Reg. Imp. (NA) 07942440632

Rea (NA) 682806

**NAPOLI HOLDING S.r.l.**

**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 15.262.735 i.v.

# Relazione sulla gestione al bilancio consolidato al 31.12.2019

Signori soci,

il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019, che viene sottoposto al Vostro esame ed alla Vostra approvazione, chiude con un utile di esercizio di euro 32.132.176, al netto di:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  |  |  | **Euro** |
| a) | Imposte correnti anticipate e differite | € | 5.720.500 |
| b) | Ammortamenti e svalutazioni | € | 6.142.443 |
| c) | Accantonamenti per rischi | € | 32.606.405 |

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 2019 confrontati con il precedente esercizio:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| (in migliaia di euro) | **2019** | **2018** |
|  |  |  |
| Valore produzione | 193.378 | 191.096 |
| Ebitda | 35.436 | 17.914 |
| Utile/perdita al lordo delle imposte | 37.853 | 9.407 |
| Utile (Perdita) | 32.132 | 8.410 |
| Totale attivo | 275.948 | 249.628 |
| CCN (capitale circolante netto) | 42.394 | -2.195 |
| Patrimonio netto | 34.735 | 2.603 |
| Numero dipendenti | 2.088 | 2.181 |

Come si evince dai dati sopra riportati:

il valore della produzione si è incrementato di euro 2.282 mila (1,2%);

* l’Ebitda (margine operativo al lordo degli ammortamenti ed accantonamenti), che individua la capacità del Gruppo di autofinanziarsi, è positivo e pari a euro 35.436 mila, con un incremento di euro 17.522 mila rispetto al 2018;
* l’utile, al lordo delle imposte, è passato da euro 9.407 mila a euro 37.853 mila. L’utile Netto del gruppo è pari ad euro 32.132 mila;
* il capitale investito (totale attivo) si è significativamente incrementato per effetto soprattutto dell’incremento dei crediti vantati verso il Comune di Napoli e delle maggiori disponibilità liquide generate dalla gestione corrente. Il capitale circolante netto è positivo e si è significativamente incrementato di oltre euro 44 milioni rispetto al 2018 in conseguenza soprattutto dell’incremento della creditoria del gruppo verso la controllante.
* Il numero dei dipendenti al 31/12/2019 è pari a 2.088 dipendenti ed ha visto nel 2019 la fuoriuscita di 93 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.

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. Il contratto, in scadenza al 31.12.2019, è stato prorogato, a seguito della presa d’atto da parte del socio/committente, con la D.G.C, n. 183 del 12.06.2020, della continuazione dell’attività di ANM, considerando anche che 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 inziale con la pubblicazione, sulla gazzetta europea, dell’avviso di preinformazione, avvenuta in data 12.08.2019.

L’A.N.M. è, inoltre, titolare di un contratto ponte, per la gestione di alcune linee suburbane, con la Città Metropolitana di Napoli, 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).

ANM gestisce inoltre gli stalli di sosta nel Comune di Napoli sulla base del contratto di servizio del 2004, modificato con Atto Integrativo del 2013.

Per quanto riguarda, invece, gli altri servizi di mobilità, quali il servizio di manutenzione e gestione degli impianti di controllo del traffico ed il servizio di segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare, i contratti vengono stipulati annualmente.

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. In particolare, il fenomeno “Coronavirus” si è manifestato nella Repubblica Popolare Cinese in un periodo molto vicino alla data di chiusura dei bilanci 2019 e la situazione si è mostrata in repentina evoluzione successivamente al 31 dicembre 2019. Sebbene le prime informazioni sui casi di infezione fornite dalle autorità della Repubblica Popolare Cinese risalgano alla fine del 2019, solo il 30 gennaio 2020 l’International Health Regulations Emergency Committee dell’Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l’esistenza di un fenomeno di emergenza internazionale.

Tutto ciò, a partire da marzo 2020, ha generato pesanti restrizioni per affrontare l’emergenza.

Tali restrizioni nella fase di lockdown (dal 9 marzo al 17 maggio), hanno comportato la chiusura di tutte le attività non ritenute indispensabili e forti restrizioni per la libertà di spostamento, misure che inevitabilmente hanno avuto una ricaduta negativa per il settore della mobilità. Durante il lockdown si è registrata una forte riduzione dei passeggeri e quindi dei ricavi da traffico, pari a circa il 90%. Perdite analoghe riguardano il settore della sosta, determinate dalla sospensione delle attività di controllo e dalle Delibere di Giunta Comunale n. 78/2020 e n. 83/2020, che hanno reso la sosta gratuita nelle aree di sosta a pagamento senza custodia (c.d. strisce blu) a favore di tutte le categorie di lavoratori ancora operanti ai sensi dei vigenti DPCM. A partire dal 18 maggio le misure restrittive sono state gradualmente alleggerite, ma le regole di distanziamento sociale, applicabili per il trasporto di persone non consentono comunque di tornare a livelli di riempimento dei veicoli adeguati a garantire una sufficiente copertura dei costi con ricavi da traffico.

Al momento una parziale copertura dell’erosione di ricavi da vendita di titoli di viaggio subite dal 23.02.2020 al 03.05.2020 è assicurata dagli art. 200 e 215 del DL n. 34 del 19 maggio 2020 (decreto rilancio).

Oltre all’emergenza Covid si segnalano i seguenti eventi di rilievi avvenuti dopo la chiusura del bilancio:

* 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 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 controllata (allora ATAN) negli anni 1994-1997. La ANM 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. Tuttavia, si precisa che tale interlocuzione al momento risulta solo avviata.

###### 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 completato ed è stato, negli ultimi anni, caratterizzato dall’apertura di nuove stazioni (Municipio, Toledo e Garibaldi) e l’estensione della tratta da Dante a Garibaldi. 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.

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

Sulla base della situazione patrimoniale al 27 dicembre 2016 la ANM presentava un valore patrimoniale, inclusivo del risultato di periodo, tale da farla ricadere nella fattispecie di cui all’art. 2446 c.c. L'Assemblea dei soci, il 26 aprile 2017, ha convocato un'assemblea straordinaria per ridurre il capitale in proporzione delle perdite accertate. Nel dettaglio il Socio ha deliberato:

1. La copertura parziale delle perdite, attraverso l’utilizzo delle riserve: Riserva legale (euro 639.628), Riserva trasferimenti in conto capitale (euro 31.980.384), Riserva avanzo di Fusione (euro 6.903.011);
2. La riduzione del capitale sociale da euro 93.500.000 ad euro 3.479.059, dando esecuzione alla riduzione mediante: annullamento dei titoli azionari in circolazione e variazione del valore nominale della singola azione ad 1 euro, e dunque, emissione di n. 3.479.059 azioni ordinarie dell’importo di 1 euro ciascuna da assegnare all’unico socio Napoli Holding S.r.l.;
3. L’aumento a pagamento del capitale sociale ad euro 13.431.059, e dunque di euro 9.952.000, mediante emissione di n. 9.952.000 azioni ordinarie del valore di 1 euro ciascuna da offrire al socio, senza sovrapprezzo, da deliberare interamente in natura contestualmente alla sottoscrizione mediante conferimento del Comune di Napoli del complesso immobiliare “Parcheggio Brin”.

L’aumento di capitale pari a €/milioni 9,9 deliberato ad aprile 2017 è tuttavia risultato significativamente inferiore a quanto previsto e ritenuto indispensabile nel “Piano strategico di risanamento stabile e di rilancio 2017-2019”, approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 23 del 31.3.2017 (€/milioni 65). Tale aumento non è stato in grado di garantire una sufficiente dotazione di capitale all’azienda. Inoltre, non si sono verificate alcune ipotesi contenute nel predetto piano, tra cui: (i) il mancato incremento delle risorse TPL provenienti dalla Regione Campania; (ii) lo slittamento degli aumenti tariffari; (iii) lo slittamento delle misure previste sul personale. Le problematiche sopra esposte rendevano necessaria una revisione del piano e la situazione economico-finanziaria e patrimoniale della società controllata, tale da condurre l’organo amministrativo ed i soci a presentare domanda di concordato preventivo in continuità.

Tenuto pertanto conto della situazione di grave crisi in cui versava, in data 22 dicembre 2017 la società controllata ANM S.p.A. 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 la società controllata ha depositato il ricorso per l’ammissione a tale procedura concorsuale, corredato del relativo piano concordatario. In data 5 dicembre 2018, lo stesso Tribunale di Napoli, con proprio decreto, ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo ex art. 161, comma 6, L.F, ed infine, con Decreto del 13 novembre 2019, depositato presso la cancelleria in data 9 dicembre 2019, tenuto conto del voto favorevole dei creditori, ha omologato il citato concordato preventivo.

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 presentato dalla società controllata può essere definito di tipo misto, poiché contempera l’ipotesi di continuità diretta con la previsione della cessione di due immobili non strumentali all’attività aziendale (i.e. immobili siti in Napoli in via Galileo Ferraris 49/49 bis in via Ponte dei Francesi 37/39).

Il piano concordatario si fonda su 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 ANM S.p.A. 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 particolar riguardo al raggiungimento e mantenimento di una redditività operativa positiva della gestione caratteristica, sono state individuate le seguenti aree di intervento:

1. Nuova organizzazione, revisione della struttura organizzativa e delle conseguenti responsabilità;
2. Ridefinizione dell’organico aziendale, contenimento dei costi ed armonizzazione del trattamento del personale;
3. Ottimizzazione dei ricavi da traffico ed altri;
4. Ridefinizione dei processi aziendali con l’obiettivo dell’efficientamento;
5. Revisione dell’esercizio urbano e suburbano;
6. Nuovi investimenti e rinforzi del parco mezzi;
7. 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 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 e 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”.

*Il Piano prevede 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 corrispondete 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):



L’esercizio 2019 evidenzia un netto miglioramento della redditività aziendale di Gruppo in termini di risultato netto della gestione con l’utile di esercizio che passa da euro 8.410 mila ad euro 32.132 mila per effetto principalmente della sopravvenienza attiva da stralcio, pari ad € 41,2 milioni, di parte dei crediti chirografari conseguenti all’omologa del concordato della ANM avvenuta a dicembre 2019 ed al margine positivo della gestione ordinaria. Dette circostanze hanno consentito peraltro di assorbire l’effetto dei maggiori accantonamenti operati dalla ANM a seguito 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 e che ha condannato la ANM alla restituzione di € 51,3 milioni che ha comportato un ulteriore stanziamento a bilancio, rispetto a quanto già in precedenza accantonato, di circa € 31 milioni.

Positivo ed in decisa crescita, rispetto all’esercizio precedente, è il valore dell’EBITDA pari ad euro 35.436 mila: rileva al riguardo la riduzione dei costi operativi e del personale dipendente in linea con quanto previsto nel piano di concordato.

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

* incremento dei ricavi complessivi di euro 3.849 mila (2,2%). Tale incremento è legato essenzialmente ai buoni risultati ottenuti sia per la vendita di titoli di viaggio sia di quelli della sosta, mentre i corrispettivi da contratti di servizio si sono consolidati al livello dell’esercizio precedente.

Le percorrenze chilometriche annue per area di business possono essere così sintetizzate:

* 11mln km in superficie, di cui 2,7 mln in ambito suburbano;
* 0,5 mln vett/ km Funicolari;
* 5,3 mln vett/ Km Metropolitana Linea 1.

Il Gruppo ha, inoltre, provveduto alla gestione di:

* Oltre 24.000 stalli di sosta a raso nel Comune di Napoli;
* parcheggi in struttura (Frullone, Via dell’Erba, Colli Aminei, Brin, Pianura e 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 la ZTL;
* decremento dei costi del personale di euro 11.552 mila (-10,7%) derivante dalla fuoriuscita del personale avvenuta nell’esercizio;
* consistente incremento della voce ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti complessivamente per €M 30,7 circa. Tale incremento è relativo ai maggiori accantonamenti ai fondi rischi ed oneri della controllata ANM che ha stanziato nell’esercizio 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. L’importo accantonato corrisponde alla differenza tra quanto già accantonato negli esercizi precedenti e l’importo della condanna ed è comprensiva della stima deli interessi maturati;
* consistente incremento della voce afferente gestione finanziaria per €M 41,7 in forza della sopravvenienza attiva rilevata da ANM a seguito dello stralcio dei crediti chirografari di €M 41,2 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.



Complessivamente i ricavi delle vendite si sono incrementati di euro 3.849 mila (+2,2% circa). Tale incremento è legato essenzialmente all’incremento dei ricavi da traffico rispetto al 2018 (+euro 2.441 mila) e dall’aumento dei ricavi da sosta (+ euro 1.000 mila).



La voce "Altri ricavi" si è decrementata, per euro 1.566 mila in ragione soprattutto dell’azzeramento della voce relativa all’incentivo all’esodo che ha più che compensato l’incremento delle sopravvenienze attive di natura diversa.

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



* Materie prime – rispetto allo scorso esercizio la voce si incrementa per euro 293 mila. L’incremento ha riguardato, principalmente, gli acquisti di materiale diverso e ricambi che hanno più che compensato i decrementi degli altri acquisti.
* Servizi – diminuisce di euro 3.100 mila. In tale voce i decrementi più consistenti hanno riguardato le assicurazioni (- euro 1 milione circa), e gli oneri connessi alla procedura fallimentare (- euro 2.530 mila) e gli appalti per le pulizie (- euro 360 mila);
* Costo del personale – diminuisce di euro 11.552 mila. Tale decremento è principalmente dovuto come detto agli effetti sul costo della fuoriuscita del personale avvenuta nel corso del 2019;
* Ammortamenti e Accantonamenti al fondo svalutazione crediti – rispetto al 2018 si registra l’incremento di euro 1.619 mila legato, come accennato, alle maggiori svalutazioni effettuate nell’esercizio, come indicato in nota integrativa;
* Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti – si registra l’incremento complessivo di euro 29.389 mila, legato in via prevalente, come detto, all’accantonamento effettuato dalla Controllata a seguito 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 un valore positivo e particolarmente significativo per euro 41.166 mila contro il valore negativo di euro 516 mila del 2018. L’importo è riconducibile come detto allo stralcio 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:



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 “Iniziative 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:



L’analisi della situazione finanziaria evidenzia che la gestione corrente ha comportato flussi positivi per euro 16.448 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 2018 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**

Nel corso del 2019 sono state intraprese o continuate diverse azioni finalizzate all’incremento delle vendite e/o alla diminuzione dei livelli di evasione. Fra queste:

* l’incremento della rete di vendita diretta dei titoli di viaggio presso gli ANM *point*, posizionati in alcuni nodi significativi della rete, iniziata a livello sperimentale già nel luglio 2015, con la riapertura degli ANM Point a Fuga, Augusteo e Brin;
* apertura locali commerciali: fra il 2018 e il 2019 diversi sono stati i locali commerciali assegnati in locazione, con obbligo di rivendita dei titoli di viaggio, a seguito di manifestazione di interesse.
* emettitrici automatiche: ANM ha acquistato e attivato altre 3 nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio, con buoni risultati in termini di semplicità di utilizzo e volumi di vendita. Le nuove apparecchiature sono state collocate nelle stazioni Cimarosa e Parco Margherita (Funicolare di Chiaia) e Augusteo (Funicolare Centrale).
* introduzione pagamenti elettronici: nel 2019 sono stati abilitate ai pagamenti elettronici le 7 nuove emettitrici automatiche di titoli acquistate fra il 2018 e il 2019. Inoltre, sono stati introdotti i pagamenti elettronici sulla linea Alibus e per la riscossione delle oblazioni dotando una parte del personale di front line di soluzioni POS mobile.
* misure di contrasto alla falsificazione dei titoli di viaggio, con particolare riferimento agli abbonamenti mensili aziendali e integrati. Il monitoraggio costante del fenomeno consente di inserire ogni mese alcuni seriali in una “black list” propagata all’intero sistema, che ne impedisce così l’utilizzo da parte dei possessori.
* attivazione di una convenzione con Distribusion per la distribuzione su diverse piattaforme e web agency di titoli dematerializzati per la linea Alibus;
* prosecuzione del servizio di vendita a bordo dei titoli di viaggio a prezzo maggiorato per i servizi di superficie e su ferro, con risultati significativi in particolare nei mesi estivi caratterizzati da minore disponibilità dei canali di vendita tradizionali;
* regolamentazione dell’emissione diretta a bordo di titoli di viaggio per la linea Alibus, che ha consentito di realizzare significative economie nella filiera di produzione e distribuzione dei biglietti;
* 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;
* sviluppo, insieme con il Consorzio UnicoCampania e altre aziende della comunità integrata, di un nuovo sistema di bigliettazione dematerializzato basato sulle tecnologie QR Code e EMV (utilizzo carte bancarie contactless per l’accesso alla rete dei trasporti) con il coinvolgimento di diversi partner tecnologici per realizzare una “user experience” paragonabile a quella già in corso di sperimentazione in diverse realtà metropolitane internazionali (vedi Londra, Milano etc.).

**Personale**

Nel corso del 2019 è proseguito il trend di decremento dell’organico dovuto alle uscite naturali. Il totale complessivo dei dipendenti al 31/12/2019 si attesta a 2.088 unità; nella tabella che segue il dettaglio e la composizione della forza a fine anno.



La riduzione del personale appare in linea con il piano concordatario della controllata ANM.

Nel settore Risorse Umane di ANM sono proseguite, inoltre, le iniziative per le attività di formazione. Il piano formativo 2019 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.

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.

È da segnalare che 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 nonché per il conseguimento del Decreto di Ausiliario del Traffico per i nuovi ausiliari del traffico.

Di particolare rilievo è stata la formazione nell’ambito del nuovo Codice degli Appalti per funzionari e impiegati dell’area del riferimento e l’avvio della formazione concernente la nuova normativa in materia di Privacy (GDPR/DPO) di cui alla recente legislazione di recepimento di direttive comunitarie europee.

Da evidenziare, inoltre, che sono state attivate sessioni formative aventi come focus la manutenzione degli autobus ibridi, vera novità per il TPL napoletano, che saranno dati in usufrutto alla nostra azienda dalla Regione Campania.

La chiusura della selezione per Addetti all’Esercizio ha richiesto una attività formativa sia di tipo tecnico che tecnologico che di copertura del nuovo ruolo.

###### 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. con la domanda 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..

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’ter 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.

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 però stabilito che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL stanziate per il 2020 sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 11 marzo 2013 e successive modificazioni. Pertanto, per il 2020 sono confermati gli attuali criteri di ripartizione del Fondo, anziché applicarsi la riforma del Fondo, con i relativi nuovi criteri descritti nell'art. 27, comma 2, del D.L. n. 50/2017.

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 regionale e locale passeggeri 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). Il decreto-legge n. 34 del 2020 dispone anche la non decurtazione dei corrispettivi per i servizi ferroviari di lunga percorrenza e interregionali indivisi e prevede inoltre (art. 200, comma 5) che la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale TPL per il 2020 sia effettuata, applicando le modalità stabilite dal DPCM 11 marzo 2013 e successive modificazioni, confermandosi così anche per il 2020 gli attuali criteri di ripartizione del Fondo, anziché applicarsi la riforma del Fondo, come detto sopra. Il decreto prevede altresì l'anticipo alle regioni a statuto ordinario, in un'unica rata entro il 30 giugno 2020, dell'80% del Fondo nazionale TPL, nonché un anticipo di cassa entro il 31 luglio 2020 per le imprese affidatarie dei contratti di servizio TPL.

Prevede poi il ristoro, a chi non abbia potuto usufruirne per le restrizioni Covid-19, dei titoli di viaggio e degli abbonamenti ferroviari o di trasporto pubblico locali, tramite l'emissione di un voucher o con il prolungamento dell'abbonamento. Il medesimo decreto-legge in materia di trasporto scolastico prevede, al fine di far fronte alla riduzione dell'erogazione dei servizi di trasporto scolastico oggetto di contratti stipulati con gli enti locali, derivante dalla diffusione del COVID-19, l'istituzione di un fondo con una dotazione di 20 milioni di euro per l'anno di 2020 nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le risorse del fondo sono destinate ai comuni interessati per ristorare le imprese esercenti i servizi di trasporto scolastico delle perdite di fatturato subite a causa dell'emergenza.

Nonostante le misure di cui sopra, data anche l’incertezza sull’evoluzione dei contagi, 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 31/12/2019 è quantificabile in €M 38,6 ed è per €M 36 attribuibile al contenzioso con la Regione per la restituzione di contributi degli anni 1994-1997.

Negli anni 1994-1997 la Regione aveva erogati 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.

Per quanto riguarda il contenzioso con la Regione Campania per la mancata erogazione dei contributi CCNL e la riduzione delle risorse per i servizi TPL, si segnala la sentenza 2323 del 09.04.2019 ha ordinato alla Regione Campania di ottemperare alle sentenze relative all’annualità 2011. Sulla base di tale giudizio di ottemperanza dovrà essere riconosciuto un importo aggiuntivo di circa €M 13 per l’anno in questione. Essendo, tuttavia, tale interlocuzione al momento solo avviata, il valore esposto in bilancio rappresenta la passività massima associata all’evento, tenuto conto dell’avvenuta sentenza sfavorevole.

Con riferimento agli altri contenziosi si segnala che con la sentenza 3700 del 29.05.2020 si è concluso positivamente per ANM il contenzioso con il fornitore CMG. Per tale contenzioso ANM aveva accantonato un fondo rischio pari €M 0,3 che sulla base di dell’esito positivo è stato rilasciato.

Inoltre, nel 2020 è stato firmato un accordo transattivo con EAV che consente di ridurre il debito di ANM di €M 0,5 di cui €M 0,3 parte del passivo concordatario e di rilasciare a provento un fondo svalutazione di €M 0,4 accantonato nel bilancio ANM per crediti verso EAV.

Per quanto riguarda i contenziosi tributari si segnala l’ordinanza n. 11672/2019 della V sezione della Corte di Cassazione che ha rigettato il ricorso dell’amministrazione tributaria contra la sentenza della CTR della Campania n. 5681/35/2014 che aveva riconosciuto ad ANM il diritto di usufruire delle agevolazioni del cosiddetto “Cuneo fiscale” per l’anno 2010. Sulla base di tale sentenza è stata rilevata una sopravvenienza attiva pari €M. 1,8.

*-Contenzioso con i dipendenti*

I dati relativi all’anno 2019 confermano la tendenza discendente delle notifiche di nuovi ricorsi giudiziari in materia di contenzioso lavoro, nello specifico sono state notificate solo 43 nuove vertenze.

Tale andamento è il risultato di 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.

Per quanto concerne i ricorsi pendenti al 31/12/2019 il numero di vertenze rilevato è di 154 con il coinvolgimento di 174 lavoratori, con una diminuzione di circa il 18% dei ricorsi e del 15 % dei ricorrenti rispetto all’anno 2018. Il dato più basso registrato negli ultimi cinque anni.

Per la chiusura dei filoni storici con i percorsi transattivi si rinvia alle precedenti relazioni.

Ad oggi si può affermare che la scelta di agire in forma preventiva è stata estremamente positiva.

Tuttavia, si ravvisa la necessità di non allentare la soglia di attenzione perché con il superamento della Procedura di Concordato, attraverso l’Omologa da parte del Tribunale, potrebbe verificarsi nel corso del 2020 una recrudescenza del contenzioso.

Non hanno avuto sviluppo nel corso del 2019 ulteriori filoni di reclami gerarchici.

La panoramica dei ricorsi pendenti è molto eterogenea ma con numeri molto contenuti per singola fattispecie. In particolare, le questioni investono casi di:

* + annullamento di sanzioni disciplinari;
  + aspettativa illegittima
  + ferie non godute
  + mansioni superiori/differenze retributive/quantificazioni
  + indennità a vario titolo
  + danno biologico/psicofisico/demansionamento
  + altro

Attualmente il Fondo Contenzioso al 31 dicembre 2019 è stimato in €M 13,1.

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, avente ad oggetto l’annullamento della sentenza della Corte di Appello di Napoli depositata in data 24 novembre 2010, con cui la controllata ANM S.p.A. si è vista accertare l’insussistenza dell’obbligo di pagare gli importi contenuti negli avvisi bonari inoltrati dall’Inps, a titolo di recupero di agevolazioni contributive fruite nel periodo 1997-2001 per le assunzioni e trasformazioni con contratti di formazione e lavoro. A fronte di ciò, la ANM S.p.A. ha iscritto nel bilancio al 31 dicembre 2019, nella voce “Fondi rischi ed oneri”, l’importo di euro 9.695 mila.

In particolare, la controllata ANM S.p.A. 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, pari ad euro 9.695 mila.

Si specifica, con riguardo a tale fattispecie, che 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 beneficiate hanno avuto esito positivo per ANM in primo e secondo grado di giudizio.

All’attualità 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 stato cassato e rinviato alla Corte di Appello di Napoli per riassunzione. A questo punto occorrerà attendere la pronuncia della Corte di Appello dopo la riassunzione del giudizio da parte INPS per conoscerne gli esiti definitivi.

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 1,5 milioni di euro.

* vertenze in materia di mansioni superiori/differenze retributive, in costante aumento nonostante le numerose vittorie, specie tra gli impiegati, che “pesano” in Fondo rischi 2019 per un valore stimato in oltre 1 milione di euro.

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, numerose sono state le vittorie del Gruppo, e in particolare della controllata ANM S.p.A..

Le più significative hanno riguardato casi di rivendicazione dei profili professionali più ambiti dal personale riconducibili ai parametri 230/250 per un importo stimato in Fondo rischi 2018 pari a 1 milione di euro.

Nel novero è ricompresa la vittoria nella vertenza promossa da un ex dirigente per il riconoscimento degli emolumenti retributivi aggiuntivi per un importo complessivo di ca. 650.0000,00 euro.

Nel corso del 2019 sono stati adottati provvedimenti di destituzione nei confronti di 6 dipendenti aziendali a seguito dei procedimenti disciplinari avviati a norma dell’Allegato A al RD 148/1931 in relazione ai casi di illegittima fruizione dei permessi retribuiti ex Legge 104/1992 e s.m.i.

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, tutti i lavoratori hanno impugnato i provvedimenti di destituzione e tutte le fasi sommarie si sono concluse con la conferma dei provvedimenti adottati dalla controllata ANM S.p.A..

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 istruttorie interne si è giunti all’adozione di sanzioni non conservative per 3 casi e in due casi, a fronte di restituzioni totale di uno e parziale di altro, della sanzione della retrocessione.

Per completezza di informazione si evidenzia che, allo stato, solo 1 dei 3 lavoratori destituiti ha impugnato il provvedimento solo in via stragiudiziale.

Dopo aver attivato, senza alcun esito, i tentativi di recupero in via bonaria, sono in corso le procedure di affidamento per il recupero dei crediti in via giudiziaria.

Da ultimo si segnala, per la peculiarità del caso, il filone di vertenze promosso dagli ex dipendenti della Società Eagle Service (in fase di liquidazione) per il riconoscimento di differenze salariali non percepite. I giudizi sono stati attivati anche nei confronti di ANM, per vincolo di solidarietà sussistente a norma di legge tra le due Società.

Gli sviluppi hanno portato alla soccombenza di ANM S.p.A. in solido con Eagle Service, ma con il riconoscimento in alcuni casi del beneficio della preventiva escussione della Società Eagle.

Pendono tuttavia ulteriori 14 giudizi per un valore di ca. 155.000,00 euro.

*Contenzioso con i dipendenti - recuperi*

Estremamente rilevante è l’attività di recupero crediti per sorta e spese giudiziarie realizzata nell’arco temporale 2015-2019 a seguito di vicende giudiziarie conclusesi con la vittoria del Gruppo, e in particolare della controllata ANM S.p.A., e la condanna alle spese per i ricorrenti.

Allo stato sono stati raggiunti, complessivamente tra sorta e spese, 236 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 1,5 mil/euro; ad oggi il recupero realizzato è stato di ca. 690.000,00 di cui 154.000,00 nel 2019.

In tali importi sono incluse le somme che la controllata ANM S.p.A. deve recuperare dai lavoratori a seguito di importanti sentenze di Cassazione per il particolare valore economico e numero di vittorie. Trattasi delle cd. vertenze in materia di Competenze Accessorie Unificate (CAU) promosse da un gruppo di lavoratori per il riconoscimento della voce salariale mensile, fissa e continuativa, denominata CAU B, negli importi definiti da una pluralità di accordi sindacali aziendali sottoscritti tra il 2001/2006.

Le procedure di recupero crediti sono state attivate nei confronti di quei lavoratori che, sulla base dei precedenti gradi di giudizio avevano percepito dalla ANM S.p.A. (tra il 2006 e il 2011) i relativi importi in busta paga mensilmente o tramite bonifico.

###### 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 2019, 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 dichiarata definitivamente responsabile.

Nel corso dell’anno 2019, 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 2019.

* **Estensione delle certificazioni e conseguimento di nuove certificazioni.**

Nel corso del 2020 il Gruppo, in linea con il progetto di estensione dell’ambito di applicazione dei sistemi di gestione e di integrazione delle certificazioni, ha pianificato le seguenti attività:

* pianificazione, di concerto con l’Ente di verifica preposto, del processo di certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO 45001:2018 (Sicurezza) da realizzarsi entro il 2021. Nel 2020 sono stati programmati e realizzati gli interventi, organizzativi e gestionali, propedeutici al rilascio della certificazione;
* pianificazione, di concerto con l’Ente di verifica preposto, del processo di certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO SA8000:2014 (Responsabilità sociale) da realizzarsi entro il 2021.
* **Attività ed interventi operativi strettamente riferibili alla gestione del Sistema Sicurezza & Ambiente.**

Nel corso del 2019 si è proceduto alla ulteriore revisione dell’intero DVR dell’area gomma che si avvia a compimento entro il primo semestre 2020.

È stata inoltre completata la campagna di rilievo dello stress lavoro correlato, conclusasi a febbraio 2019. È stato istituito un comitato aziendale per cercare soluzioni concrete atte a mitigare lo stress lavoro correlato.

Si è anche provveduto all’aggiornamento del registro propedeutico alla valutazione del rischio chimico nella controllata ANM S.p.A..

Si sono eseguiti i rilievi di impatto acustico di tutti i siti aziendali, completati ad inizio 2020.

Si è eseguita la campagna di rilievi strumentali delle polveri sottili in galleria linea 1.

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

Con determina dell’AU della controllata ANM S.p.A. n 15 del 11/10/2018, sono stati definiti, in conformità alle priorità strategiche aziendali ed all’evoluzione normativa, gli obiettivi preposti in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2019/2021, in attuazione di quanto disposto dall’art.1 della legge 190/2012, in seguito alle modifiche apportate dal D. Lgs. 97/2016.

In conformità a tali obietti, è stato redatto, sulla scorta del monitoraggio delle misure effettuate nel corso dell’anno 2018, il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT), con relativi allegati, per il triennio 2019- 2021, approvato con determina dell’AU della controllata ANM S.p.A. n.1 del 29/01/2019, successivamente pubblicato sul sito internet della controllata ANM S.p.A. - sezione“Società Trasparente”.

Tale Piano, in conformità a quanto chiarito dall’ANAC, con le Linee Guida n. 1134 dell’08/11/2017, costituisce una parte speciale del Modello Organizzativo Generale; pertanto, la mappatura dei processi sensibili e le connesse misure di prevenzione, comprendono sia le fattispecie di reato previste dalla legge n. 190/2012 s.m.i. sia quelle previste dagli artt. 24, 25 e 25 decies del D. Lgs. 231/2001 s.m.i.

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

* l’allegato A): elencazione dei reati rilevanti, ai fini della legge 190/2012 (aggiornati alla legge 3 del 9/01/2019) e 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 dirigenziali, corrispondenti alle figure apicali aziendali (Dirigenti e Responsabili di Unità), preposti all’attuazione degli adempimenti.

Nello specifico nel PTPCT sono indicate misure obbligatorie, previste dalla legge n. 190/2012 e dal Piano Nazionale Anticorruzione, misure generiche, che afferiscono in modo trasversale all’organizzazione aziendale e misure specifiche per i processi considerati sensibili.

Molte delle misure programmate nel suddetto Piano per il 2019 sono state attuate nel corso dell’anno.

Tra le misure previste sono state realizzate:

* aggiornamento del Piano Prevenzione Corruzione e Trasparenza per il triennio 2019-2021;
* miglioramento del processo di informatizzazione dei dati oggetto di pubblicazione nella sezione “bandi di gara e contratti” della sezione “Società Trasparente” sul sito internet della controllata ANM S.p.A., anche al fine di facilitare la creazione del file XML da pubblicare annualmente secondo le disposizioni ANAC;
* istruttoria propedeutica al rilascio della valutazione sugli adempimenti di pubblicazione da parte dell’Organismo di Vigilanza (OdV ex D.Lgs. 231/2001) con funzione di Organismo di Valutazione, in attuazione della delibera ANAC n. 141 del 27/02/2019

###### 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 2019, 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

* + **Servizi TPL e proventi da traffico**

Le forti restrizioni introdotte dal DPCM del 8 marzo 2020, estese dal DPCM del 9 marzo su tutto il territorio italiano hanno notevolmente ridotto il fabbisogno di Trasporto Pubblico. Infatti, la controllata ANM S.p.A. ha registrato durante il periodo di lockdown una riduzione di oltre il 90% dei passeggeri. La riduzione della domanda unitamente alla chiusura di molti punti di vendita di titoli di viaggio e alla sospensione dell’attività di controllo a bordo, ha avuto inevitabilmente un fortissimo impatto anche sui ricavi da traffico. 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 la ANM ha ridotto il servizio su ferro (metropolitana e funicolari) del 25% ed i servizi autofilotranviari di oltre il 30%. In considerazione della ridotta attività e per affrontare il relativo impatto economico la controllata ANM S.p.A. ha avviato la procedura per l’accesso al fondo bilaterale di solidarietà istituito per le aziende di trasporto pubblico, riducendo la prestazione lavorativa per 569 dipendenti.

Con DPCM del 17 maggio 2020 è stato avviato un processo di graduale alleggerimento delle misure restrittive e di riavvio delle attività produttive e commerciali a partire dal 18 maggio e con l’ordinanza del Presidente della Regione Campania è stata disposta la riattivazione dei servizi TPL, come inizialmente programmati. Tuttavia, a causa della permanenza delle misure di distanziamento anche durante la graduale riapertura, che riducono notevolmente la capacità di offerta in termini di posti (utilizzabili) per km, non si attende un significativo miglioramento dei ricavi da traffico e dei passeggeri trasportati a breve termine. L’emergenza Covid-19 ha colpito il settore del trasporti di passeggeri in modo fortissimo. È del tutto evidente che la riduzione fisiologica dei coefficienti di riempimento e la conseguente perdita di ricavi da traffico aumenta notevolmente il fabbisogno di compensazione con risorse pubbliche. Al momento, per far fronte a questa esigenza è previsto, nell’art. 200 del cosiddetto decreto “Rilancio”, lo stanziamento di 500 milioni a copertura delle perdite di ricavi da traffico dal 28 febbraio al 31 dicembre 2020 subiti dal settore del Trasporto Pubblico. Altri 400 milioni sono stati stanziati dall’art. 44, comma 1 del DL 104 del 14 agosto 2020, ma il DL 111 del 8 settembre 2020 prevede all’art 1 che la parte più significativa di queste risorse (300 milioni) può essere utilizzata dalle Regioni per rinforzare i trasporti anche scolastici in attesa dell’apertura delle scuole. La Regione Campania ha deciso di utilizzare le risorse per incrementare i servizi. Tuttavia, a causa della seconda ondata della diffusione del Covid 19, la Regione, con ordinanza del Presidente del 16 ottobre 2020, ha disposto la chiusura delle scuole di ogni grado. Inoltre, a partire dal 13 novembre 2020 la Campania è stata inserita nelle aree di alto rischio pandemico, le cosiddette zone “rosse” con ulteriori restrizioni alla mobilità.

Inoltre, in data 14 gennaio 2020 si è verificato un evento accidentale occorso sulla Linea 1 della metropolitana, dove a seguito di un tamponamento fra due treni, senza conseguenze in termini di lesioni gravi alle persone, sono state imposte dalla magistratura limitazioni di tratta, che hanno comportato una riduzione della produzione anche nei mesi di gennaio e febbraio. La limitazione ha riguardato l’impossibilità a circolare sulla tratta Colli Aminei-Piscinola dal 14 gennaio al 15 febbraio. A questo si sono aggiunti i problemi di disponibilità di materiale, che rappresentava già una criticità prima dell’incidente, a causa del sequestro di tre UDT ed il danneggiamento di una quarta; quest’ultima, avendo solo danni alle porte è stata recuperata e rimessa in esercizio in pochi giorni. Relativamente all’incidente si è già relazionato al Ministero dei Trasporti sulla dinamica che, nell’ambito dell’Inchiesta interna, evidenzia un indebito superamento di un segnale disposto a via impedita da parte del macchinista del treno proveniente da Chiaiano, che ha impattato la fiancata del treno fermo in linea ad un altro segnale, dopo essere uscito dalla rampa.

Tuttavia, l’inchiesta interna e quella Ministeriale dovranno essere completate dopo che si sarà potuto acquisire e leggere le scatole nere dei treni, attualmente sequestrate dalla Autorità Giudiziaria.

* + **Sviluppo atteso del parco rotabili**

Ancora un terzo della flotta autobus della controllata ANM S.p.A. 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 7,5 anni, pari alla metà della vita tecnica dell’autobus. La carenza di liquidità è stata aggravata ulteriormente dalla forte riduzione dei ricavi da vendita di titoli di viaggio causata dall’emergenza Covid-19.

Gli ingressi per la sostituzione degli autobus a fine vita tecnica (e anche oltre come sinora registrato, con costi di manutenzione straordinaria sostenuti molto elevati) 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. In quest’ultimo caso, lo svantaggio è rappresentato dal fatto che ANM non dispone di cespiti patrimoniali e, in caso di cessazione del contratto di servizio, gli autobus dovranno essere ceduti al nuovo soggetto subentrante su disposizione del proprietario degli stessi (Comune o Regione), ma c’è l’indubbio vantaggio tecnico-gestionale di disporre di autobus nuovi, più efficienti e produttivi e con minori costi di manutenzione.

Nell’anno 2019 si è registrato solo l’ingresso degli ultimi 7 Citymood acquistati dal Comune di Napoli e concessi in comodato d’uso.

Purtroppo, per ritardi di produzione e di collaudo non si è potuto realizzare nel 2019 l’ingresso dei 40 Citymood e dei 13 minibus MobiCity, per i quali sono già stati formalizzati gli ordini e che sono stati acquistati a mezzo Acamir con contributo all’acquisto del 70% da parte della Regione Campania.

Tali ingressi, a causa dell’emergenza Covid-19, che ha determinato il prolungato blocco delle attività produttive ed amministrative, si sono realizzati solo nel mese di luglio 2020.

Si sta per concludere anche la fornitura di altri autobus ecologici acquistati dalla Regione Campania sulla piattaforma Consip e concessi ad ANM in usufrutto oneroso.

Si tratta di n. 20 autobus a metano del costruttore IIA, modello Citymood 12 CNG in attesa di collaudo e di n. 8 autobus (di cui 7 già pronti per il collaudo) del costruttore Iveco, modello Urbanway 12 Hybrid.

Gli autobus Citymood 12 CNG, per vincolo di rimessaggio e rifornimento del metano, saranno assegnati al deposito Puglie e si aggiungeranno alla flotta di Citaro CNG anch’essi lunghi 12 metri e con un’età media di oltre 12 anni e andranno in sostituzione di autobus F490. Gli autobus come da specifica di gara Consip sono a pianale completamente ribassato, con rampa manuale per l’accesso del disabile su carrozzella, cabina autista completamente separata dal vano passeggeri con porta di accesso dedicata (prima anta della porta anteriore), impianto di climatizzazione, impianto segnalazione e spegnimento automatico dei principi di incendio nel vano motore, motore FPT CURSOR 8 ecologico a metano Euro 6, n. 4 bombole metano da 340, n. 3 porte passeggeri.

Gli autobus Urbanway Hybrid saranno in sostituzione degli autobus F490. Gli autobus, come da specifica di gara Consip, sono a pianale completamente ribassato, con rampa manuale per l’accesso del disabile su carrozzella, cabina autista completamente separata dal vano passeggeri con porta di accesso dedicata (prima anta della porta anteriore), impianto di climatizzazione, impianto segnalazione e spegnimento automatico dei principi di incendio nel vano motore, n. 3 porte passeggeri. L’autobus è un ibrido seriale, con la trazione fornita dal motore elettrico e con un motore termico diesel Euro 6 FPT Tector 7 di supporto per la ricarica in continuo degli ultracapacitori e per il supporto di potenza quando necessario. L’autobus in determinate circostanze gestite dalla centralina di bordo (ad esempio in prossimità delle fermate, all’arrivo e in ripartenza – modalità stop and go a velocità inferiore a 18 km/h e con ultracapacitori carichi) è in grado di effettuare tratti del servizio in modalità elettrico puro, con lo spegnimento del motore diesel.

ANM dovrà corrispondere alla Regione il costo dell’usufrutto come di seguito indicato:

per i primi otto anni di vita dell’autobus, un canone annuo pari al 2,5% del prezzo di acquisto dell’autobus; dal nono anno in poi di vita dell’autobus, un canone annuo pari all’1,0% del prezzo di acquisto dell’autobus.

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.

Con l’attivazione del contratto entro la fine di giugno 2020 per i primi 27 autobus pronti per il collaudo, si calcola il seguente costo annuo dei canoni, per un totale di € 1.638.577,60.

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, invece, le linee metropolitane, si segnala che in data 9 marzo 2020 si è avuta la consegna nel porto di Napoli del primo treno della nuova flotta, composta a regime da 10 treni. Dopo due giorni, il primo treno, composto da 2 semitreni a 3 casse uniti con accoppiatore automatico, è stato scaricato e composto al Deposito di Piscinola.

* + **Servizi alla mobilità**

Nei primi mesi del 2020 sono state implementate nuove aree di sosta nel settore 7G, in particolare in alcune strade limitrofe alla zona di Piazza Nazionale e via Arenaccia, con l’istituzione di n. 732 nuovi stalli e incrementando il bacino dei residenti. L’evoluzione dei ricavi nel 2020 è segnata dall’emergenza Covid che ha determinato una perdita di 2,4 milioni di euro solo nei mesi di marzo e di aprile. Oltre ai prevedibili effetti determinati dal lockdown ai sensi dei vari DPCM, la Delibera di Giunta Comunale n. 78/2020 integrata e modificata dalla D.G.C. n. 83/2020, ha previsto dal 19 marzo e fino al termine dell’emergenza sanitaria la sosta libera e gratuita nelle aree di sosta a pagamento senza custodia (c.d. strisce blu) nei settori per residenti a favore di tutte le categorie di lavoratori operanti ai sensi dei vigenti DPCM, consentendo di fatto la sosta gratuita, salvo per le aree a rotazione, sull’intero territorio cittadino. A partire da giugno 2020 il ripristino delle aree a pagamento unitamente alla ripresa dell’attività di controllo hanno determinato un sensibilmente miglioramento della situazione, ma l’inserimento della Regione Campania, nelle aree di maggior rischio, a partire dal 13 novembre 2020, rischia di invertire nuovamente la tendenza. Attualmente, a differenza del settore TPL, non sono previsti aiuti specifici per le perdite subite dai minori introiti da sosta. È in corso una verifica congiunta con il Comune di Napoli per valutare una rideterminazione del canone da pagare al Comune, in relazione alle limitazioni delle possibilità di generare introiti di sosta durante l’emergenza Covid.

* + **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., tuttavia, si basa su alcune principali ipotesi ed assunzioni, alcune delle quali risultano già realizzate, mentre altre risultano soggette a molteplici 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, anche alla luce del nuovo contesto venutosi a determinare per effetto della situazione emergenziale Covid–19.

L’anno 2020 è stato inoltre 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. In particolare, il fenomeno “Coronavirus” si è manifestato nella Repubblica Popolare Cinese in un periodo molto vicino alla data di chiusura dei bilanci 2019 e la situazione si è mostrata in repentina evoluzione successivamente al 31 dicembre 2019. Sebbene le prime informazioni sui casi di infezione fornite dalle autorità della Repubblica Popolare Cinese risalgano alla fine del 2019, solo il 30 gennaio 2020 l’International Health Regulations Emergency Committee dell’Organizzazione Mondiale della Sanità ha dichiarato l’esistenza di un fenomeno di emergenza internazionale.

Tutto ciò, a partire da marzo 2020 ha generato pesanti restrizioni per affrontare l’emergenza.

Tali restrizioni nella fase di lockdown (dal 9 marzo al 17 maggio), hanno comportato la chiusura di tutte le attività non ritenute indispensabili e forti restrizioni per la libertà di spostamento, misure che inevitabilmente hanno avuto una ricaduta negativa per il settore della mobilità. Durante il lockdown si è registrata una forte riduzione dei passeggeri e quindi dei ricavi da traffico, pari a circa il 90%. Perdite analoghe riguardano il settore della sosta, determinate dalla sospensione delle attività di controllo e dalle Delibere di Giunta Comunale n. 78/2020 e n. 83/2020, che hanno reso la sosta gratuita nelle aree di sosta a pagamento senza custodia (c.d. strisce blu) a favore di tutte le categorie di lavoratori ancora operanti ai sensi dei vigenti DPCM. A partire dal 18 maggio le misure restrittive sono state gradualmente alleggerite, ma le regole di distanziamento sociale, applicabili per il trasporto di persone non consentono comunque di tornare a livelli di riempimento dei veicoli adeguati a garantire una sufficiente copertura dei costi con ricavi da traffico.

È opportuno tuttavia specificare che, 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. Tale andamento positivo è stato frutto soprattutto dalle misure di efficientamento del settore TPL, settore per cui il piano di concordato prevedeva la cessazione con subentro di nuovo gestore per il 2020, in considerazione della scadenza del contratto di servizio in data 31.12.2019. A tale riguardo, è opportuno specificare, inoltre, che le procedure di gara indette dalla Regione Campania non hanno portato ancora ad alcuna aggiudicazione per il lotto 4 (Città Metropolitana) e per il lotto 5 (Comune di Napoli). Il processo di aggiudicazione è pertanto ancora in fase di pre-informazione. Ne consegue che ANM, a differenza di quanto previsto nel piano di concordato, continua ad effettuare i servizi TPL alle stesse condizioni dell’ultimo anno di validità del contratto, così come previsto dall’art. 1 del Contratto di Servizio.

A valle di un’approfondita analisi, tenuto conto dei tempi necessari per il perfezionamento delle procedure di gara finalizzate, nonché per il loro effettivo subentro, si sono considerate prudenzialmente le seguenti scadenze:

(i) per il servizio TPL suburbano di Città metropolitana di Napoli l’assegnazione e subentro nel servizio da parte di un nuovo gestore a partire dal 01 gennaio 2022;

(ii) per il servizio TPL urbano della Città di Napoli l’assegnazione esubentro nel servizio da parte di un nuovo gestore a partire dal 01 gennaio 2023.

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

Nella delineata situazione, dopo aver valutato gli elementi di incertezza significativa, sulla base delle linee guida su cui si fonda il piano concordatario e tenuto conto dell’avvenuta omologa del concordato preventivo e dei conseguenti effetti contabili di riduzione dell’indebitamento e di incremento del patrimonio netto, il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019 è stato predisposto con criteri di funzionamento, adottando tuttavia una serie di cautele valutative che il contesto di riferimento impone.

Nella delineata situazione, si evidenzia 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 delsummenzionato 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 2019, anche alla luce del nuovo contesto venutosi a determinare per effetto della situazione emergenziale Covid–19.

###### 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.

###### Proposta destinazione del risultato dell’esercizio

Signori soci,

tenuto conto del risultato di esercizio, si propone all’assemblea di approvare il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2019, così come predisposto dall’organo amministrativo, in uno con la proposta di utilizzo dell’utile conseguito a parziale copertura delle perdite pregresse.

Siete convocati ai sensi e per gli effetti del comma 4 dell’art. 2482 bis del Codice civile a provvedere alla contestuale riduzione del capitale in proporzione delle perdite accertate.

Napoli, 04/01/2021

|  |
| --- |
| L’Amministratore Unico |

dr. Amedeo Manzo