specie quelle la cui struttura dei costi era stata dimensionata in funzione di produzioni chilometriche molto più ampie. L'ANM, per il settore gomma, rientra pienamente in questa casistica, mentre i servizi su ferro sono già per la loro natura caratterizzati da una componente di costi fissi legati alla manutenzione e gestione dell'infrastruttura. In tale contesto va ricordato che la rete metropolitana non è ancora completata ed è stata, negli ultimi anni, caratterizzata dall'apertura di nuove stazioni (Municipio, Toledo e Garibaldi) e dall'estensione della tratta da Dante a Garibaldi.

L'ANM ha dovuto affrontare, negli ultimi anni, tagli delle risorse destinate al TPL per circa 35 Milioni di euro, di cui circa 15 Milioni di euro legati alle risorse del Fondo Nazionale Trasporto distribuite dalla Regione Campania. Oltre al taglio delle risorse destinate al servizio, la Regione, a partire dal 2011, non ha più erogato i contributi a copertura dei costi aggiuntivi causati dai rinnovi del contratto collettivo con un valore di circa 15 Milioni di euro. Nello stesso periodo si è verificato un significativo incremento dell'infrastruttura della linea metropolitana 1 con l'apertura della tratta Dante-Garibaldi e delle stazioni Università, Toledo, Municipio e Garibaldi. A tale proposito va evidenziato che i servizi su ferro di ANM sono stati contemplati nella distribuzione delle risorse TPL regionali per la prima volta dalla DGR 964/2010 con un importo di circa 13 Milioni di euro ed una produzione di circa 2,3 milioni di vetture/km, corrispondenti ad un treno ogni 45 minuti sulla tratta Dante – Piscinola, e non prevedono alcuna remunerazione per i servizi delle funicolari. Negli anni successivi l'importo destinato ai servizi di trasporto nel Comune di Napoli è stato ulteriormente tagliato nonostante l'estensione della linea.

L'incertezza legata alle risorse destinate al TPL e le difficoltà operative nella realizzazione delle misure di efficientamento portate avanti dalla controllata ANM hanno portato a diverse revisioni dei piani industriali. L'ultimo aggiornamento, prima del ricorso alla procedura di concordato preventivo è stato il piano 2017-2019 approvato del consiglio comunale in data 31/03/2017.

Tale piano, sinteticamente prevedeva una forte riduzione di costo, ed in particolare la riduzione e riqualificazione dell'organico con dichiarazione dello *stato di crisi aziendale ex L. 223/91*.

Tra gli impegni inclusi in tale piano da parte del Comune di Napoli trova maggior rilievo l'aumento di capitale in natura con il conferimento di immobili per circa €/milioni 65.

Il peggioramento della situazione economico-finanziaria e patrimoniale ha indotto la società a presentare domanda di concordato preventivo ex art. 161 comma 6 L.F. in data 22 dicembre 2017, con riserva di successivo deposito del piano concordatario e di tutta la documentazione prevista dalla citata legge fallimentare

## Concordato preventivo ex art. 161 comma 6, l.f.

Tenuto conto della situazione di grave crisi in cui versava, in data 22 dicembre 2017, ANM ha presentato presso il Tribunale di Napoli istanza di concordato preventivo ex art. 161, comma 6, L.F., con riserva di successivo deposito del piano concordatario e di tutta la documentazione prevista dalla citata legge fallimentare. A seguito dell'accoglimento da parte del Tribunale di Napoli di tale istanza, in data 3 luglio 2018 è stata presentata la proposta concordataria contenente il Piano e i documenti di cui all'art. 161 l.fall.. In data 5 dicembre 2018, lo stesso Tribunale di Napoli, con proprio decreto, ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo ed infine, con decreto del 13 novembre 2019, depositato in Cancelleria il 9 dicembre 2019, Il Tribunale di Napoli, tenuto conto del voto favorevole dei creditori espresso in data 2 luglio 2019, ha omologato il concordato preventivo di ANM.

La veridicità dei dati aziendali e la fattibilità del piano, redatto con il supporto di un consulente esterno, oltre alla funzionalità dello stesso al miglior soddisfacimento dei creditori, sono state oggetto di attestazione ex art. 161, comma 3, L.F., da parte di un professionista incaricato.

Il piano concordatario della Società può essere definito di tipo misto, poiché contempla l'ipotesi di continuità diretta con la previsione della cessione di due immobili non strumentali all'attività aziendale (immobili siti in Napoli in via Galileo Ferraris 49/49 bis e in via Ponte dei Francesi 37/d).

Il piano concordatario omologato è stato redatto sulla base di alcune linee guida e previsioni essenziali che mirano al raggiungimento di alcuni imprescindibili obiettivi economico-finanziari per consentire, oltre alla migliore soddisfazione dei creditori concordatari, la prosecuzione delle normali attività della Società una volta conclusa la procedura di concordato. In particolare:

- gli obiettivi economici si fondano sull'azzeramento della perdita operativa mediante una sostanziale rivisitazione della struttura dei costi aziendali, tale da renderla compatibile con il complesso dei ricavi caratteristici;
- gli obiettivi finanziari sono rappresentati dal raggiungimento e ripristino dell'equilibrio finanziario, oltre il quale sarà possibile realizzare dei surplus di cassa sufficienti a garantire la soddisfazione dei creditori secondo la proposta concordataria;
- il mantenimento di livelli occupazionali coerenti con un modello di business sostenibile.

Per poter raggiungere tali obiettivi e, con particolare riguardo al raggiungimento e mantenimento di una redditività operativa positiva della gestione caratteristica, il Piano concordatario si fonda su alcune linee guida e previsioni essenziali:

- (i) nuova organizzazione, revisione della struttura organizzativa e delle conseguenti responsabilità;
- (ii) ridefinizione dell'organico aziendale, contenimento dei costi ed armonizzazione del trattamento del personale;
- (iii) ottimizzazione dei ricavi da traffico ed altri;
- (iv) ridefinizione dei processi aziendali con l'obiettivo dell'efficientamento;
- (v) revisione dell'esercizio urbano e suburbano;
- (vi) nuovi investimenti e rinforzi del parco mezzi;
- (vii) riorganizzazioni logistiche e riduzione dei costi operativi.

I flussi finanziari a servizio del passivo concordatario sono stati stimati in euro 135 milioni (di cui euro 25 milioni di cassa iniziale ed euro 110 milioni di flussi di cassa stimati puntualmente nel Piano).

Il passivo concordatario ammontava a circa euro 180 milioni, di cui euro 2,7 milioni rappresentato da creditori prededucibili, euro 73 milioni da creditori privilegiati e la parte rimanente da creditori chirografari.

La proposta concordataria elaborata ed omologata ha previsto il pagamento integrale dei creditori in prededuzione e di quelli privilegiati. Per i creditori chirografari sono state individuate quattro classi, ad ognuna delle quali è attribuita una diversa percentuale di soddisfazione del credito:

- Classe 1 (istituti bancari): 58%;
- Classe 2 (debiti commerciali): 62,7%;
- Classe 3 (prestatori di opere e di servizi nell'ambito di contratti di appalto attivati sulle commesse finanziate – oppure cofinanziate – tramite fondi pubblici: 100%;
- Classe 4 (Comune di Napoli e Napoli Holding): crediti di natura chirografaria vantati dal Comune di Napoli e da Napoli Holding S.r.l. per euro 15,2 milioni indicati come “postergati” rispetto a tutti gli altri creditori il pagamento dei quali può avvenire solo subordinatamente all'eventuale previo pagamento degli altri creditori chirografari nella misura integrale del 100%, “quindi ipotizzando la presenza di eventi migliorativi del soddisfacimento delle percentuali appena illustrate”.

A tale riguardo, si rappresenta che il Piano prevede, inoltre, la soddisfazione dei creditori nell'arco di un quinquennio a decorrere dall'omologa e specifica che *“l'emersione di maggiori flussi finanziari disponibili nel periodo concordatario, determinerà un corrispondente incremento della soddisfazione dei creditori in quanto la liquidità «in surplus» verrà destinata a soddisfare il passivo concordatario”*.

## La situazione economica

La situazione economica del Gruppo può essere così riassunta (in % l'incidenza sui valori dei ricavi):

Dati in migliaia di euro	31/12/2020		31/12/2019		Variazione	
	val	%	val	%	val	%
Ricavi	147.598	84,0%	176.697	91,4%	-29.099	165,3%
Altri ricavi	28.181	16,0%	16.681	8,6%	11.500	-65,3%
<b>Ricavi Totali</b>	<b>175.779</b>	<b>100,0%</b>	<b>193.378</b>	<b>100,0%</b>	<b>-17.600</b>	<b>100,0%</b>
Costi operativi	63.633	36,2%	61.609	31,9%	2.024	-11,5%
<b>Valore aggiunto</b>	<b>112.146</b>	<b>63,8%</b>	<b>131.769</b>	<b>68,1%</b>	<b>-19.623</b>	<b>111,5%</b>
Costi del personale	95.523	54,3%	96.333	49,8%	-810	4,6%
<b>EBITDA</b>	<b>16.622</b>	<b>9,5%</b>	<b>35.436</b>	<b>18,3%</b>	<b>-18.813</b>	<b>106,9%</b>
Amm.t e accantonamenti	11.485	6,5%	38.749	20,0%	-27.264	154,9%
<b>EBIT</b>	<b>5.138</b>	<b>2,9%</b>	<b>-3.313</b>	<b>-1,7%</b>	<b>8.451</b>	<b>-48,0%</b>
Gestione finanziaria	58	0,0%	41.166	21,3%	-41.108	233,6%
<b>Utile lordo</b>	<b>5.196</b>	<b>3,0%</b>	<b>37.853</b>	<b>19,6%</b>	<b>-32.657</b>	<b>185,6%</b>
Imposte	3.485	2,0%	5.721	3,0%	-2.236	12,7%
<b>Utile (perdita) d'esercizio</b>	<b>1.711</b>	<b>1,0%</b>	<b>32.132</b>	<b>16,6%</b>	<b>-30.421</b>	<b>172,9%</b>

Il risultato dell'esercizio 2020 del gruppo risente della forte contrazione dei ricavi da vendita di titoli di viaggio e di sosta di ANM riconducibile alle limitazioni alla mobilità e



alle regole di distanziamento sociale messe in atto dal governo italiano per contrastare la diffusione del virus SARS COV2.

La riduzione di questi ricavi è pari a €/milioni 25 per i ricavi da traffico e €/milioni 5 per i ricavi di sosta. Con DL 34/2020 (art. 200) il Governo ha stanziato fondi a titolo di ristoro dei mancati ricavi da traffico. Il fondo determinato dall'art 200 DL 34/2020 è stato successivamente incrementato fino al valore complessivo di €/milioni 1.837 erogati alle Regioni per circa la metà. L'erogazione a favore di ANM inclusa nel bilancio 2020 ammonta a €/milioni 10. Non sono state previste invece risorse specifiche a compensazione dell'erosione dei ricavi della sosta.

Il Valore dell'Ebit è positivo e pari ad €/milioni 5,1 contro il valore negativo del 2019, pari ad €/milioni 3,3; vale al riguardo considerare che il costo dell'esercizio precedente includeva l'accantonamento operato dalla ANM della passività aggiuntiva - a seguito della sentenza 1814/2020 della Corte d'Appello - per €/milioni 30,4; senza tale accantonamento il risultato operativo del 2019 sarebbe stato positivo, per €/milioni 27, superiore di €/milioni 21,9 rispetto al 2020. Per quanto riguarda le partite finanziarie, occorre tenere conto della sopravvenienza attiva di €/milioni 41,1 rilevata nel bilancio 2019 a seguito dello stralcio dei crediti chirografari.

Il risultato netto complessivo del gruppo è comunque positivo, pari a €/milioni 1,7, nonostante la riduzione degli introiti del TPL e della sosta.

Le principali variazioni economiche, rispetto al precedente esercizio, sono le seguenti:

- Decremento dei ricavi complessivi di €/milioni 16,7 (9,1%). Tale decremento è legato essenzialmente, come detto in precedenza, alla riduzione dei ricavi tipici di circa €/milioni 29 generata dagli effetti della pandemia, a cui si contrappone l'incremento degli altri ricavi per €/milioni 11,5 di cui euro €/milioni 10,5 attengono alle risorse erogate a titolo di ristoro.

Come già evidenziato in premessa, la produzione, nel corso del 2020, ha risentito significativamente dell'impatto della pandemia. Ciò vale in particolare per la domanda di trasporto che con circa 21,7 milioni di passeggeri su autobus, filobus e tram, e 19,9 milioni sulle linee metropolitane e funicolari, ha subito una flessione del 59%. La riduzione dei passeggeri trasportati è riconducibile sia alle restrizioni imposte per gli spostamenti sia alle limitazioni al grado di riempimento dei veicoli. Meno significativo è stato l'impatto sulle percorrenze chilometriche annue che si sono ridotte del 7% e possono essere così sintetizzate:

- 10,9 mln km in superficie, di cui 2,8 mln in ambito suburbano;
- 0,4 mln vett/ km Funicolari;
- 4,3 mln vett/ Km Metropolitana Linea 1.

La società ha, inoltre, provveduto alla gestione di:

- Oltre 24.000 stalli di sosta a raso nel Comune di Napoli;
- parcheggi in struttura (Frullone, Policlinico, Via dell'Erba, Ponticelli, Colli Aminei, Brin, Bagnoli, Pianura, Centro Direzionale di Napoli);
- manutenzione della segnaletica stradale orizzontale e verticale;
- impianti semaforici e varchi ZTL;

- servizio di ausilio all'Amministrazione comunale per il rilascio di permessi per le ZTL;

Il perimetro dell'attività della sosta è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al passato, ma gli introiti hanno risentito fortemente delle restrizioni agli spostamenti imposte dalla normativa nazionale e regionale nonché dalle delibere comunali che in alcuni mesi hanno concesso la sosta gratuita ad ampie fasce degli utenti

- decremento dei costi del personale di €/milioni 0,8 derivante dalla fuoriuscita del personale avvenuta nell'esercizio;
- consistente decremento della voce ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti complessivamente per €M 27,2 circa. Tale decremento è riconducibile ai minori accantonamenti ai fondi rischi ed oneri della controllata ANM che nel precedente esercizio aveva stanziato l'importo di €M 30,6 in ragione della sentenza n. 1814/2020 che ha condannato ANM alla restituzione di 51,3 Milioni di euro legati a conguagli negativi effettuati dalla Regione Campania negli anni 2000-2001 sui servizi svolti dalla società controllata (allora ATAN) negli anni 1994-1997;
- consistente decremento della voce afferente gestione finanziaria per €M 41 in quanto nel precedente esercizio rilevava la sopravvenienza attiva conseguita da ANM a seguito dello stralcio dei crediti chirografari connessi al piano concordatario omologato dal Tribunale di Napoli.

Per quanto concerne i ricavi di seguito si riporta il relativo dettaglio ed il confronto con il precedente esercizio.

Valori espressi in Euro/000		31/12/2020	31/12/2019	variazione
<b>A) 1)</b>	<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>			
	<i>Ricavi da traffico</i>	20.986	46.059	- 25.073
	<i>Corrispettivi da contratto di servizio TPL a carico del Comune</i>	43.096	48.259	- 5.163
	<i>Corrispettivi per servizi minimi TPL da Regione</i>	58.619	53.167	5.452
	<i>Corrispettivi da contratto di servizio TPL a carico della Città Metropolitana</i>	12.048	10.254	1.794
	<i>Ricavi da gestione parcheggi</i>	11.031	16.789	- 5.758
	<i>Segnaletica e Semaforica</i>	1.327	1.419	- 92
	<i>Contributo di funzionamento</i>	490	750	- 260
	<b>Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>147.597</b>	<b>176.697</b>	<b>- 29.100</b>

Come accennato in precedenza, complessivamente i ricavi delle vendite si sono decrementati di euro 29.100 mila. Tale decremento è legato essenzialmente al decremento dei ricavi da traffico rispetto al 2019 (- euro 25.073) e al decremento dei ricavi da sosta (- euro 5.758 mila). La riduzione dei corrispettivi da contratto di servizio TPL a carico del Comune (- euro 5.163 mila) è compensata dall'incremento dei corrispettivi per i servizi minimi di TPL stabiliti dalla Regione Campania (+ euro 5.452 mila).

Costi espressi in Euro/000		31/12/2020	31/12/2019	variazione
<b>5) Altri ricavi e proventi</b>				
a) Contributi in conto esercizio				
Consumi carburante		922	842	80
Contributi in conto impianti		567	175	392
Copertura ricavi per ristoro		10.145		10.145
				-
<b>Totale</b>		<b>11.634</b>	<b>1.017</b>	<b>10.617</b>
b) Ricavi e proventi diversi				
Locazione spazi pubblicitari		791	1.428	- 637
Altri canoni di locazione		512	615	- 103
Rimborso manutenzioni straordinarie da comune di Napoli		2.459	2.459	-
Rimborso altri enti		268	486	- 218
Penalità viaggiatori		324	805	- 481
Risarcimenti		88	103	- 15
Altri ricavi vari		1.312	718	594
<b>Totale</b>		<b>5.754</b>	<b>6.614</b>	<b>- 860</b>
c) sopravvenienze e/o insussistenze derivanti da errori di stima		10.793	8.652	2.141
Sopravvenienza da consolidamento		-	398	- 398
<b>Totale</b>		<b>10.793</b>	<b>9.050</b>	<b>1.743</b>
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>		<b>28.181</b>	<b>16.681</b>	<b>11.500</b>

La voce "Altri ricavi" si è incrementata di euro 11.500 mila, in ragione soprattutto della copertura dei ricavi da ristoro e delle sopravvenienze riconducibile principalmente a sovrastime di costi di precedenti esercizi.

Mentre per quanto riguarda la struttura dei costi, invece, le principali variazioni hanno riguardato:

- Materie prime – rispetto allo scorso esercizio la voce si decrementa per euro 1 milione circa in ragione della riduzione dei consumi di carburante, metano ed energia, connessa alla riduzione del trasporto.
- Servizi – si incrementa di euro 3.695 mila. In tale voce gli incrementi più consistenti hanno riguardato gli interventi manutentivi effettuati in particolare sulle infrastrutture ed impianti aziendali dell'ANM (+ euro 1.751 mila) a cui si aggiungono le manutenzioni straordinarie su beni del Comune da riaddebitare (+ euro 297 mila) e i costi di vigilanza (+ euro 659 mila).
- Costo del personale – diminuisce di euro 800 mila. Tale decremento è principalmente dovuto come detto agli effetti sul costo della fuoriuscita del personale avvenuta nel corso del 2020;

- Ammortamenti e Accantonamenti al fondo svalutazione crediti – rispetto al 2019 si registra l'incremento di euro 2.010 mila legato alle maggiori svalutazioni dei crediti effettuate nell'esercizio, come indicato in nota integrativa nella sezione dei crediti;
- Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti – si registra un decremento di euro 29.273 mila, legato in via prevalente, alla circostanza che il dato del 2019 è stato influenzato dall'accantonamento della controllata a fronte della sentenza della Corte d'Appello di Napoli n. 1814/2020 in tema di conguagli negativi effettuati dalla Regione Campania negli anni 2000-2001 sui servizi svolti dalla società controllata (allora ATAN) negli anni 1994-1997 cui si è fatto cenno in precedenza;
- Oneri diversi di gestione – rimangono sostanzialmente stabili;
- Proventi ed Oneri finanziari – la voce registra il decremento di euro 41.054 riconducibile alla circostanza che il dato dell'esercizio 2019 era influenzato dallo stralcio, riportato in detta voce, di parte dei debiti chirografari della controllata conseguenti all'omologa del concordato preventivo omologato dal tribunale di Napoli nel mese di dicembre 2019.

#### **La situazione patrimoniale**

La situazione patrimoniale può essere così riassunta:

<b>Situazione patrimoniale (migliaia di euro)</b>	<b>31/12/2020</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>Differenza</b>
<b>Impieghi</b>			
<b>Attività fisse (AF)</b>	<b>37.092</b>	<b>30.411</b>	<b>6.681</b>
Immobil. Immateriali	600	738	
Immobil. Tecniche fisse	36.382	29.508	
Immobil. Finanziarie	111	165	
<b>Capitale circolante netto (CCN)</b>	<b>4.487</b>	<b>42.394</b>	<b>- 37.907</b>
Rimanenze	6.053	5.675	
Crediti commerciali	4.699	16.130	
Crediti (debiti) verso controllanti	80.768	115.713	
Altri crediti	42.223	33.839	
Debiti commerciali	- 62.505	- 57.644	
Altri debiti	- 60.068	- 70.052	
Ratei e Risconti	- 6.683	- 1.267	
<b>Totale capitale investito netto (CI)</b>	<b>41.579</b>	<b>72.805</b>	<b>- 31.226</b>
<b>Fonti</b>			
Patrimonio netto	<b>37.024</b>	<b>34.735</b>	<b>2.289</b>
Fondi	<b>78.361</b>	<b>94.408</b>	<b>- 16.047</b>
Fondi per rischi e oneri	59.093	64.862	
TFR	19.268	29.546	
Posizione finanziaria netta (PFN)	- <b>73.805</b>	- <b>56.338</b>	<b>- 17.467</b>
Disponibilità	80.669	63.200	
Debiti verso banche	6.864	6.862	
<b>Totale fonti (FON)</b>	<b>41.579</b>	<b>72.805</b>	<b>- 31.226</b>

Il Gruppo evidenzia la necessità di una patrimonializzazione adeguata alla natura dell'attività svolta. Il risultato positivo dell'esercizio, conseguito principalmente in ragione della iscrizione della sopravvenienza da stralcio di parte dei debiti chirografari conseguenti all'intervenuto decreto di omologa del concordato della ANM, ha consentito di ripristinare solo parzialmente il patrimonio a livelli più consistenti, dopo le perdite conseguite nel corso degli anni pregressi da parte della Controllata che avevano eroso il capitale. A riguardo si ribadisce che la Giunta Comunale in data 15/03/2017 con propria delibera 132 e successivamente il Consiglio Comunale, con propria delibera 23 del 31/03/2017, ha approvato, sulla scorta delle misure di stabile risanamento proposte dall'ANM nella sezione rubricata "Iniziativa di risanamento della gestione e per il mantenimento delle condizioni di continuità aziendale" della relazione dell'amministratore ai sensi e per gli effetti dell'art. 2446 del C.C. e delle osservazioni in merito del collegio sindacale e dettagliate nel Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019 di ANM, l'aumento di capitale di sessantacinque milioni, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli.

Si rimanda, comunque, al capitolo sull'evoluzione prevedibile della gestione per un aggiornamento del piano industriale e delle attività svolte fino alla data di approvazione del bilancio in commento.

### **La situazione finanziaria**

La situazione finanziaria può essere così riassunta:

## RENDICONTO FINANZIARIO

Flussi Finanziari (migliaia di euro)		
A. Flusso Finanziario della gestione reddituale	2020	2019
Utile d'esercizio	1.711	32.132
imposte sul reddito	3.485	5.721
interessi passivi	(111)	(41.166)
<b>1) Utile prima delle imposte e degli interessi</b>	<b>5.085</b>	<b>- 3.313</b>
Accantonamenti	7.891	37.646
Ammortamenti e svalutazioni per perdite durev. di valore	4.570	4.369
<b>2) Flusso finanziario prima delle variazioni di CCN</b>	<b>17.546</b>	<b>38.702</b>
Decremento (incremento) rimanenze	(378)	(362)
Decremento (incremento) crediti vs clienti	11.431	5.023
Decremento (incremento) crediti vs collegate	498	455
Decremento (incremento) crediti vs controllanti	29.882	(44.134)
Decremento (incremento) altri crediti	(8.882)	18.872
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	(70)	2.940
Incremento (decremento) debiti vs fornitori	4.861	(21.186)
Incremento (decremento) debiti vs collegate	(299)	145
Incremento (decremento) debiti vs controllanti	5.063	(11.736)
Incremento (decremento) altri debiti	(9.685)	4.584
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	5.486	810
<b>3) Flusso finanziario dopo le variazioni di CCN</b>	<b>55.453</b>	<b>(5.887)</b>
Risultato della gestione finanziaria	111	41.166
imposte sul reddito	(3.485)	(5.721)
(utilizzo fondi)	(23.361)	(13.255)
<b>A FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE</b>	<b>28.718</b>	<b>16.303</b>
<b>B. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO</b>		
immobil. Tecniche	(10.853)	(735)
immobil. Immateriali	(452)	(123)
immobil. Finanziarie	54	7
<b>B. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO</b>	<b>(11.251)</b>	<b>(851)</b>
<b>C. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>		
Versamenti di capitale	-	-
Incr./(decr.) debiti a breve termine v/banche	4	(4.898)
Incr./(decr.) debiti a medio/lungo termine	(3)	2.076
<b>C. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>2</b>	<b>- 2.821</b>
<b>Incremento (decremento) disponibilità liquide</b>	<b>17.469</b>	<b>12.631</b>
disponibilità liquide iniziali	63.200	50.569
disponibilità liquide finali	80.669	63.200

L'analisi della situazione finanziaria evidenzia che la gestione corrente ha comportato

flussi positivi per euro 28.718 mila. Il Gruppo è in presenza di una situazione di cash flow positivo generata dalla gestione corrente. Si registra, inoltre, una riduzione delle esposizioni a breve verso le banche.

L'incremento delle disponibilità liquide rispetto al 2019 ha riguardato essenzialmente la Controllata ANM grazie al trasferimento delle disponibilità liquide ricevute dalla Controllante.

## **Dati gestionali e produttivi**

In tale paragrafo sono riportati i principali dati gestionali e produttivi della controllata ANM S.p.A.

### **Proventi da traffico**

Le attività commerciali nel corso del 2020 sono state, come prevedibile, pesantemente condizionate dall'emergenza pandemica legata al COVID-19.

Più in particolare, oltre alle limitazioni imposte con vari provvedimenti nazionali e regionali alla capacità di trasporto e alla domanda di mobilità stessa, occorre notare come le linee guida emanate in tema di TPL hanno vietato esplicitamente e per un periodo temporale significativo la vendita e il controllo a bordo dei titoli di viaggio, con severe ripercussioni sulle attività proprie della Struttura Commerciale di ANM.

In conseguenza dello stato di emergenza pandemica, il personale ANM impegnato in mansioni di front line, segnatamente Addetti ANM Point e Verificatori Titoli di viaggio, è stato posto in Fondo bilaterale di solidarietà per il 50% delle ore lavorative per periodi significativi dell'anno di riferimento e fino a marzo 2021.

Inoltre, il "lockdown" ha impattato sulle campagne abbonamenti per effetto dell'estensione gratuita degli abbonamenti vigenti durante i mesi di marzo e aprile offerta come forma di rimborso del mancato utilizzo del trasporto, così come previsto dalle norme.

Un ulteriore motivo di turbativa del normale andamento delle attività commerciali è stato quello legato alla crisi aziendale della Società Giraservice, concessionaria del servizio di distribuzione dei titoli di viaggio e di altre attività collegate per conto del Consorzio UnicoCampania. Già prima della pandemia, infatti, la Giraservice aveva accusato difficoltà a sostenere gli efficientamenti richiesti dalla nuova impostazione contrattuale e conseguenti alle evoluzioni del sistema di bigliettazione, che stavano registrando una progressiva diminuzione del volume di biglietti magnetici da distribuire a favore dell'introduzione di forme dematerializzate e/o elettroniche; le difficoltà al rispetto delle obbligazioni contrattuali manifestate dal Distributore sono state più volte recuperate con sospensioni temporanee dei ritiri di nuovi titoli e la concessione, a giugno 2020, di un piano di rientro della debitoria fino a quel momento accumulata. Tuttavia, l'avvento della pandemia da COVID-19, ha fatto sì che, nell'autunno del 2020, la citata società si è resa protagonista di ulteriori gravi inadempienze inducendo il Consorzio e le Aziende consorziate ad imboccare un percorso che ha portato, all'inizio del 2021, alla risoluzione contrattuale.

Inevitabilmente, di tale situazione hanno risentito i servizi erogati direttamente dalla



Giraservice, e segnatamente:

- distribuzione titoli di viaggio presso le rivendite commerciali terze;
- vendita dirette di titoli di viaggio presso gli Infopoint del Consorzio, posizionati all'interno di stazioni della Metro L1 di ANM;
- campagne di sottoscrizione nuovi abbonamenti;
- Gestione tecnico-amministrativa delle emettitrici automatiche;
- distribuzione dei titoli e gestione incassi rivolta al personale di front line di ANM per attività di vendita diretta.

Alle inadempienze contrattuali di Giraservice, il Consorzio Unico Campania ha sopperito in parte, a dicembre 2020, con l'assegnazione d'urgenza di alcuni di questi servizi a operatori economici (nello specifico Servizi in Rete S.r.l. per la distribuzione titoli agli esercizi e Cosmopol per la gestione delle emettitrici automatiche). Sono attualmente in corso le procedure per l'assegnazione degli stessi servizi con gara pubblica, ai sensi delle normative vigenti.

Nonostante le citate criticità, ANM non ha smesso di implementare misure volte al miglioramento dei processi commerciali e allo sviluppo di un sistema di bigliettazione dematerializzato, anche come misura suggerita per diminuire le occasioni di contagio; più in particolare:

- emettitrici automatiche: nel corso del 2020 ANM ha acquistato 2 nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio, collocate nelle stazioni Università e Museo di Linea 1; sono state installate e attivate n. 7 emettitrici automatiche facenti parte della fornitura ACAMIR relativa al Sistema di Vendita Regionale, collocate nelle stazioni: Garibaldi, Municipio, Toledo, Vanvitelli, Med. Oro, Quattro Giornate e Chiaiano della Linea 1. Tutte sono dotate di POS per il pagamento con carte bancarie dei titoli di viaggio.
- attivazione di canali di acquisto di titoli dematerializzati per la linea Alibus, tramite il partner Distribution (funzione e-commerce nel sito web ANM; modalità Scan2book per acquisto rapido tramite smartphone; distribuzione titoli digitali tramite piattaforma di servizi leisure "booking.com")
- incremento costante dell'organico della controlleria e attività di formazione e sviluppo delle risorse impiegate;
- ripresa della collaborazione con la Polizia Locale nell'ambito del progetto "Linea Sicura" finalizzato al supporto delle squadre di controlleria per aumentare l'efficacia dei controlli, con un focus particolare sul rispetto delle norme anti-covid;
- prosecuzione del progetto EMV Unico per il lancio di un nuovo servizio di bigliettazione dematerializzato basato sulle tecnologie QR Code e EMV (utilizzo carte bancarie contactless per l'accesso alla rete dei trasporti). Nel corso del 2020 è stata realizzata:
  - o la contrattualizzazione dei servizi a fornitori e partner terzi;
  - o la stipula di apposita convenzione con il Consorzio Unico Campania;
  - o lo sviluppo dell'architettura complessiva e delle specifiche di comunicazione dei

vari sottosistemi (di emissione, di validazione, bancario, di clearing etc.);

- o l'analisi e sviluppo del motore di calcolo tariffario per l'applicazione della "best fare";
- o la manifestazione di interesse per i partner tecnologici del settore bancario per il supporto all'iniziativa sperimentale;
- o la pianificazione dalla campagna di comunicazione a supporto del lancio e della sperimentazione per 18 mesi;
- o la progettazione e contrattualizzazione dei lavori di cablaggio delle stazioni su ferro di ANM.

Allo stato, il lancio del servizio è previsto nell'autunno 2021, essendo in corso la realizzazione delle reti locali di stazione, i test di connessione e l'installazione dei validatori di check-in e di tap-out

### **Personale**

Nel corso del 2020 è proseguito il trend di decremento dell'organico dovuto alle uscite naturali. Il totale complessivo dei dipendenti al 31/12/2020 si attesta a 1.962 unità; nella tabella che segue il dettaglio e la composizione della forza a fine anno.

<b>Società</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>Entrate</b>	<b>Uscite</b>	<b>31/12/2020</b>
Napoli Holding	4		1	3
ANM	2.084	-	125	1.959
<b>Totale</b>	<b>2.088</b>	<b>-</b>	<b>126</b>	<b>1.962</b>
<b>Qualifica</b>	<b>31/12/2019</b>	<b>Entrate</b>	<b>Uscite</b>	<b>31/12/2020</b>
Dirigenti	8		-	8
Quadri	60	-	5	55
Impiegati/operai	2.020	-	121	1.899
<b>Totale</b>	<b>2.088</b>	<b>-</b>	<b>126</b>	<b>1.962</b>

Per quanto concerne le esigenze di fabbisogno organico e copertura di posizioni dirigenziali ad oggi assunte ad interim, con Assemblea Ordinaria dei Soci del 6 aprile 2020 è stato approvato un primo stralcio di Piano Assunzionale della controllata ANM con cui è stato autorizzato anche l'avvio delle procedure di assunzione, previo bando pubblico, per le seguenti posizioni:

- Direttore Generale;
- Direttore "Risorse Umane"

e per ulteriori due posizioni dirigenziali, individuate in relazione all'attuale configurazione della rete, agli ampliamenti previsti nel breve-medio termine e agli impegni assunti con i contratti di servizio stipulati, con l'obiettivo di soddisfare le esigenze di rafforzamento dell'area di business dei "Trasporti di Superficie":

- Dirigente Trasporto Elettrificato di Superficie, per l'esercizio delle linee filotranviarie
- Dirigente Trasporto di Superficie, per l'esercizio delle linee su gomma

Nel corso del 2020 è stato completato l'iter per l'assunzione del Direttore Generale mentre nei primi mesi del 2021 si sono completate le procedure per le selezioni e le assunzioni dei 3 Dirigenti.

Lo stralcio di Piano Assunzionale succitato include anche la copertura del fabbisogno organico relativo al personale operativo e tecnico delle aree Manutenzione Impianti e Manutenzione Rotabili di Linea 1 e delle Funicolari, a seguito di carenze per progressiva riduzione di risorse dovuta al pensionamento del personale. Tali esigenze di personale sono connesse anche all'incremento del parco rotabili di Linea 1 con le prossime progressive consegne dei nuovi treni da parte della CAF e alle consegne di nuove stazioni e nuove tratte della Linea 1 della Metropolitana di Napoli.

Nel 2020 sono stati assunti 160 autisti con contratto di somministrazione di lavoro per compensare le fuoriuscite del personale dipendente al fine di garantire i livelli produttivi indispensabili anche durante il periodo di emergenza.

Per quanto concerne gli interventi di revisione e aggiornamento dell'assetto organizzativo di ANM attuati nel corso del 2020 e del 1° quadrimestre 2021 si riportano di seguito i provvedimenti adottati con Ordini di Servizio Organizzativi (OdSO) relativi a:

- 1) modifica, adeguamento di Strutture e Funzioni aziendali, in termini di redistribuzione di ambiti di competenza, accorpamento o ricollocazione di Unità Organizzative;
- 2) rotazione nella copertura di alcune posizioni organizzative, di livello dirigenziale e non, e assegnazioni definitive di alcune posizioni ricoperte ad interim o avocate;
- 3) riorganizzazione della Struttura di business "Trasporti di Superficie" attraverso l'istituzione di due Strutture Organizzative Operative e conseguenti adeguamenti in termini di individuazione ed assegnazione di nuovi centri di responsabilità di livello dirigenziale a seguito di bando pubblico ed operativi di II livello e conseguente ridefinizione degli ambiti di competenza;

In relazione al punto 1):

- è stato esteso l'ambito di competenza dell'Unità Organizzativa "Sviluppo Commerciale e Customer Service" con l'assegnazione delle attività di monitoraggio sulla qualità dei servizi erogati alla clientela di diretto impatto sulla customer satisfaction e trasferimento delle risorse dell'Unità Organizzativa Audit, unità soppressa precedentemente in capo alla Struttura "Sistema di Gestione Integrato";
- è stata istituita un'unica Unità Organizzativa. "Affari Generali e Societari" in staff all'Organo di Amministrazione ma con riporto funzionale anche alla Direzione Generale, il cui ambito di competenza comprende il perimetro precedentemente ricoperto dalle due Unità Organizzativa "Affari Societari" e "Staff Operativo Direzionale", l'una in staff all'Amministratore Unico e l'altra al Direttore Generale;
- è stato ampliato l'ambito di competenza dell'Unità Organizzativa "Risk Management" con le attività di supporto all'Organo di Amministrazione per le analisi dello scenario competitivo ed istituzionale finalizzate al consolidamento della visione strategica e

all'individuazione di progetti necessari per lo sviluppo aziendale e di fonti di finanziamento a medio-lungo termine;

- è stato ridefinito l'ambito di competenza dell'Unità Organizzativa "Presidio Trasparenza, Anticorruzione, D.lgs. 231/01, Privacy" con, conseguente adeguamento della denominazione della stessa in "Trasparenza, Anticorruzione, Prevenzione Reati 231/01", attraverso lo scorporo dell'ambito di competenza inerente alla protezione dei dati personali (Privacy) assegnato ad una Unità Organizzativa di nuova istituzione denominata "Privacy". Tale soluzione organizzativa mira a rafforzare entrambi i presidi, con l'obiettivo di assicurare, un presidio dedicato attraverso un aggiornamento continuo e relativo adeguamento dei modelli di gestione sia alle evoluzioni legislative sia alle mutevoli esigenze aziendali organizzative e/o tecnologiche di revisioni di processi;

In relazione al punto 2):

- è stata conferita in capo ad una posizione di Responsabile di II livello con assegnazione a seguito di espletamento iter di selezione, la responsabilità dell'Unità Organizzativa "Esercizio Rete e Stazioni", appartenente alla Struttura Operativa "Esercizio Metropolitane";
- job rotation posizioni dirigenziali Struttura "Risorse Umane" e Struttura "Amministrazione e Finanza" ricoperte ad interim;
- è stata assegnata in capo ad una posizione di Responsabile di II livello, la responsabilità dell'Unità Organizzativa "Manutenzione Opere Civili e Impianti, Servizi Generali", appartenente alla Struttura Organizzativa "Facility Management", avvocata al Dirigente della stessa;
- è stata conferita a seguito di interpello tra le Società Partecipate del Comune di Napoli, la posizione dirigenziale per il Direttore Generale;

In relazione al punto 3)

- è stata istituita, nel 2021, la Struttura Organizzativa Operativa "Esercizio Trasporto Elettrificato" alla quale appartengono le Unità Organizzative "Infrastrutture di Trazione Elettrica" e "Manutenzione Rotabili Filoviari e Tranviari";
- è stata istituita la Struttura Organizzativa Operativa "Esercizio Trasporto di Superficie", che incorpora l'ambito di competenza della "Pianificazione" e si articola in due Unità Organizzative "Programmazione e Gestione Movimento" e "Gestione e Controllo Esercizio".

L'efficientamento organizzativo aziendale in termini di razionalizzazione e miglioramento del presidio dei processi e di conseguente revisione dell'assetto organizzativo richiederà successivi e progressivi interventi da adottare in coerenza con gli scenari evolutivi delle aree di business, nonché di nuove disposizioni legislative di settore.

Nel settore Risorse Umane sono proseguite, inoltre, le iniziative per le attività di formazione. Il piano formativo 2020 è stato improntato a fornire una risposta concreta ai fabbisogni richiesti dalle diverse funzioni aziendali e caratterizzato da una strutturata azione formativa personalizzata e progettata per ogni specifico fabbisogno.

L'inattesa emergenza sanitaria causata dalla diffusione della malattia "COVID 19" ha, però, notevolmente limitato il numero di azioni formative da poter erogare. In ogni caso la maggior parte delle offerte prodotte sono state orientate alla formazione obbligatoria in particolare con riferimento ai corsi dedicati alla prevenzione, protezione e sicurezza del lavoro.

Sono state eseguite attività formative volte alla riqualificazione del personale per il conseguimento del Decreto di Polizia Amministrativa per i nuovi Verificatori di Titoli di Viaggio ed alcuni Operatori di Stazione. Di particolare rilievo è stato l'avvio di un'attività a valle di un processo di job opportunity che ha visto coinvolti nostri dipendenti nel percorso formativo volto al conseguimento dell'abilitazione alla conduzione dei treni delle linee metropolitane di linea 1.

Da evidenziare, inoltre, che sono continuate le sessioni formative aventi come focus la manutenzione e la guida dei nuovi autobus ibridi ed a metano

### **Descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposto il gruppo**

La nuova configurazione della Napoli Holding, quale capogruppo delle aziende di trasporto degli Enti Locali (Comune di Napoli e Regione Campania), espone il Gruppo ed il suo patrimonio agli effetti dei risultati economici e patrimoniali della controllata ANM S.p.A.

Per quanto attiene al rischio di credito, giova rammentare che l'esposizione è concentrata essenzialmente nei riguardi degli Enti Locali (Comune di Napoli e Regione Campania), pertanto, il Gruppo presenta un rischio di insolvenza legato alla Pubblica Amministrazione.

A tutela degli interessi di tutto il ceto creditorio, dunque, la A.N.M. S.p.A. ha proposto ai propri creditori un concordato preventivo in continuità, secondo le disposizioni di cui agli artt. 161 e ss. e 186-bis l. fall., ottenendo l'omologa del Tribunale di Napoli con decreto depositato in data 9 dicembre 2019.

Inoltre, il Gruppo non ha in essere contratti di natura finanziaria che obblighino a relazionare in merito alla gestione dei rischi relativi. Si evidenzia che il ricorso a strumenti finanziari è finalizzato esclusivamente a garantire la necessaria liquidità, attraverso l'anticipazione bancaria di crediti derivanti dalla gestione e l'utilizzo di scoperti di conto corrente.

### **Rischi ed incertezze: il quadro normativo di riferimento del tpl e i contenziosi in essere**

Sul piano normativo, il settore TPL, disciplinato da un complesso di norme di rango comunitario, nazionale e regionale, è stato oggetto di continui interventi normativi.

Attualmente, nell'ambito della cornice comunitaria, rappresentata dal Reg. Ce 1370/2007 come modificato dal regolamento 2016/2338, il quadro normativo di settore si compone di molteplici leggi nazionali, cui si aggiungono quelle di fonte regionale.

A tale ultimo proposito si segnala che, nell'ambito dell'obbligo di definizione degli ambiti territoriali ottimali previsto dall'art. 3 bis del D.L. n. 138/2011, la L. R. Campania n. 5 del 06/05/2013 ha designato la Regione quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del TPL, stabilendo, inoltre, in caso di affidamento del servizio di TPL, mediante procedura di evidenza pubblica, la suddivisibilità del bacino unico regionale ottimale in più lotti individuati dalla Giunta regionale.

L'iter per l'avvio delle procedure di gara per il lotto 5 (Comune di Napoli) da parte della Regione Campania si trova ancora nella fase iniziale, con la pubblicazione sulla Gazzetta Europea dell'avviso di preinformazione avvenuta in data 12/08/2019. La Regione Campania, condetermina direttoriale n. 66 del 22.02.2021, si è avvalsa della facoltà, prevista dall'art. 92 comma 4 ter del DL 18/2020, convertito con la legge n. 27/2020, di sospendere le gare non ancora definitivamente aggiudicate per un periodo di 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell'emergenza della pandemia che ha caratterizzato l'anno 2020 e che sarà di seguito trattata in dettaglio. Lo stato di emergenza è attualmente prorogato dall'articolo 1 DL n. 105/2021 fino al 31.12.2021.

Sul piano nazionale, il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario è stato istituito dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301, che ha sostituito l'art. 16-bis del D.L. n. 95/2012). La riforma del Fondo TPL, originariamente prevista a decorrere dal 2018 dal decreto-legge n. 50 del 2017, che ha modificato sia il criterio di finanziamento del Fondo, in attesa del riordino del sistema della fiscalità regionale, sia i criteri per il suo riparto, si sarebbe dovuta applicare a partire dal 2020 (secondo le previsioni dell'articolo 47, comma 1, del decreto-legge n. 124 del 2019). Il DL. n. 34/2020 (art. 200, comma 5) ha poi però stabilito che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziato per il 2020 fosse effettuata con i vecchi criteri.

In realtà, a causa dell'emergenza sanitaria per effetto del COVID-19, con il DL. n. 34/2020 sono state introdotte misure specifiche di sostegno, sia per i gestori del servizio, che per gli enti locali e gli utenti. Il DL n. 34/2020 istituisce un Fondo per compensare gli operatori di servizio di trasporto pubblico (passeggeri) regionale e locale oggetto di obbligo di servizio pubblico, degli effetti negativi in termini di riduzione dei ricavi a seguito dell'epidemia del Covid-19, di importo pari a 500 milioni di euro per l'anno 2020.

Tale importo è stato aumentato di ulteriori 400 milioni di euro dal decreto-legge n.104 del 2020 (art. 44).

Per l'anno 2021 il Fondo istituito dal DL n. 34/2020 è stato rifinanziato con ulteriori 390 milioni di euro (articolo 22-ter del decreto-legge n. 137 del 2020). Tali ulteriori risorse possono essere utilizzate, oltre che per le medesime finalità già previste, anche per il finanziamento, nel limite di 190 milioni di euro, di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale, destinato anche a studenti, occorrenti nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento.

Le risorse del Fondo sono poi state aumentate di ulteriori 800 milioni di euro per il 2021 dal decreto-legge n. 41/2021 (art. 29). Queste risorse sono destinate a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita, in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico, rispetto alla media dei ricavi tariffari relativa ai passeggeri registrata nel medesimo periodo del biennio 2018/2019. Per l'assegnazione degli ulteriori 800 milioni è prevista l'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza unificata, ai soggetti beneficiari (le imprese di trasporto pubblico locale e regionale, la gestione governativa navigazione laghi, la gestione governativa della ferrovia circumetnea e la concessionaria del servizio ferroviario Domodossola-confine svizzero), secondo i criteri di ripartizione del Fondo già stabiliti con il decreto ministeriale di attuazione.

Nonostante le misure di cui sopra, data anche l'incertezza sull'evoluzione dei contagi, solitamente in aumento nel corso dell'autunno e dell'inverno, sarà difficile tornare ai livelli di riempimento dei veicoli tali da essere sufficienti a garantire un'adeguata copertura dei costi con i ricavi da traffico.

La pandemia non ha fatto altro che peggiorare la crisi generale del settore TPL dell'ultimo decennio, in seguito al notevole ridimensionamento delle risorse pubbliche ad esso destinate. Le aziende del TPL hanno avuto pesanti conseguenze dal taglio delle risorse pubbliche per effetto del contenimento della spesa

### **Contenziosi in essere**

I principali contenziosi in essere riguardano la nostra controllata e di seguito è riportato un dettaglio.

#### *- Contenziosi legali*

La valorizzazione del fondo rischio legale al 31 dicembre 2020 è quantificabile in €/milioni 39,9 ed è per €/milioni 36 attribuibile al contenzioso con la Regione per la restituzione di contributi degli anni 1994-1997.

Negli anni 1994-1997 la Regione aveva erogato ad ANM contributi ex art. 10 LR 16/83. Successivamente, con il decreto dirigenziale 204/2001, l'ente aveva rideterminato i contributi ex art. 10 LR 16/83 effettuando dei conguagli positivi e negativi (con un netto complessivo negativo) per tutte le aziende TPL ed in particolare con un conguaglio complessivo negativo per ANM pari €M 44,9 per gli anni 1994-96, a cui si aggiungono nel 2005 €M 6,4 per l'anno 1997, come risulta dal decreto dirigenziale 66/05, per un valore complessivo di €M 51,3. Il suddetto decreto dirigenziale 66/05 adoperava inoltre una compensazione tra i conguagli negativi per le risorse ex art. 10 LR 16/83 e fondi statali ex L. 194/98 destinati alla copertura dei disavanzi delle aziende TPL, la cui quota spettante ad ANM sulla base del decreto dirigenziale 204/01 ammontava a €M 49,5 (€M 48,2 al netto dell'importo di €M 1,3 già erogato con decreto dirigenziale 327/2000). I suddetti decreti dirigenziali sono stati oggetto di ricorso promosso da ANM. Con

sentenza n. 1341 del 07.02.2011 il Tribunale di Napoli aveva condannata la Regione al pagamento della somma di €M 48,2 oltre ad interessi legali ritenendo illegittimo sia i conguagli negativi per le risorse ex art. 10 LR 16/83 sia la compensazione con i contributi ex L. 194/98. In data 8.4.2011 ha proposto appello avverso a tale sentenza, che in data 13.3.2013 è stato rigettato con sentenza n. 977/2013 dalla Corte di appello. Sulla base delle suddette sentenze diventate esecutive ANM ha incassato l'importo di €M. 48,2 oltre agli interessi. Con la sentenza n. 4469 depositata il 23 febbraio 2018 la Cassazione, accogliendo alcuni motivi del ricorso delle Regione Campania in merito al contenzioso per conguaglio adoperati dalla Regione delle risorse ex art.10 LR 16/83 riferiti agli anni 1994-97, ha riformato la sentenza n. 977/2013 della Corte d'Appello, favorevole ad ANM, con rinvio in Corte d'Appello. La Corte D'Appello nella recente sentenza pubblicata il 21.05.2020 ha accolto l'appello principale della Regione condannando ANM alla restituzione della somma di €M 51,3 (oltre agli interessi legali) relativa ai conguagli degli anni 1994-97.

Alla luce della sentenza della corte d'appello, il fondo di €M 9 già accantonato in precedenza è stato incrementato al valore di €/milioni 36, corrispondente alla somma da restituire e gli interessi legali maturati fino alla data di presentazione della domanda di concordato preventivo al netto dello stralcio previsto per la classe chirografaria 2 (classe in cui era stata inserita la passività nel piano di concordato). La controllata ANM S.p.A. ha fatto ricorso contro la sentenza della Corte d'Appello e contemporaneamente avviato una negoziazione con la Regione finalizzata a raggiungere un accordo transattivo che potrebbe ridurre in modo consistente la passività stabilita dalla sentenza. In particolare, la Regione potrebbe rinunciare agli interessi legali ed accettare la compensazione con le somme riconosciute dalla sentenza Consiglio di Stato 2323/2019 di seguito riportata.

Tale sentenza riguarda il contenzioso con la Regione Campania per la mancata erogazione dei contributi CCNL e la riduzione delle risorse per i servizi TPL, e ha visto la soccombenza della Regione Campania.

L'importo da riconoscere ad ANM è di circa €/milioni 13 per l'anno in questione. Tale potenziale credito è stato inserito nella proposta di atto transattivo, condivisa anche con la proprietà nell'assemblea dei soci del 14 aprile 2021, che la transazione ridurrebbe la passività iscritta in bilancio di €/milioni 17. Essa è stata sottoposta anche all'attenzione dei Commissari ed al tribunale fallimentare; essendo l'accordo non ancora firmato tra le parti, il valore esposto in bilancio rappresenta la passività massima associata all'evento, tenuto conto dell'avvenuta sentenza sfavorevole.

È stato inoltre raggiunto un accordo con il Comune di Napoli per la definizione della Tares/Tari degli anni 2012-2019. Nel passivo concordatario era iscritto un importo complessivo di €/milioni 8,8 in parte registrato come debito certo ed in parte accertato nei fondi rischi. Il tribunale fallimentare, nell'udienza di omologa del concordato, ha disposto l'istituzione di un conto vincolato per la quota accertata nei fondi, pari a €/milioni 7,5. A quanto già accertato nel passivo concordatario si aggiungono gli importi maturati negli anni 2018 e 2019, pari a €/milioni 3,1. Sulla base delle riconciliazioni firmate è stato possibile ridurre la passività iscritta in bilancio di €/milioni 1,4, così come previsto nell'accordo firmato con il Comune di Napoli in data 03 dicembre 2020.



L'importo residuo ancora da corrispondere è da pagare rateizzato nel 2021. Inoltre, l'accordo definisce un importo da corrispondere sempre nel 2021 di €/milioni 3,3 con ravvedimento operoso, che ha consentito un ulteriore rilascio della passività accertato in bilancio per €/milioni 2,9. L'importo residuo definito con l'accordo transattivo, trattandosi di debito certo, è stato contabilizzato tra i debiti tributari, azzerando l'importo accantonato come fondo imposte, ad eccezione di un importo €/000 57 relativo alla Tari del Comune di Portici. Per il residuo da pagare del debito. Tari accertato nel passivo concordatario è stata chiesta al tribunale lo svincolo della liquidità vincolata con istanza depositata nel febbraio 2021 che ha accordato lo svincolo.

Nel 2020 è stato inoltre firmato un atto transattivo con Alstom per riserve relative al contratto per la realizzazione della filoviarizzazione della Linea R4 rivendicate per circa €/milioni 9. La vicenda si è conclusa con il pagamento di €/milioni 2,7 da parte di ANM.

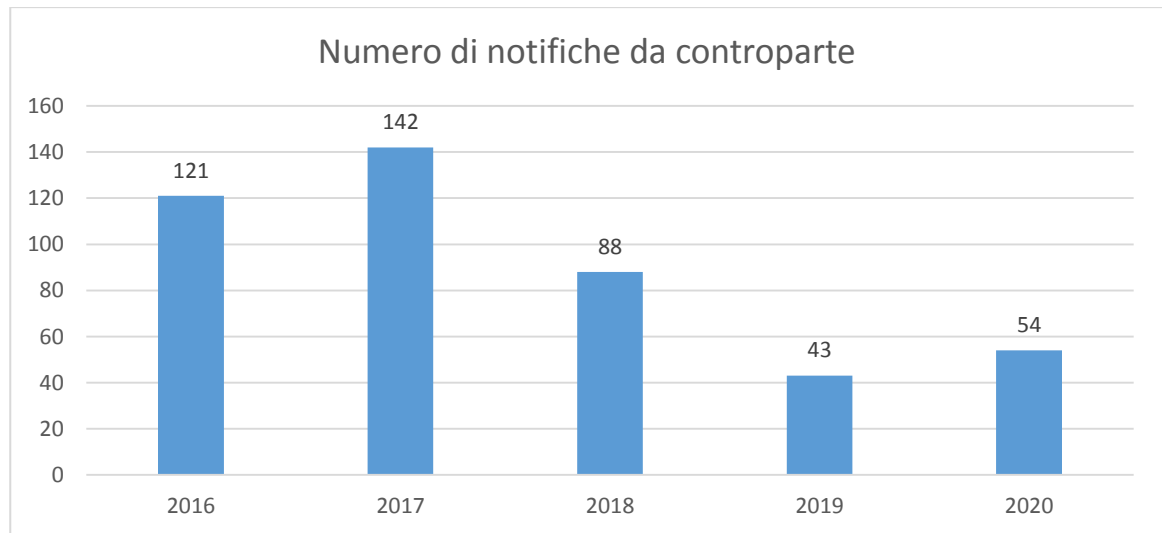
Il fondo rischi per controversie civili è stato rilasciato nel 2020 per €/milioni 0,5 a seguito dell'esito favorevole dei contenziosi con il Condominio via Cimarosa per risarcimento danni (€/milioni 0,2) e con il Comune di Napoli per rimborsi elettorali (€/milioni 0,3) che si sono chiusi con sentenza definitiva.

È stato, invece, effettuato un nuovo accantonamento pari a €/milioni 1,7 sulla base dei recenti sviluppi giudiziari per alcune sentenze. In particolare, si citano i seguenti eventi:

- l'importo più significativo, €/milioni 1, è riferito al contenzioso per un incidente stradale che ha causato gravissimi danni permanenti alla vittima. L'incidente potrebbe essere in parte attribuibile a difetti della segnaletica stradale, circostanza che ha portato al coinvolgimento del Comune di Napoli e di ANM, in qualità di gestore della segnaletica per conto del Comune;
- la sentenza 3700 del 29 maggio 2020, favorevole ad ANM, è stata impugnata dal fornitore CMG. Sulla base della nuova valutazione del rischio è stato effettuato accantonamento di €/milioni 0,5

#### *-Contenzioso con i dipendenti*

I dati relativi all'anno 2020 evidenziano una lieve inversione del trend delle notifiche di nuovi ricorsi giudiziari in materia di contenzioso lavoro; infatti, sono state notificate 54 nuove vertenze.



Per quanto concerne i ricorsi pendenti al 31 dicembre 2020 il numero di vertenze rilevato è di n. 167 con il coinvolgimento di 220 lavoratori, con un incremento di circa 8% dei ricorsi rispetto all'anno 2019.

N° ricorsi pendenti	2016	2017	2018	2019	2020
	240	202	187	154	167

Il dato è stato influenzato dalla sospensione dei termini processuali e dai rinvii di udienza effettuati in ordine alla normativa emanata dal Governo per far fronte alla emergenza epidemiologica da Covid- 19 (art. 83 del D.L. 18 del 17 marzo 2020 ed art. 36 del D.L. n. 23 del 08 aprile 2020) con la conseguente mancata definizione di molte cause già pendenti da tempo nelle sedi giudiziarie.

Ciononostante rispetto ai precedenti anni si può confermare il risultato positivo in termini di contenimento del contenzioso in materia di lavoro, dovuto ad una pluralità di fattori: le numerose vittorie riportate, frutto delle nuove linee di difesa, della cura meticolosa della strategia difensiva e dell'istruttoria in fatto e in diritto; la battuta di arresto delle vertenze di filone (trattasi di giudizi aventi la medesima *causa petendi* e lo stesso *petitum* promossi da una pluralità di lavoratori), nonché l'attivazione di percorsi conciliativi relativamente alle vertenze ad alto rischio soccombenza realizzati prima dell'avvio a dicembre 2017 della Procedura di Concordato. Tale tipologia di percorso risolutivo – che rappresenta un efficace strumento gestionale per abbattere i costi del contenzioso sussistendone le condizioni di sostenibilità finanziaria e giuridica - ha avuto una parziale ripresa nel primo trimestre 2021.

Sicuramente si conferma l'ipotesi di un incremento del contenzioso conseguente al superamento della fase critica della Procedura di Concordato dopo l'Omologa del Tribunale.

Le aree e le tematiche a più alto rischio di contenzioso sono le seguenti:

- ricalcolo retribuzione nei giorni di ferie (ricorsi e reclami);
- retribuzione nei giorni di malattia (ricorsi e reclami);
- riconoscimento CAU per il personale Napolipark (solo reclami);
- mansioni superiori/differenze retributive/quantificazioni (ricorsi e reclami);
- danno biologico/psicofisico/demansionamento (ricorsi);
- altro.

Si segnala l'apertura di un nuovo filone di contenzioso in una materia per la quale l'orientamento giurisprudenziale non è ancora definito.

Si tratta del filone di ricorsi in materia di ricalcolo della retribuzione nei giorni di ferie, contenzioso che riguarda tutte le aziende del TPL operanti sul territorio nazionale e che è sorto a seguito della pronuncia della Sentenza n. 13425/2019 della Suprema Corte di Cassazione relativa all'interpretazione del concetto di "ferie annuali retribuite" contenuto nell'art. 7 della Direttiva 2003/88/CE.

Si evidenzia, altresì, la recrudescenza di vecchi filoni di vertenze.

Sono stati notificati, infatti, n. 2 ricorsi di quantificazione in materia di riconoscimento dell'adeguamento dell'indennità di agente unico alle variazioni della retribuzione intervenute nel tempo, che coinvolgono n. 36 ricorrenti. Sul tema si sta sperimentando una nuova difesa aziendale, in linea con il principio di non riconoscere ai ricorrenti il diritto all'adeguamento.

Altrettanto rilevante è stata la notifica di n. 3 vertenze in materia di ferie non godute, questione sulla quale sarebbe opportuno adottare azioni gestionali preventive del contenzioso.

Attualmente il Fondo Contenzioso del Lavoro al 31 dicembre 2020 è stimato in €/milioni 12.851.

Il valore elevato risente del peso estremamente significativo di alcune tipologie di vertenze: quelle in materia di mansioni superiori, quelle per risarcimento danno biologico e l'annoso giudizio ANM contro INPS.

In merito a tale ultima vertenza si precisa che trattasi della vicenda degli sgravi INPS di cui ANM ha beneficiato negli anni 1997/2001 per le assunzioni di lavoratori con contratto di formazione lavoro (CFL) e di cui l'Istituto previdenziale, con due distinti avvisi, ha chiesto nel 2005/2006, la restituzione per un importo complessivo di oltre €/milioni 9.

La motivazione di tale richiesta ha origine in una decisione della Commissione Europea che, stravolgendo l'impianto normativo nazionale consolidato e utilizzato da tante imprese, tra cui ANM, aveva imposto allo Stato italiano il recupero degli sgravi contributivi fruiti da parte delle imprese, laddove non coerenti con le nuove condizioni stabilite a livello europeo, trattandosi di aiuti per interventi a favore dell'occupazione dichiarati parzialmente illegittimi.

I ricorsi giudiziali per l'accertamento negativo dell'obbligo di ripetizione da parte dell'Azienda delle agevolazioni contributive beneficiarie hanno avuto esito positivo per ANM in primo e secondo grado di giudizio.

Detta vertenza, dopo la sospensione del processo in Cassazione per rinvio alla Corte di Giustizia Europea per acquisire una interpretazione “pregiudiziale” alla decisione finale, è stata cassata e rinviata alla Corte di Appello di Napoli per riassunzione.

Si segnala che in data 26 febbraio 2021 è stato notificato ad ANM il ricorso in riassunzione proposto dall’INPS dinanzi alla Corte di Appello di Napoli, con prima udienza, inizialmente fissata in data 13 settembre 2021, rinviata a maggio 2022.

A fronte di ciò, la Società ha iscritto nel bilancio al 31 dicembre 2020, nella voce “Fondi rischi ed oneri”, l’importo di euro 9.695 mila.

In particolare, la Società ha acquisito un parere legale che stima il rischio di soccombenza associato al contenzioso quale “basso (30-40%)”. Tenuto però conto del contesto di riferimento in cui ANM opera, sebbene tale valutazione non richiederebbe, secondo quanto previsto dai principi contabili di riferimento, l’iscrizione di un fondo rischi si è ritenuto prudenzialmente di iscrivere in bilancio le somme quantificate quale passività massima, di cui sopra coerenti con le nuove condizioni stabilite a livello europeo, trattandosi di aiuti per interventi a favore dell’occupazione dichiarati parzialmente illegittimi.

Gli altri elevati “rischi” contenzioso lavoro sono rappresentati dalle:

- richieste di risarcimento danni a vario titolo, non escluso il danno biologico a seguito di esposizione amianto, che possono avere impatti estremamente critici sia in termini gestionali che finanziari. A riguardo è da segnalare che per tali tipologie di ricorsi è stimato in Fondo rischi un importo di ca. €/milioni 1,3;
- vertenze in materia di mansioni superiori/differenze retributive, in costante aumento nonostante le numerose vittorie, specie tra gli impiegati, che “pesano” in Fondo rischi 2020 per un valore stimato in €/milioni 1,2.

I positivi risultati conseguiti finora che hanno avuto impatto sui volumi di vertenze correlate ai filoni e le vittorie in ambiti particolarmente delicati, consentono di prestare la giusta attenzione su quelli che possiamo definire “veri focolai di rischio”: infatti, fermo restando i vincoli originati dalla Procedura di Concordato ormai in fase di chiusura, andrebbe valutata la possibilità, ove ne sussistano le condizioni, di risolvere in via bonaria le posizioni a elevato rischio soccombenza e l’attivazione, laddove possibile, di politiche del personale finalizzate ad evitare l’incremento del fenomeno

#### *Contenzioso con i dipendenti - Esiti giudizi chiusi*

Nell’ambito delle vertenze per mansioni superiori e differenze retributive, l’andamento processuale delle vertenze vinte e perse si bilancia, ma sul piano gestionale si è proceduto a definire in via transattiva alcuni contenziosi altamente rischiosi per la Società.

Ad inizio 2020 sono stati licenziati tre dipendenti aziendali e due agenti sono stati retrocessi a seguito dei procedimenti disciplinari avviati a norma dell’Allegato A al RD 148/1931 per mancata restituzione di incassi derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio

Data la rilevanza delle infrazioni, sulla base delle risultanze documentali delle attività di verifica disposte, si è giunti all’adozione di sanzioni non conservative.

Allo stato, nessuno dei lavoratori ha impugnato i provvedimenti.

Si evidenzia che sono stati recuperati in via bonaria gli importi impropriamente trattenuti da n. 3 dipendenti, mentre è in corso il recupero in via giudiziale nei confronti di n. 1 lavoratore.

Si segnala, altresì, che è stato chiuso in via transattiva il filone di vertenze proposto dai lavoratori della Eagle Service.

#### *Contenzioso con i dipendenti - recuperi*

Estremamente rilevante è l'attività di recupero crediti per sorta e spese giudiziarie realizzata nell'arco temporale 2015-2020 a seguito di vicende giudiziarie conclusesi con la vittoria dell'Azienda e la condanna alle spese per i ricorrenti.

Allo stato sono stati raggiunti, complessivamente tra sorta e spese, 248 accordi bonari, laddove non si è raggiunto l'accordo sono state attivate le relative procedure esecutive.

L'intera partita di recupero, includendo sorta e spese legali, si attesta in circa €/milioni 1,5; ad oggi il recupero realizzato è stato di ca. €/milioni 0,9 di cui ca. euro €/milioni 0,2 nel corso del 2020.

### **Informazioni su qualità, ambiente, sicurezza, etica e responsabilità Sociale**

In ossequio a quanto disposto dall'art. 2428 co. 2 c.c. vi precisiamo quanto segue:

- il Gruppo svolge la propria attività nel rispetto delle disposizioni in materia di ambiente ed igiene sul posto di lavoro;
- nel corso del 2020, il Gruppo:
  - ❑ non ha causato danni all'ambiente per cui è stata dichiarata colpevole in via definitiva;
  - ❑ non è stata oggetto di sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali;
  - ❑ non ha prodotto emissioni gas ad effetto serra ex lege 316/2004;
  - ❑ non ha registrato morti sul lavoro relativi a personale iscritto a libro matricola, per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
  - ❑ non ha rilevato infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto a libro matricola per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
  - ❑ non ha ricevuto addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti e cause di *mobbing* per cui il Gruppo è stato dichiarato definitivamente responsabile.

Nel corso dell'anno 2020, il Gruppo ha assicurato il mantenimento ed il miglioramento del **“Sistema di Gestione Integrato (Qualità, Ambiente, Sicurezza)”** (di seguito SGI), nel rispetto della normativa cogente e di quella riferibile agli schemi di certificazione di riferimento. Tali attività hanno consentito di presidiare i diversi processi aziendali mediante un approccio coordinato, condiviso e sinergico delle risorse coinvolte nelle rispettive aree aziendali (trasporti metropolitano e funicolare, trasporti di superficie, servizi alla mobilità).

Di seguito una descrizione sintetica delle principali nuove attività svolte e dei risultati conseguiti nel corso del 2020.

➤ **Mantenimento e/o conseguimento di nuove certificazioni.**

Nel corso del 2020 il Gruppo ha garantito la realizzazione di tutte le attività propedeutiche al mantenimento delle certificazioni aziendali in essere (Qualità e Ambiente).

Il difficile contesto economico-sociale derivante dall'impatto della crisi sanitaria (rif. covid-19) ha invece determinato una riprogrammazione delle attività relative al conseguimento delle certificazioni Sicurezza e Responsabilità sociale, inizialmente previsto per il 2020.

Tali attività sono state pianificate come di seguito:

- certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO 45001:2018 (Sicurezza) da realizzarsi entro la prima metà del 2022. Nel 2021 sono stati programmati e realizzati gli interventi, organizzativi e gestionali, propedeutici al rilascio della certificazione;
- certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO SA8000:2014 (Responsabilità sociale) da realizzarsi entro il 2022. Nel 2021 sono stati programmati e realizzati gli interventi, organizzativi e gestionali, propedeutici al rilascio della certificazione

➤ **Attività ed interventi operativi strettamente riferibili alla gestione del Sistema Sicurezza & Ambiente.**

Le attività legate alla sicurezza del lavoro hanno assunto una fondamentale rilevanza nel 2020 a causa della pandemia. È stata svolta un'intensa attività di monitoraggio e mitigazione del rischio pandemico seguendo i protocolli specifici emanati da Governo e Regione in materia di contrasto alla pandemia, di volta in volta adattati in base alla gravità della diffusione territoriale del virus nel tempo.

In data 23 marzo 2020, è stato istituito, seguendo le direttive del primo protocollo condiviso (del 14 marzo 2020), un Comitato Covid.

Le disposizioni di legge emanate sono state raccolte nel documento di appendice al DVR aziendale, che è stato aggiornato nel corso dei mesi successivi anche sulla base dei verbali del Comitato aziendale istituito.

Il Comitato ha provveduto a dotare il personale di dispositivi anti-Covid e ad aggiornare le procedure aziendali recependo il secondo protocollo condiviso emanato dal Governo con DPCM del 26 aprile 2020.

In particolare, sono stati acquistati durante la pandemia i seguenti dispositivi:

- Guanti monouso in nitrile (personale di front-line);
- Mascherine riutilizzabili della MycroClean (a tutto il personale aziendale);
- Gel igienizzante a dotazione individuale;
- Gel igienizzante per gli uffici e le casse dei parcheggi;
- Totem per l'erogazione di gel disinfettante nei siti ANM e presso i siti aperti al pubblico (stazioni, uffici aperti al pubblico, etc.);
- Visiere per il personale di front-line;
- Kit di sanificazione del posto guida autobus e delle vetture aziendali;

Inoltre, l'azienda ha provveduto da subito ad estendere ed intensificare le sanificazioni giornaliere, già previste dal contratto di pulizie in essere. In aggiunta, nella prima fase dell'epidemia (febbraio-luglio) sono state affidate a ditte specializzate le sanificazioni di alcune strutture.

A partire dalla seconda fase del Covid, dal 01 settembre in poi, essendosi verificati in azienda diversi casi di positività, del resto in linea con l'andamento del contagio in regione Campania, si provvedeva, per decisione aziendale (non essendovi obbligo normativo a carico dell'azienda in tal senso), ad eseguire per ciascuna positività la ricostruzione dei contatti tra i dipendenti (il contact tracing, secondo i dettami del Ministero della Salute), a sospendere immediatamente dal servizio i contatti e ad inviarli presso un laboratorio convenzionato con Le società del gruppo per eseguire il tampone naso-faringeo. In ANM Sono stati eseguiti, da settembre 2020, 531 tamponi, di cui 56 test sierologici, 103 tamponi molecolari e 372 antigenici.

Rispetto ai 531 tamponi da contact tracing fatti eseguire presso i laboratori convenzionati con ANM, emergevano 29 casi di positività pari al 5,46% e quindi inferiore alla media nazionale e regionale nello stesso periodo.

➤ **Trasparenza, prevenzione della corruzione, D. Lgs. 231/01 e privacy.**

Napoli Holding, in attuazione della legge 6 novembre 2012, n. 190 «Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione» adotta un Piano Anticorruzione Triennale (PTPCT) ed ha proceduto alla nomina di un Responsabile Anticorruzione.

Il PTPCT viene pubblicato sul sito istituzionale di Napoli Holding S.r.l. nella sezione "Amministrazione trasparente", ed è aggiornato annualmente e contiene una sezione dedicata alla tutela della trasparenza che definisce le modalità, i tempi di attuazione, le risorse e gli strumenti di verifica dell'efficacia delle iniziative e degli obblighi in materia di trasparenza.

Il Piano Triennale per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza costituisce integrazione del Modello di organizzazione Gestione e Controllo ex D. Lgs. 231/01 adottato da Napoli Holding s.r.l.

Il Modello D.lgs 231/01 ha recepito il "Codice di comportamento dei dipendenti di Napoli Holding srl". La società ha nominato un organismo di vigilanza (ODV), ai sensi del D. Lgs 231/01.

Per quanto concerne la società controllata ANM S.p.A., con determina dell'AU nr. 01 del 13 gennaio 2020, la medesima società ha definito gli obiettivi strategici in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2020/2022, in attuazione di quanto disposto dall'art.1 della legge 190/2012.

In conformità a tali obiettivi, e sulla scorta del monitoraggio delle misure effettuato nel corso dell'anno 2019, ANM ha redatto il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT), con relativi allegati, per il triennio 2020-2022, approvato con determina AU n.5 del 24 gennaio 2020 e successivamente pubblicato sul portale "Società Trasparente".

Tale Piano, in conformità a quanto chiarito dall'ANAC, con le Linee Guida n. 1134 dell'08 novembre 2017, costituisce una parte speciale del Modello Organizzativo Gestione e Controllo ex D.lgs. 231/2001.

Al Piano sono allegati n.3 documenti che lo integrano:

- l'allegato A): elenco dei reati rilevanti, ai fini della legge 190/2012 D. Lgs. 231/01,
- l'allegato B): mappatura analitica dei rischi e delle misure di prevenzione,
- l'allegato C): elenco degli obblighi di pubblicazione e la relativa individuazione delle Strutture e Unità (Dirigenti e Responsabili), preposte all'attuazione degli adempimenti.

Gli obblighi di pubblicazione sul portale "Società Trasparente" sono stati verificati, con esito positivo, dall'ODV con funzioni di OIV, in attuazione della delibera ANAC n. 213 del 4/3/2020.

Nel corso del 2020 è stato realizzato l'aggiornamento del Modello Organizzativo di Gestione e Controllo (MOGC) ex D.lgs. 231/01 coinvolgendo tutte le Strutture e Unità interessate per la rilevazione del rischio specifico integrato derivante da "reati ex D.lgs. 231/2001".

Sono stati approvati, con determina AU n. 29 del 9 settembre 2020, la Parte Generale del MOGC e i documenti collegati, ovvero il Codice Etico, il Sistema Disciplinare e i flussi informativi verso l'ODV; sono stati approvati, con determina AU n. 56 del 30 dicembre 2020, il Catalogo reati 231, il Documento di sintesi Parti Speciali e n. 12 Parti Speciali aventi ad oggetto le fattispecie penali contemplate nel D. Lgs. 231/01 realizzabili in ANM.

#### **Attività di ricerca e sviluppo**

Non si è dato luogo a nuove attività di ricerca e sviluppo.

#### **Rapporti con imprese controllate e collegate, controllanti ed imprese al controllo di quest'ultime**

La società Capogruppo è controllata al 100% dal Comune di Napoli.

I rapporti intercorsi con le imprese collegate ed il Comune di Napoli, nel corso dell'esercizio 2020, sono stati di natura commerciale e, in relazione alle diverse attività, sono regolati da specifici contratti di servizio. Le risultanze di tali rapporti, sia in termini economici (ricavi e costi), sia in termini patrimoniali (debiti e crediti) sono riportate nella nota integrativa del Bilancio consolidato.

#### **Azioni della società o della controllante possedute e loro movimentazione nell'esercizio**

In relazione alle indicazioni previste ai punti 3) e 4) dell'art. 2428 del Codice civile, si dichiara di non possedere e di non avere acquistato o alienato, anche per tramite di fiduciaria o per interposte persone, azioni proprie o azioni o quote di società controllanti.

#### **Informativa sull'attività di direzione e coordinamento ex art. 2497 bis**

In ossequio a quanto disposto dall'art. 2497 bis c.c., si precisa che la Società Capogruppo è soggetta alla direzione e al coordinamento dell'Ente "Comune di Napoli".



## **Fatti di rilievo dopo la chiusura dell'esercizio, evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale**

Con assemblea Straordinaria della capogruppo Napoli Holding del 18/02/2021, il socio Unico Comune di Napoli ha deliberato, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2482 bis del c.c., in uno con l'approvazione del bilancio 2019, la riduzione del capitale sociale da euro 15.262.735 ad euro 5.659.987 in proporzione delle perdite accertate a tutto il 30 novembre 2020, pari a complessivi euro 9.602.748, al netto dell'utile di periodo pari ad euro 84.390. Alla data di redazione del presente documento di bilancio, pertanto, il capitale sociale della capogruppo è fissato in euro 5.659.987, interamente versati.

La società Napoli Holding S.r.l., come previsto dal Documento Unico di Programmazione 2020/2022 del Comune di Napoli, sarà interessata, nell'ambito di un processo di razionalizzazione del "Sistema Partecipate", da un'operazione di fusione inversa mediante incorporazione nella società partecipata "ANM S.p.A."

### ○ **Servizi TPL e proventi da traffico**

Come già evidenziato in premessa, la situazione emergenziale permane ancora anche nel 2021. Lo stato di emergenza è attualmente prorogato fino al 31 dicembre 2021. Sussiste ancora la limitazione della capacità di trasporto, oggi fissata al 80%, mentre le restrizioni negli spostamenti e le chiusure di attività, ivi compresa l'attività didattica in presenza, vengono gradualmente alleggeriti. Ciò implica la necessità di rinforzare, soprattutto in ora di punta, l'offerta di trasporto sulle linee di maggior carico. ANM ha affrontato il problema con il sub-affidamento di alcune linee ad operatore privato a partire da gennaio 2021. In esito a ulteriore procedura di gara, a partire da settembre 2021 sono stati sub affidati ulteriori servizi. I costi di tali servizi (i cosiddetti servizi "aggiuntivi") trovano copertura, per il periodo gennaio-giugno 2021, nelle risorse stanziato dall'art. 22 ter del DL 237/2020 e dall'art. 1, comma 816 della legge 178/2021, complessivamente pari a €/milioni 390, per il periodo luglio-dicembre 2021, nelle risorse stanziato ai sensi dell'art. 51 del DL 73/2021 del 25 maggio 2021 convertito in L. n. 106 del 23 luglio 2021.

Per quanto riguarda i servizi su ferro si segnala che nel 2021 sono proseguiti i lavori di costruzione della tratta Mergellina-San Pasquale della linea 6 della metropolitana e di ammodernamento dell'intera linea. Nel corso del primo trimestre 2021 il costruttore Hitachi, unitamente ai servizi competenti del Comune di Napoli, ha presentato un programma di prove agli impianti e rotabili, sia per la tratta Mergellina-San Pasquale, sia per alcuni impianti della tratta Mostra-Mergellina, teso alla formalizzazione del pre-esercizio di Linea 6 entro dicembre 2021. Tuttavia, permanendo una indisponibilità di risorse umane tecniche per affrontare tali prove e le successive fasi di pre-esercizio e riapertura, la Direzione TMEF sta lavorando, d'intesa con la Direzione Generale, per individuare soluzioni atte a finalizzare gli obiettivi presentati da Hitachi/Comune.

Il livello di ricavi da traffico risente anche nel 2021 delle restrizioni ancora in vigore. Con il D.L. 4/2021, il governo ha aumentato le risorse destinate alla compensazione dei mancati ricavi da traffico di €/milioni 800, portando il livello totale delle risorse destinate a tale scopo a €/milioni 1.837. L'art. 29 del decreto stabilisce il periodo dal

23 febbraio 2020 fino al termine delle limitazioni per il riempimento dei veicoli, come periodo di competenza.

○ **Sviluppo atteso del parco rotabili**

Come detto in precedenza, ancora un quinto della flotta autobus di ANM ha un'età media superiore a 15 anni, che rappresenta la soglia critica per il fine vita tecnica e per la sostenibilità economica.

Come noto, ANM non dispone della capacità di autofinanziamento, né ha avuto la disponibilità di fondi nel corso degli ultimi anni per il rinnovo graduale e sistematico della flotta autobus, in maniera tale da contenere l'età media sul valore ottimale di circa 7 anni, pari alla metà della vita tecnica dell'autobus.

Gli ingressi per la sostituzione degli autobus a fine vita tecnica devono necessariamente correlarsi ai contributi pubblici all'acquisto, oppure ad altre forme di acquisizione, come ad esempio il comodato e l'usufrutto offerto dagli Enti pubblici di riferimento.

Ai 73 nuovi autobus acquistati nel 2020 con cofinanziamento regionale e i 20 in usufrutto oneroso si aggiungono i seguenti nuovi ingressi nel 2021.

Ad aprile 2021 sono stati inseriti in servizio:

- n. 8 Urbanway Ibrido (trazione elettrica con generatore diesel) lunghi 12 metri
- n. 13 Urbanway CNG lunghi 10 metri

A maggio sono stati consegnati:

- n. 20 Citaro diesel lunghi 10 metri
- n. 4 Vivacity diesel lunghi 9 metri

Gli autobus sono a pianale completamente ribassato, con rampa manuale per l'accesso del disabili su carrozzella, cabina autista separata dal vano passeggeri, impianto di climatizzazione, impianto segnalazione e spegnimento automatico dei principi di incendio nel vano motore, n. 3 porte passeggeri.

Tali autobus, per vincolo di rimessaggio e rifornimento e per le esigenze di esercizio correlate alla loro lunghezza, sono stati assegnati al deposito Puglie.

Il diritto di usufrutto ha una validità di 10 anni e il canone per i primi otto anni di vita dell'autobus è pari al 2,5% del prezzo di acquisto dell'autobus, mentre dal nono anno in poi è pari all'1,0%. L'importo del canone ha un limite superiore rappresentato dal calcolo del canone sul valore massimo di ciascun autobus di euro 300.000, come riportato nelle linee guida di cui alla DGR 713/2018.

L'acquisizione dei nuovi autobus, come già detto in precedenza, rappresenta un vantaggio per l'ANM sotto l'aspetto gestionale per il servizio, con la sostituzione di autobus obsoleti e poco affidabili, ma anche sotto l'aspetto economico, in termini di risparmio di costi di manutenzione e di aumento dei ricavi per il recupero sull'accisa del gasolio consumato (non realizzabile per i vecchi autobus euro 2 che si vanno a sostituire).

Per quanto riguarda i servizi su ferro, la messa in esercizio dei primi nuovi treni della linea 1 della metropolitana, inizialmente prevista entro l'estate 2021, ha subito dei ritardi per motivi tecnici. I treni attualmente consegnati dal fornitore CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) sono 4 e sono sottoposti alle attività propedeutiche all'inserimento in esercizio. La produzione di altri 7 treni è stata completata nelle officine della CAF. L'inserimento dei nuovi treni, con una capacità di trasporto di 1.250 posti per treno, consentirà di assorbire meglio la domanda, soprattutto in ora di punta, rispetto all'attuale configurazione dei vecchi treni a 2 Udt con 864 posti.

- **Servizi alla mobilità**

Le restrizioni ancora in essere nel 2021 legate allo stato di emergenza, attualmente prorogato fino a dicembre 2021, non hanno consentito miglioramenti significativi della performance dell'area sosta. Ciò vale in particolare per parcheggi e stalli con un bacino di utenza legata agli uffici che risentono maggiormente delle forme flessibili di lavoro e del lavoro agile. Per il settore della sosta, a differenza del settore TPL, non sono previsti contributi a copertura dei mancati ricavi. L'azienda ha in corso una interlocuzione con il committente, Comune di Napoli, al fine di rivedere il canone di concessione, in particolare per il periodo in cui le delibere comunali, come illustrato in precedenza, hanno inciso negativamente sullo sfruttamento economico degli stalli gestiti. Prosegue nel 2021 il processo di dematerializzazione dei titoli di sosta ed informatizzazione degli acquisti. Le nuove forme di pagamento, nonostante la riduzione complessiva dei ricavi, continuano a registrare incrementi. Per il 2021 è stato inoltre programmata la sostituzione dei restanti vecchi parcometri ancora in uso con strumenti di nuova generazione ed è entrato nella fase operativa il progetto per la realizzazione di infrastrutture di ricarica elettrica nei parcheggi. Dopo la stipula del contratto e una sospensione dovuta al lockdown, la società BE CHARGE (appartenente al Gruppo BE POWER) ha dato concreto inizio alle attività di installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica nei parcheggi in struttura. Il progetto complessivo prevede l'installazione di 120 unità di ricarica doppie, da installare in modo proporzionale alla capienza dei parcheggi presso tutte le strutture, e verrà completato nel corso del 2021. Si tratta di un importante progetto, realizzato in coerenza con quanto indicato nella deliberazione G.C. 385/2018 del Comune di Napoli, un concreto passo verso lo sviluppo della mobilità sostenibile e perseguire l'obiettivo di ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera in Città e, più in generale, nell'intera area metropolitana, in linea anche con quanto indicato nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile).

- **Servizi alla mobilità**

Prosegue l'attività di adeguamento della struttura organizzativa della controllata ANM che, nei primi mesi del 2021, ha coinvolto il settore trasporto di superficie con la nomina dei dirigenti delle direzioni d'esercizio dei servizi filo-tranviari e autobus. Si è inoltre conclusa nella, medesima ANM, la selezione di un dirigente del settore risorse umane, assegnando così un'altra posizione dirigenziale di fondamentale importanza, attualmente occupata ad interim. Ulteriori interventi organizzativi sono previsti per il settore della sosta. Dal punto di vista occupazionale si prevede l'assunzione di 66 unità per il settore ferro, prevalentemente dedicate alla manutenzione. A scadenza del contratto di somministrazione di lavoro a dicembre 2020 è stato stipulato un nuovo contratto per il 2021 che prevede l'ingresso di personale interinale fino a un massimo di 200 unità. Come già nel 2020 le assunzioni con contratto di somministrazione riguardano quasi esclusivamente autisti per il settore trasporto di superficie. L'ingresso di tale personale si è reso necessario per compensare le fuoriuscite di personale operativo per pensionamento, in considerazione dell'esigenza di non ridurre il livello di servizio. A quanto esposto sopra si potrebbero aggiungere ulteriori assunzioni per la gestione della linea 6 subordinate alla copertura finanziaria di tale servizio.

Nel secondo semestre del 2021, su sollecitazione delle OO.SS., è stato acquisito un parere legale da parte di un esperto giuslavorista sulla materia della riconoscibilità del premio di Produzione ai dipendenti aziendali successivamente alla data di omologa del concordato. In base a detto parere, alla luce degli accordi di secondo livello tuttora vigenti (e risalenti alla tre separate società confluite a diverso titolo in ANM), permane l'obbligo in capo all'ANM di corrispondere il "premio di risultato" maturato nell'anno

2020. In particolare:

- a. non essendo mai intervenuta disdetta degli accordi sindacali raggiunti negli anni 2007 e 2010, permane il capo all'ANM l'obbligo di corrispondere ai dipendenti l'istituto economico convenuto nonostante il mutamento, nominalistico ma non sostanziale, delle relative somme in "importo equivalente".;
- b. pur in assenza di nuovi accordi, tale obbligo comporta la esigibilità, da parte dei dipendenti, del premio di risultato, computato secondo i parametri a suo tempo definiti, maturato nel corso del 2020 in cui la società, in virtù del provvedimento di omologa del dicembre 2019, ha operato in regime ordinario.

Pertanto, il Bilancio al 31 dicembre 2020 accerta un costo di €/milioni 2,6, non ancora liquidato

#### ○ **Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale**

Il contesto in cui operano oggi le aziende del trasporto pubblico locale continua ad essere caratterizzato da rilevanti complessità, generate sia dalle reiterate restrizioni alle risorse pubbliche destinate al settore sia dalla mancanza di nuovi investimenti finalizzati in particolar modo all'acquisizione di nuovo parco rotabile ed alla realizzazione di nuove infrastrutture.

Il piano concordatario presentato dalla società controllata ANM S.p.A., dopo l'omologa avvenuta a dicembre 2019, è entrato nella fase di attuazione.

Rispetto alle previsioni contenute nel piano concordatario, gli utili e la marginalità operativa realizzata negli anni 2018 e 2019 sono risultati notevolmente superiori alle previsioni, mentre i risultati nell'esercizio 2020 risultano fortemente influenzati dagli effetti della pandemia, compensati solo in parte dai ristori pubblici ricevuti. Sotto il profilo finanziario non sono emerse criticità in merito ai pagamenti previsti per la gestione corrente ed il soddisfo della massa concordataria. L'andamento migliorativo dei dati consuntivi rispetto alle previsioni, soprattutto con riferimento agli esercizi 2018 e 2019, è stato frutto soprattutto degli effetti delle misure di efficientamento previste ed adottate dalla Società nel settore di gestione del TPL, settore ad oggi caratterizzato da una marginalità positiva. Si rappresenta, a tale riguardo, che il piano di concordato prevedeva la cessazione dei servizi TPL con subentro di nuovo gestore per il 2020, in considerazione della scadenza formale del contratto di servizio in data 31 dicembre 2019. Con riferimento a tale aspetto, è opportuno specificare quanto di seguito.

Sotto il profilo operativo, si specifica inoltre che, con delibera 183/20 del 12 giugno 2020 il Comune di Napoli ha preso atto che ANM continuava a svolgere il servizio di trasporto pubblico locale, come previsto dall'art. 1 del contratto in essere tra Napoli Holding S.r.l. e ANM S.p.A., anche nel 2020. Tale articolo prevede, infatti, che ANM, alla scadenza del contratto, è tenuta a garantire il servizio fino al subentro di nuovo gestore alle condizioni vigenti nell'ultimo anno di durata contrattuale. Successivamente, in attuazione della citata delibera il contratto, in scadenza al 31 dicembre 2019, è stato poi prorogato dal socio/committente con atto di proroga rep. 8511, racc. 4769 del 3 novembre 2020 fino al 31 dicembre 2020, prevedendo l'estensione automatica fino al 31 dicembre 2022, a seguito dell'approvazione del bilancio previsionale 2020-2022 del Comune di Napoli.

La proposta al Consiglio del bilancio 2020-2022 di cui alla DGC 357/2020 è stata successivamente approvata dal Consiglio comunale in data 10 dicembre 2020 con delibera n. 25, e pertanto il contratto è, formalmente prorogato fino al 31 dicembre 2022.

Si rappresenta, inoltre, che, oltre alle disposizioni contrattuali, la prosecuzione dell'attività di trasporto pubblico fino al subentro di un nuovo gestore è anche garantita dalla normativa europea e nazionale vigente ed in particolare dalla LR 3/2002 e dall'art. 5, c. 5 Reg CEE 1370/2007.

In aggiunta a tali elementi di natura formale, si specifica che alla data di redazione del presente documento l'iter per l'affidamento dei servizi TPL ed in particolare la procedura di gara per il lotto 5 (Comune di Napoli) si trova ancora nella fase iniziale essendo stato pubblicato sulla Gazzetta Europea il solo Avviso di pre-informazione in data 12 agosto 2019.

La Regione Campania, inoltre, con determina direttoriale n. 66 del 22 febbraio 2021, si è avvalsa della facoltà, prevista dall'art. 92, comma 4ter del DL 18/2020, convertito con la legge n. 27/2020, di sospendere le gare non ancora definitivamente aggiudicate per un periodo di 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell'emergenza della pandemia che ha caratterizzato l'anno 2020. Lo stato di emergenza è attualmente prorogato con DL n. 105 del 23 luglio 2021 fino al 31 dicembre 2021.

Tenuto conto dei tempi necessari per il perfezionamento delle procedure di gara finalizzate, nonché per il loro effettivo subentro, ad oggi si ritiene che il gruppo continuerà ad operare il servizio TPL almeno con le seguenti scadenze:

- (i) per il servizio TPL suburbano di Città metropolitana di Napoli fino alla data del 31 dicembre 2022;
- (ii) per il servizio TPL urbano della Città di Napoli fino alla data del 31 dicembre 2023.

Tale impostazione è stata coadiuvata da un apposito parere redatto per il bilancio 2020 da una società di consulenza di primario profilo.

Pertanto, sebbene ad oggi i risultati gestionali consuntivati e le misure di efficientamento poste in essere lascino ben sperare circa il positivo raggiungimento degli obiettivi di Piano, si rappresenta che lo stesso continua a basarsi su alcune principali ipotesi ed assunzioni, di cui alcune già realizzate alla data odierna, mentre altre soggette a elementi di incertezza significativa, in quanto la definizione e/o la realizzazione delle stesse è connessa ad eventi futuri, incerti ed al di fuori del controllo del Gruppo, tenuto conto del nuovo contesto venutosi a determinare per effetto della situazione citata situazione emergenziale Covid-19.

Tuttavia, nella delineata situazione, dopo aver valutato i suddetti elementi di incertezza significativa, sulla base delle linee guida su cui si fonda il piano concordatario della società controllata Azienda Napoletana Mobilità S.p.A., e tenuto conto dell'avvenuta omologa del concordato preventivo, l'Amministratore Unico informa di aver predisposto il bilancio consolidato con criteri di funzionamento.

Si evidenzia, infine, che la capacità del Gruppo di operare nel prevedibile futuro è subordinata ad alcuni rilevanti presupposti essenziali che risiedono nella realizzazione delle azioni e delle ipotesi sopracitate ed utilizzate alla base del summenzionato piano. Pertanto, il venir meno del presupposto della continuità aziendale potrebbe comportare la mancata realizzabilità delle attività iscritte e/o l'insorgere di passività non riflesse nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2020.

Occorre, tuttavia, evidenziare che il livello delle risorse comunali per i servizi TPL, stanziati nel 2022, che finanziano i servizi dell'anno 2021 risulta significativamente inferiore rispetto agli anni precedenti. La riduzione prevista di €/milioni 13 viene solo parzialmente compensata dall'incremento delle risorse regionali di €/milioni 6 a partire dal 2020 e riconfermato per il 2021. La criticità legata a tale riduzione, che si inserisce

nello scenario emergenziale, ha determinato una forte erosione dei ricavi da traffico ma non consente una analoga riduzione del servizio. Pertanto, tale criticità è stata segnalata al socio che si è impegnato di rivedere lo stanziamento.

Si rappresenta che, oltre al protrarsi degli effetti della già ampiamente trattata emergenza epidemiologica COVID – 19, nei primi mesi dell'esercizio 2021, in attuazione degli impegni assunti nel piano di concordato, la società controllata ANM S.p.A. ha effettuato i pagamenti ai creditori privilegiati, la cui scadenza di soddisfacimento era stabilita il mese di giugno 2021.

### **Privacy informatica**

Vi segnaliamo, da ultimo, che il gruppo è in linea con gli standard di sicurezza del trattamento dei dati personali, sia cartacei che informatici, in ottemperanza alle disposizioni di settore.

### **Differimento termini approvazione bilancio**

Il Gruppo si è avvalso della deroga prevista dall'art. 106 del D.L. 18 del 17 marzo 2020 e in ogni caso il ricorso al maggior termine si è reso inevitabile per la ritardata approvazione del bilancio alla medesima data della società controllata.

Napoli, 15 novembre 2021

L'Amministratore Unico  
dr. Amedeo Manzo

Bollo assolto in modo virtuale tramite la Camera di Commercio di Napoli, autorizzazione n. 38220/80 bis del 22.10.2001.

Il sottoscritto Mariano Cirillo, ai sensi dell'art. 31 comma 2-quinquies della Legge 340/2000, dichiara che il presente documento è conforme all'originale depositato presso la società.