

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 31.12.2018

Signori soci,

Il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2018, che viene sottoposto al Vostra esame ed alla Vostra approvazione, chiude con un utile di esercizio di Euro 8.410.012, al netto di:

	Euro
a) Imposte sul reddito	996.661
b) Ammortamenti e svalutazioni	4.774.172
c) Accantonamenti per rischi	3.217.003

Il bilancio, che viene sottoposto alla Vostra approvazione, 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 2018 confrontati con il precedente esercizio:

(in migliaia di Euro)	2018	2017
Valore produzione	191.098	192.741
Ebitda	17.914	+4.348
Utile/perdita al lordo delle imposte	9.407	(4.478)
Utile (Perdita)	8.410	(4.508)
Totale attivo	249.628	209.969
CCN (capitale circolante netto)	(2.195)	7.498
Patrimonio netto	2.903	(5.807)
Numero dipendenti	2.181	2.439

Come si evince dai dati sopra riportati:

il valore della produzione è diminuito di Euro 1.645 mila (- 0,85%);

- l'Ebitda (margine operativo al lordo degli ammortamenti ed accantonamenti), che individua la capacità dell'azienda di autofinanziarsi, è positivo e pari a Euro 17.914 mila, con un incremento di Euro 13.568 mila rispetto al 2017;
- il risultato al lordo delle imposte è passato da una perdita di 4 milioni 500 mila Euro ad un utile di 9 milioni 407 mila Euro. L'utile Netto del gruppo è pari ad euro 8 milioni 410 mila;
- il capitale investito (totale attivo) si è significativamente incrementato per effetto soprattutto delle maggiori disponibilità liquide generate dalla gestione corrente e dei crediti verso i clienti. Il capitale circolante netto è negativo e si è ridotto di oltre 10 milioni rispetto al 2017 in conseguenza soprattutto dell'incremento della debitoria verso i fornitori e verso l'erario connesso alla procedura concordataria in atto.
- il numero dei dipendenti al 31/12/2018 è pari a 2.181 dipendenti ed ha visto nel 2018

la fuoriuscita di 258 unità.

~~Contesto generale~~

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

Il processo di ristrutturazione delle aziende di settore partecipate dal Comune di Napoli, iniziato nel 2012 (costituzione della Napoli Holding quale azionista di A.N.M. S.p.A. e di Metronapoli S.p.A.), continuato nel 2013 (fusione delle due società di trasporto) ed ultimato nel corso del 2014 (conferimento ramo sosta) e che ha generato una unica azienda, fa sì che la ANM sia, oggi, il soggetto affidatario dei servizi del TPL e della sosta, operante in regime di house providing e soggetto 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 tra l'ANM S.p.A., la Napoli Holding S.r.l. ed il Comune di Napoli sono relativi ai contratti di servizio che riguardano, rispettivamente, il TPL ed i servizi alla mobilità; tali contratti definiscono le attività affidate alle due società del gruppo, le modalità di gestione dei servizi ed i relativi corrispettivi economici.

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

Per l'anno in questione, i rapporti per la gestione dei servizi autofilotriviari, 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 Capogruppo, così come modificato all'articolo 4, dalla D.G.C. n. 839/2015.

Relativamente alla gestione della sosta, nel 2004, fu sottoscritto il contratto per l'affidamento del servizio, che prevedeva, a fronte della gestione di 28.147 stalli, un canone annuo di Euro 1.666 mila oltre Iva, soggetto ad una variazione in aumento o in diminuzione in relazione all'assegnazione di nuovi stalli e/o di riduzione degli stessi; con il contratto furono, inoltre, affidati alcuni parcheggi in struttura del Centro Direzionale di Napoli.

Negli anni a seguire ebbero luogo successivi affidamenti di ulteriori parcheggi in strutture (Frullone, Dell'Erba, Pianura) fino al 2012, quando poi furono assegnati anche i parcheggi Brin e Colli Aminei.

Nel giugno 2013 fu approvato da parte della Giunta Comunale un Atto Integrativo che, ai sensi di quanto previsto all'articolo 2 dell'originario contratto di servizio tra NapoliPark ed il Comune di Napoli, avrebbe dovuto novare parzialmente, d'intesa tra le parti e senza soluzione di continuità, le pattuizioni concordate nel 2004. In particolare, si sarebbe dovuto:

- definire le aree affidate in gestione alla Società, sia in relazione alla sosta a raso che alla sosta in struttura;
- assegnare alla Società 3.100 nuovi stalli auto adibiti alla «sosta a rotazione»;
- regolare le attività, le modalità di pagamento e i corrispettivi inerenti l'elevazione ed il data entry delle multe elevate dagli ausiliari del traffico della Società;
- stabilire regole per la «valorizzazione e messa a reddito delle aree e strutture affidate in gestione»;
- ridefinire il canone, stabilendone uno fisso ed immutabile fino a diverse pattuizioni, per un importo complessivo annuo pari a €/Min 2.

Tale atto integrativo non è stato ancora sottoscritto tra le parti né vi è stata la prevista assegnazione completa degli stalli aggiuntivi, mentre l'individuazione degli stalli a rotazione non è ancora pienamente operativa.

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, si segnala che nell'anno 2016 sono stati formalizzati, tra l'ANM ed il Comune di Napoli, i seguenti atti.

- il contratto del 23/09/2016 – Repertorio n. 86021 – Determinazione Dirigenziale n. 66/2015 della Direzione Centrale Infrastrutture – Servizio Mobilità Sostenibile – inerente l'impegno di spesa di €/000 1.500 (i.l.), per l'esercizio 2016, per l'affidamento del servizio di manutenzione e gestione degli impianti di controllo del traffico;
- il contratto del 23/09/2016 – Repertorio n. 86020 – Determinazione Dirigenziale n. 65/2015 della Direzione Centrale Infrastrutture – Servizio Mobilità Sostenibile – inerente l'impegno di spesa di €/000 1.000 (i.l.), per l'esercizio 2016, per l'affidamento del servizio di segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare;
- I contratti del 23/09/2016 – Repertorio n. 86022 e n. 86023 – Determinazioni Dirigenziali n. 39/2013 e n. 32/2014 della Direzione Centrale Infrastrutture – Servizio Mobilità Sostenibile – a modifica degli affidamenti del servizio di segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare per gli esercizi 2013 e 2014, contenenti gli impegni di spesa pari a, rispettivamente, ad €/000 1.460 (i.l.) ed €/000 1.300 (i.l.).

Contesto operativo – Il piano di riassetto delle società operanti nel settore della mobilità

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.

Inoltre, 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 per quanto riguarda i servizi su ferro i costi fissi di struttura sono rimasti sostanzialmente invariati, nonostante l'apertura di nuove stazioni (Municipio e Garibaldi) e l'estensione della tratta da Dante a Garibaldi.

Nel corso del 2012, il Comune di Napoli ha avviato un riassetto complessivo del sistema delle partecipate comunali.

La Delibera del Consiglio Comunale n. 59 del 30 novembre 2012 ha dato avvio al piano di riassetto delle partecipate comunali, individuando come prima azione la riorganizzazione delle società partecipate operanti nel settore della mobilità urbana. In attuazione della citata Delibera ed ai sensi del punto 5) della parte dispositiva della stessa, Napolipark S.r.l. ha assunto il ruolo di holding operativa del costituendo gruppo societario unico per la



mobilità, giusto verbale dell'Assemblea straordinaria dei Soci di Napolipark S.r.l. del 20 dicembre 2012 redatto per atti del Notaio Paolo Morelli di Napoli (rep. n. 127475 - racc. n. 24489) con il conferimento alla succitata società dell'intero pacchetto azionario già detenuto dal Comune di Napoli in ANM S.p.A. e Metronapoli S.p.A.

Successivamente la delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 29 luglio 2013 ha approvato la nuova configurazione complessiva del gruppo societario che, mantenendo in capo al Comune di Napoli le funzioni di programmazione ed indirizzo strategico, ha previsto:

a) la fusione di Metronapoli e ANM per incorporazione della prima nella seconda.

b) la trasformazione di Napolipark in "Napoli Holding S.r.l." per la gestione, tra l'altro, del trasporto pubblico locale (TPL), attraverso il trasferimento delle funzioni amministrative relative al TPL, di competenza del Comune di Napoli, nelle seguenti materie.

- gestione del processo di pianificazione degli investimenti,
- gestione della pianificazione dei servizi per la mobilità, progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;
- gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza degli enti locali;
- stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio;
- controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti

Tale atto deliberativo è stato adottato anche tenendo presente la legge della Regione Campania n. 3 del 28 marzo 2002 (nel testo all'epoca vigente), la quale, all'art. 28, prevedeva la possibilità per le Province ed i Comuni capoluogo di Provincia di istituire, per ciascun ambito provinciale e/o metropolitano, un'agenzia per la mobilità sostenibile ed il trasporto pubblico locale di loro competenza.

L'assemblea dei soci di Napolipark S.r.l. del 1 agosto 2013, con verbale per atto del dottor Notaio Morelli (rep.128703 - racc. 26207), ha modificato la ragione sociale in Napoli Holding S.r.l. ed ha recepito la nuova "mission" societaria, adeguando lo statuto, in coerenza con quanto disposto nella delibera di Consiglio Comunale n. 36/2013.

In data 27 dicembre 2013 l'assemblea dei soci di ANM S.p.A. ha deliberato l'acquisizione del ramo d'azienda, di tutte le attività operative e di tutti i dipendenti di Napoli Holding S.r.l. Tale acquisizione, ratificata in pari data dall'assemblea dei soci di Napoli Holding S.r.l., ha sancito la trasformazione della società Napoli Holding S.r.l. in holding "pura", con funzioni di direzione e coordinamento nei confronti della controllata (in coerenza con quanto previsto dalla D.G.C. n. 854/2012 di proposta al Consiglio, approvata con la citata D.C.C. n. 59/2012).

La Giunta Comunale con propria delibera n. 1095 del 31 dicembre 2013, in attuazione di quanto previsto nella D.C.C. n. 36/2013, ha trasferito a Napoli Holding S.r.l., le funzioni amministrative in materia di TPL di competenza del Comune di Napoli ed approvato lo schema di convenzione per l'espletamento delle attività in questione (c.d. "Prima Convenzione").

Sia la D.C.C. n. 36/2013, sia la D.G.C. n. 1095/2013, nel prevedere il trasferimento della disponibilità in capo a Napoli Holding di tutti gli immobili, impianti e reti di proprietà comunale, essenziali alla funzionalità del servizio di TPL in ambito metropolitano (allegato n. 9 alla D.G.C. n. 474/2013 di proposta al Consiglio, approvata con la citata D.C.C. n. 36/2013), demandavano ad un successivo atto deliberativo la definizione delle modalità e delle condizioni del trasferimento in questione

In data 3 novembre 2014 con D.G.C. n. 772 la Giunta Comunale ha stabilito che la

disponibilità degli immobili, impianti e reti di cui all'allegato n 9 alla D.G.C. n 474/2013, unitamente a quelli successivamente individuati e censiti dalla Direzione Centrale Patrimonio, fosse trasferita alla Napoli Holding a titolo di comodato gratuito, previa stipula di uno o più contratti di comodato che prevedano la possibilità, per la società comodataria, di assegnare a sua volta la disponibilità dei beni in questione al soggetto gestore dei servizi di TPL, nei termini e con le modalità previste dal Contratto di Servizio che si stipulerà tra Napoli Holding S.r.l. e il soggetto gestore. Con tale delibera è stato approvato un nuovo schema di Convenzione che ha sostituito integralmente quello allegato alla D.G.C. n. 1095/2013 e si sono autorizzati i dirigenti comunali competenti alla stipula degli atti consequenziali.

Tutto ciò premesso in data 18/12/2014 è stata sottoscritta con il Comune di Napoli la convenzione per l'assunzione da parte della Napoli Holding S.r.l. delle funzioni di cui alla delibera di Consiglio Comunale n 36 del 29.07.2013 ed in pari data è stato sottoscritto con l'ANM S.p.A. il contratto per la gestione del servizio di trasporto urbano di superficie e metropolitano nel Comune di Napoli, affidato secondo la modalità dell'"in house providing".

La situazione economica

La situazione economica può essere così riassunta:

Dati in migliaia di euro	31/12/2018		31/12/2017		Variazione	
	Val	%	Val	%	Val	%
Ricavi	172.848	90,5%	170.346	88,4%	2.503	1,5%
Altri ricavi	18.248	9,5%	22.396	11,6%	-4.148	-18,5%
Ricavi Totali	191.096	100,0%	192.743	100,0%	-1.647	-0,85%
Costi operativi	85.298	34,2%	76.173	39,5%	-10.875	-14,3%
Valore aggiunto	125.798	65,8%	116.568	60,5%	9.230	7,9%
Costi del personale	107.866	56,5%	112.222	58,2%	-4.356	-3,9%
EBITDA	17.491	9,1%	13.316	6,9%	4.175	31,3%
Amm.t e accantonamenti	7.991	4,2%	6.740	3,5%	1.251	18,6%
EBIT	9.500	5,0%	7.394	3,8%	2.106	28,5%
Gestione finanziaria	-518	-0,3%	-2.083	-1,1%	1.565	75,2%
Utile lordo	8.982	4,7%	5.311	2,7%	3.671	69,1%
Imposte	997	0,5%	80	0,0%	917	3181,0%
Risultato d'esercizio	7.985	4,2%	4.531	2,3%	3.454	76,2%

L'esercizio 2018 evidenzia un netto miglioramento della redditività aziendale di Gruppo in termini di Risultato netto della Gestione, che da una perdita da Euro 4.508 mila registra un utile di Euro 8.410 mila per effetto del recupero dell'efficienza aziendale che ha comportato una riduzione soprattutto dei costi per servizi ed in presenza di un aumento degli accantonamenti ai fondi rischi ed oneri. Positivo, ed in decisa crescita rispetto all'esercizio precedente, è il valore dell'EBITDA pari ad euro 17.914 mila: rileva al riguardo la riduzione dei costi operativi e del personale dipendente.

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

- incremento dei ricavi complessivi di Euro 2.503 mila (1,5%). 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:

- 11,4 mln km in superficie, di cui 2,6 mln in ambito suburbano;
 - 0,6 mln veti/ km Funicolari;
 - 5,2 mln veti/ 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, 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 4.338 mila (-3,9%) derivante dalla fuoriuscita del personale avvenuta che è proseguita nel 2018;
 - incremento della voce ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti complessivamente per Euro 1,6 milioni circa. Tale incremento è relativo soprattutto ai maggiori accantonamenti ai fondi rischi ed oneri.

In sede di chiusura di bilancio 2018 la Società ha provveduto alla valutazione della recuperabilità delle immobilizzazioni detenute. L'impairment test, che nel 2016 era stato svolto con l'ausilio di un consulente esterno, è stato effettuato nel 2018, come già nel 2017 internamente, in analogia a quello dell'esercizio precedente come segue:

- nella metodologia di stima del valore recuperabile, sono state individuate 2 distinte unità generatrice di flussi di cassa corrispondenti al settore della sosta e quello del TPL, che unisce i settori ferro e gomma
- orizzonte temporale di 2 anni come riferimento per la stima analitica dei flussi finanziari futuri rivenienti dal piano di concordato per i servizi TPL e di 4 anni per la gestione della sosta
- tasso di attualizzazione dei flussi di cassa pari al 5,1%. Tale tasso rappresenta il tasso di riferimento per il settore senza un premio per il rischio che rifletta la situazione di crisi in cui l'azienda verte. È stato comunque effettuato una analisi di sensitività con l'applicazione di un premio di rischio aggiuntivo che porta il WACC al 6,3%.
- nell'analisi è stato inoltre considerato per l'attività della sosta il terminal value come rendimento perpetuo risultante dal risultato operativo al netto delle imposte teoriche dell'ultimo anno

Con riferimento all'orizzonte temporale per i servizi TPL si evidenzia che il piano di concordato (riferimento per l'impairment test 2016 e 2017) prevedeva il subentro di nuovo gestore a scadenza del contratto di servizio (31.12.2019), scenario ritenuto non più probabile in considerazione dei tempi tecnici necessari per un nuovo affidamento con gara. Si profila quindi un nuovo affidamento ad ANM per evitare l'interruzione del servizio come previsto dall'art. 6, comma 5 del regolamento CEE 1370/07. Tale affidamento può avere, secondo la normativa una durata massima di 2 anni. Ai fini dell'impairment test si è scelto prudenzialmente di estendere l'orizzonte di solo un anno anche alla luce del fatto che gli stanziamenti previsti nell'attuale bilancio triennale del Comune coprono i servizi solo fino al 2020. Per quanto riguarda la determinazione del carrying amount si segnala che è stato considerato il capitale investito netto (CIN) di ciascuna delle 2 CGU. In considerazione della procedura di concordato i debiti verso fornitori alla data del concordato sono stati considerati indebitamento finanziario e non portato a riduzione del CIN. Una considerazione particolare riguarda il Parcheggio Brin. Con l'assemblea straordinaria di aprile 2017 è stato deliberato un aumento di capitale in natura tramite conferimento dell'immobile "Parcheggio Brin" per un valore di €000 9 952. Tale valore è confermato da una

perizia di stima. Tale parcheggio era gestito dall'azienda già prima del conferimento e quindi i relativi flussi di cassa facevano già parte della CGU "sosta". Tale flussi di cassa non hanno subito modifiche strutturali a seguito del conferimento. Infatti è rimasto invariato anche il canone di gestione da corrispondere al Comune di Napoli. Ne consegue che il bene conferito non è un asset a cui sono legate flussi di cassa aggiuntivi. Il valore del bene è, quindi, rappresentato dal suo valore di mercato immobiliare attestato da perizia.

Alla luce di quanto sopra esposto si può concludere che per la determinazione del valore recuperabile del Parcheggio Brin un ragionamento basato sul DCF non è da considerare un metodo adatto, bensì quello del fair value, che si evince dalla perizia di stima. Tale valore è stato quindi escluso dalla carrying amount da prendere in considerazione per la CGU sosta, mentre i flussi di cassa rimangono inclusi nei flussi della CGU. L'approccio è da considerare prudentiale anche alla luce del fatto che nel 2017 non risultano cash flow gestionali positivi per tale parcheggio, in quanto la chiusura per lavori della principale strada di accesso (Via Marina) hanno reso praticamente inaccessibile il parcheggio che inoltre non risultava più collegato alla rete di trasporto pubblico.

Da tale analisi sono non emersi indicatori di ulteriori perdite durevoli di valore rispetto alle svalutazioni già adoperate negli anni precedenti, ciò vale anche per l'analisi di sensitività con applicazione del WACC che considera un premio di rischio aggiuntivo.

A riguardo si segnala che, la Napoli Holding, così come riportato in nota integrativa, aveva già proceduto 2016, in via del tutto prudentiale, alla svalutazione dell'immobile di proprietà sito in Via Ponte dei Francesi, determinandone il valore di mercato in Euro 700.000.

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

Valori espressi in Euro (000)	31/12/2018	31/12/2017	Variazione
Ricavi delle vendite e delle prestazioni			
Ricavi da traffico	43.619	42.826	792
Contropartita da contratto di servizio TPL a carico del Comune	48.159	48.024	135
Contropartita per servizi minimi TPL da Regione	53.167	53.167	-
Contropartita da contratto di servizio TPL a carico della Città Metropolitana	9.802	10.177	375
Ricavi da gestione parcheggi	15.787	13.714	2.073
Segnaletica e Semafonica	1.475	1.475	-
Contributo di finanziamento	540	962	122
Altri	-	-	-
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni	173.548	170.345	2.603

Complessivamente i ricavi delle vendite si sono incrementati di Euro 2.503 mila (+1,5% circa). Tale incremento è legato essenzialmente all'incremento dei ricavi da traffico rispetto al 2017 (+Euro 792 mila) e dall'aumento dei ricavi da sosta (+ Euro 2.073 mila).

Valori in Euro	31/12/2018	31/12/2017	Variazione
Altri ricavi e proventi			
Contributi in conto esercizio			
Consumi carburante	607	621	14
Contributi in conto impianti	175	241	66
Copertura incentivi all'esodo	4.414		4.414
Totale	5.196	862	4.334
Ricavi e proventi diversi			
Locazione spazi pubblicitari	1.483	1.484	1
Altri canoni di locazione	655	681	26
Rimborso manutenzioni straordinarie da comune di Napoli	2.581	8.238	5.655
Rimborso altri enti	489	547	58
Penalità viaggiatori	461	481	20
Sopravvenienze	103	333	230
Utilizzo fondo consolidamento per perdite			-
Altri ricavi vari	730	1.323	593
Totale	6.402	12.985	6.583
sopravvenienze e/o insussistenze derivanti da errori di stima	6.649	8.548	1.899
Totale	6.649	8.548	1.899
Totale altri ricavi e proventi	18.247	22.395	4.148

La voce "Altri ricavi" si è decrementata, per Euro 4.148 mila in ragione soprattutto della riduzione dei proventi da rimborso delle manutenzioni straordinarie.

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

Valori espressi in Euro	31/12/2018	31/12/2017	Variazione
Costi per materie prime sussidiarie e di consumo			
Ricambi	1.446	1.850	404
Carburanti e lubrificanti	5.738	5.926	188
Energia ramo ferro	6.054	6.401	347
Metano	593	801	208
Altri materiali	880	1.149	269
Totale	12.711	15.127	2.416

Materie prime – rispetto allo scorso esercizio diminuisce di Euro 2.416 mila. Il decremento ha riguardato, principalmente, gli acquisti di energia ramo ferro (-347 mila), gli acquisti di ricambi (-404 mila).

- Servizi – diminuisce di Euro 9.177 mila. In tale voce i decrementi più consistenti hanno riguardato le assicurazioni (-Euro 4 milioni circa), e le manutenzioni straordinarie effettuate da ANM (ramo ferro) da addebitare al Comune di Napoli (-Euro 4,8 milioni);
- Costo del personale – diminuisce di Euro 4.388 mila. Tale decremento è principalmente agli effetti sul costo della fuoriuscita del personale avvenuta nel corso del 2018;
- Ammortamenti e Accantonamenti al fondo svalutazione crediti – Rispetto al 2017 si registra un decremento di Euro 591 mila legato essenzialmente alle minori svalutazioni, come indicato in nota integrativa;
- Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti – si registra un incremento complessivo di Euro 1.841 mila legato, essenzialmente, ai maggiori accantonamenti effettuati dalla Controllata a titolo prudenziale per il contenzioso civile e del personale, come indicato in nota integrativa;
- Oneri diversi di gestione – rimangono sostanzialmente stabili;
- Proventi ed Oneri finanziari – la voce registra un decremento (minori oneri) per euro 1.567 mila. L'importo è riconducibile all'esposizione finanziaria da parte della nostra Controllata;

La situazione patrimoniale

La situazione patrimoniale può essere così riassunta:

Impieghi			
Attività fisse (AF)	33.929	38.050	4.131
Immobil. Immateriali	1.623	2.740	
Immobil. Tecniche fisse	32.134	35.148	
Immobil. Finanziarie	172	172	
Capitale circolante netto (CCN)	2.196	7.498	9.693
Rimanenze	6.319	5.790	
Crediti commerciali	21.153	9.964	
Crediti (debiti) verso controllanti	59.844	63.154	
Altri crediti	53.166	47.113	
Debiti commerciali	78.830	65.730	
Altri debiti	65.324	53.072	
Ratai e Risconti	2.483	259	
Fonti			
Patrimonio netto	2.603	5.807	8.410
Fondi	70.017	67.801	2.215
Fondi per rischi e oneri	40.744	39.070	
TFR	29.273	28.752	
Posizione finanziaria netta (PFN)	40.886	15.436	24.450
Disponibilità	50.569	25.643	
Debiti verso banche	9.683	9.207	

Il Gruppo evidenzia la necessità di patrimonializzazione in quanto le perdite conseguite nel corso degli anni pregressi da parte della Controllata ne hanno 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 il 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 2017-2019 e delle attività svolte fino alla data di approvazione del bilancio in commento.

La situazione finanziaria

La situazione finanziaria può essere così riassunta:

FLUSSO FINANZIARIO		
Flussi Finanziari (migliaia di euro)		
Utile d'esercizio	8.410	(4.509)
Imposte sul reddito	587	90
Interessi passivi	518	2.083
1) Utile prima delle imposte e degli interessi	4.925	(5.334)
Accantonamenti	8.730	6.572
Ammortamenti e svalutazioni per perdita durava di valore	4.820	4.004
2) Flusso finanziario prima delle variazioni di CON	23.272	10.998
Incremento (incremento) rimborsive	477	418
Decremento (decremento) crediti vs clienti	(11.153)	(6.882)
Decremento (incremento) crediti vs collegati	(2.284)	3.444
Decremento (incremento) crediti vs controllati	(73)	33.832
Decremento (incremento) altri crediti	(3.759)	(8.036)
Decremento (incremento) ratei e rimborsi attivi	(2.045)	1.001
Incremento (decremento) debiti vs fornitori	13.101	6.114
Incremento (decremento) debiti vs collegati	139	(33)
Incremento (decremento) debiti vs controllati	3.333	4.251
Incremento (decremento) altri debiti	(2.113)	(4.951)
Incremento (decremento) ratei e rimborsi passivi	(178)	(419)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni di CON	92.985	42.664
Interessi passivi	(318)	(2.083)
Imposte sul reddito	(937)	(90)
Utile netto	(8.514)	(8.216)
A. FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE	24.939	31.236
Immobil. Tangibili	(133)	(10.511)
Immobil. Immateriali	(57)	(814)
Immobil. Finanziarie	0	0
B. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO	(488)	(11.325)
Incremento del capitale sociale		9.962
Inc./(decr.) debiti a breve termine vouchere	102	(8.816)
Inc./(decr.) debiti a medio/longo termine	375	(440)
C. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	477	6.698
Disponibilità liquide iniziali	25.643	2.038
Disponibilità liquide finali	50.366	25.643

L'analisi della situazione finanziaria evidenzia che la gestione corrente ha comportato flussi positivi per Euro 24.926 mila. La società è in presenza di una situazione di cash flow positivo generata dalla gestione corrente. Si registra, inoltre, un sostanziale stabilità delle esposizioni a breve verso le banche

L'incremento delle disponibilità liquide rispetto al 2017 ha riguardato essenzialmente la Controllata ANM grazie al trasferimento delle disponibilità liquidità 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 2018 sono state intraprese o continuate diverse azioni finalizzate all'incremento delle vendite *o* alla diminuzione dei livelli di evasione. Fra queste:

- l'incremento della rete di vendita diretta dei titoli di viaggio presso gli ANM *joint*, posizionati in alcuni nodi significativi della rete, iniziata a livello sperimentale già nel luglio 2015,
- Apertura locali commerciali: nel 2018 è stata completata la manifestazione di interesse per l'assegnazione di locali commerciali con obbligo di rivendita dei titoli di viaggio.
- Emettitori automatiche: ANM ha acquistato e attivato 4 nuove emettitrici automatiche di titoli di viaggio, che stanno fornendo buoni risultati in termini di semplicità di utilizzo e volumi di vendita. Le apparecchiature sono state collocate nelle stazioni MUSEO, MUNICIPIO, GARIBALDI E TOLEDO della metropolitana L1.
- 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. I titoli sequestrati a seguito di segnalazione in "black list", corredati delle dichiarazioni del caso rilasciate dai possessori, sono oggetto di denunce alle autorità competenti allo scopo di risalire alle centrali di falsificazione.
- La sperimentazione di modalità alternative di acquisto del titolo di viaggio, con particolare riferimento al *mobile-ticketing* (gestione di titoli di viaggio attraverso l'utilizzo di *smartphone*) attraverso l'operatore Netsize;
- Attivazione di convenzioni dirette con Trenitalia, EAV, Gesac e Pluservice per la vendita di titoli aziendali dematerializzati, sperimentalmente limitati alla sola tariffa Alibus;
- L'introduzione del servizio di vendita a bordo dei titoli di viaggio a prezzo maggiorato: nel marzo 2018 è iniziata la vendita di titoli di viaggio a prezzo maggiorato a bordo dei mezzi e all'interno delle stazioni delle linee su ferro per sopperire alle criticità del sistema di vendita affidato agli esercizi commerciali. Nel corso del 2018 sono stati venduti oltre 315.000 titoli con maggiorazione di 0,40€ sulla tariffa base, di cui quota parte è stata erogata al personale come incentivo previsto contrattualmente.
- Introduzione dell'emissione diretta a bordo di titoli di viaggio per la linea Alibus, che consente di realizzare economie nella filiera di produzione e distribuzione dei biglietti;
- Incremento dell'organico della contolleria e attività di formazione e sviluppo delle risorse impiegate;
- Attivazione della Contolleria unica, con l'obiettivo di professionalizzare la figura del Controllore aziendale e unificare i due gruppi che operano in maniera separata in ambiente ferro e trasporti di superficie, creando squadre miste con maggiore impatto ed efficacia.

Personale

Nel corso del 2018 è proseguito il trend di decremento dell'organico dovuto alle uscite naturali. Il totale complessivo dei dipendenti al 31/12/2018 si attesta a 2.181; nella tabella che segue il dettaglio e la composizione della forza a fine.

Società	31/12/2017	Entrate	Uscite	31/12/2018
Napoli Holding	4			4
ANM	2.435	3	261	2.177
Totale	2.439	3	261	2.181

Qualifica	31/12/2017	Entrate	Uscite	31/12/2018
Diligenti	9		1	8
Quadri	73	1	13	61
Impiegati/operai	2.357	2	247	2.112
Totale	2.439	3	261	2.181

Particolarmente impattante è il fenomeno di progressiva riduzione del personale operativo di front line, in particolare degli operatori di esercizio (autisti), che rende complessa l'effettuazione del servizio di trasporto di superficie; infatti nel 2018 la diminuzione è stata di circa 80 unità.

Come si evince dalla tabella sopra riportata, il totale delle uscite dell'anno 2018 è risultato pari a 268 unità, mentre la natura delle stesse può essere sintetizzata come di seguito riportato:

- 157 uscite naturali (raggiungimento dell'età minima volontario oppure esercizio da parte dei lavoratori del diritto per la pensione anticipata);
- 98 uscite incentivate;
- 3 licenziamenti, a seguito della chiusura della procedura aperta ai sensi degli articoli 4 e 24 della L. 223/91 e come conseguenza dell'Accordo stipulato il 19 febbraio 2018 in sede ORMEL con tutte le OO.SS.

Nel settore Risorse Umane sono proseguite, inoltre, le iniziative per le attività di formazione. Il piano formativo 2018 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.

E' da segnalare che sono state eseguite attività formative volte alla riqualificazione del personale individuato a valle della procedura ex L. 223/91 per il conseguimento del

Decreto di Polizia Amministrativa per i nuovi Verificatori di Titoli di Viaggio nonché, ad inizio 2019, per il conseguimento del Decreto di Ausiliario del Traffico per i nuovi AT. Di particolare rilievo è stata la formazione per dirigenti e quadri per ciò che concerne la figura del Responsabile Unico del Procedimento (R.U.P.), oggetto di continui aggiornamenti normativi nell'ambito del nuovo Codice degli Appalti e l'avvio, nel corso del 2019, della formazione attinente la nuova normativa in materia di Privacy (GDPR) di cui alla recente legislazione di derivazione europea.

Descrizione dei principali rischi ad incertezza 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 la società ed il suo patrimonio agli effetti dei risultati economici e patrimoniali della sua controllata ANM spa.

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, l'Azienda 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 propone ai propri creditori un concordato preventivo in continuità, secondo le disposizioni di cui agli artt. 161 e ss. e 166-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

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

Successivamente all'abrogazione dell'art. 23 bis D.L. 112/2008, in seguito alla volontà referendaria espressa nel 2011, il Legislatore è tornato sulla materia con gli artt. 3 bis e 4 del D.L. 138/2011 (conv. con L. 148/2011); tale disciplina, limitatamente a quanto previsto dal citato art. 4, è stata poi dichiarata costituzionalmente illegittima con decisione n. 199/2012 della Corte Costituzionale, in quanto riproponeva di fatto – anzi rendendola ulteriormente restrittiva – quanto previsto dall'abrogato art. 23 bis, con conseguente riesplorazione della disciplina della normativa di settore nelle more disapplicata (D. LGS 422/97, art. 61 L. 99/2009, art. 4 bis L. 102/99).

Attualmente, dunque, nell'ambito della cornice comunitaria, rappresentata dal Reg. Ce 1370/2007, 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 recente 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.

Le procedure di gara avviate dalla Regione Campania sono state sospese a seguito della Camera di Consiglio del 18/12/2014; successivamente la Sezione III del Tar Napoli ha confermato il provvedimento di sospensione cautelare degli atti della gara TPL gomma bandita dalla Regione Campania.

Recentemente, poi, è intervenuta l'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di gare con la Delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 che approva le misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; le misure previste dall'Autorità potrebbero comportare una diversa impostazione delle gare, eventualmente anche di quelle avviate ma sospese della Regione Campania.

E' prevista la partecipazione degli Enti locali al processo di pianificazione, gestione e controllo dei servizi di TPL attraverso la costituzione di comitati di indirizzo e di monitoraggio, il cui funzionamento è disciplinato da apposito regolamento di Giunta regionale, in corso di emanazione.

Inoltre, la citata L. R. Campania 6/2013, nel modificare la L. R. Campania n. 3/2002, che specifica le modalità di affidamento erogazione e controllo del servizio, ha attribuito alla Regione le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza anche ai sensi dell'art. 3 bis D. L. 138/2011, oltre le funzioni amministrative in tema di organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale, privando altresì Province, Comuni capoluogo di provincia e Città metropolitane dei compiti di amministrazione.

Sono inoltre eliminati i poteri di pianificazione dei servizi delle Province (art. 16) ed è stato abrogato il comma 2 dell'art. 42 a norma del quale la Regione trasferiva agli Enti locali le risorse da destinare alla copertura degli oneri relativi ai servizi minimi.

E' opportuno anche segnalare l'abrogazione del sistema previsto di adeguamento annuale ed arrotondamento automatico delle tariffe del TPL, prima effettuato secondo il meccanismo del "price cap" e comunque in misura non inferiore al tasso programmato di inflazione nazionale per l'anno di riferimento, di cui al comma 1 dell'art. 39 della L. Reg. Campania n. 1 del 30/01/2008.

Nell'ambito della descritta cornice normativa regolante le modalità dell'affidamento del servizio si innestano alcune discipline dettate in materia di società in "house providing" e più in generale di società partecipate.

La disciplina sulle società partecipate dalle amministrazioni pubbliche è contenuta nel Testo Unico approvato con il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. In particolare, in materia di gestione del personale delle società a controllo pubblico, il Testo Unico (articolo 19) stabilisce, salvo specifiche disposizioni recate nel provvedimento, che i rapporti di lavoro siano disciplinati dalle medesime disposizioni che si applicano al settore privato, mentre al reclutamento si applichino i principi previsti per l'accesso alle pubbliche amministrazioni. Segnatamente, ai rapporti di lavoro dei dipendenti si applicano - per quanto non espressamente disciplinato - le disposizioni del codice civile e delle leggi sui rapporti di lavoro subordinato nell'impresa, ivi incluse quelle in materia di ammortizzatori sociali, ai sensi della vigente normativa e del CCNL di riferimento. Le società a controllo pubblico stabiliscono con propri provvedimenti criteri e modalità per il reclutamento del personale nel rispetto dei principi di trasparenza, pubblicità e imparzialità e dei principi normativi validi per le pubbliche amministrazioni.

Si segnala infine, sotto l'aspetto economico, che è stato istituito, dalla legge n. 228/2012 (articolo 1, comma 301), il Fondo per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario. A partire dal 2018 il Fondo TPL è disciplinato dalle norme del 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 riparto. In particolare, l'articolo 27 (commi 1-8), del decreto legge n. 50/2017 ha rideterminato la consistenza del Fondo fissandola per legge in 4.789,6 milioni di euro per l'anno 2017 ed in 4.932,6 milioni € a decorrere dall'anno 2018, disapplicando pertanto il precedente meccanismo di quantificazione del Fondo che era ancorato al gettito delle accise su benzina e gasolio. La legge di bilancio per il 2018 (legge n. 205 del 2017) ha successivamente previsto due modifiche all'entità del Fondo. È stato infatti incrementato il Fondo di 500.000 euro per l'anno 2018, di 2 milioni di euro per l'anno 2019 e di 1 milione di euro per l'anno 2020, al fine di assicurare che i treni passeggeri siano dotati di adeguate misure atte a garantire il primo soccorso ai passeggeri in caso di emergenza, inoltre è stata disposta una riduzione di 58 milioni di euro, che per gli anni 2019 e 2020, nonché per gli anni 2021 e successivi del Fondo, che sarà quindi ridotta dal 2019. Lo stanziamento del Fondo nel Bilancio triennale 2018-2020 ammonta pertanto a 4.933,054 milioni di euro per il 2018, a 4.876,554 milioni di euro per il 2019 ed a 4.875,554 milioni di euro per il 2020. Fino al 2017, il Fondo veniva alimentato con una quota di compartecipazione al gettito delle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina, e nel Fondo confluivano anche le risorse stanziare ai sensi dell'articolo 21, comma 3, del decreto-legge n. 98/2011. L'aliquota di compartecipazione era determinata anno per anno con D.P.C.M. ed è stata definita per l'anno 2013 con il DPCM 26 luglio 2013 nella misura del 19,7 per cento. Lo stanziamento iniziale era stato definito in modo che la dotazione del Fondo corrispondesse agli stanziamenti al 2012, con una maggiorazione di 465 milioni di euro per l'anno pertanto 2013, 443 milioni di euro per l'anno 2014 e 507 milioni di euro annui a decorrere dal 2015. La dotazione complessiva del Fondo è stata, a decorrere dal 2013, di circa 4.829 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2015, come previsto dal DPCM 11 marzo 2013, modificato dal DPCM 7 dicembre 2015, l'aliquota è stata fissata al 19,4 per cento. Per il 90% il Fondo è stato assegnato alle regioni sulla base delle percentuali fissate nella Tabella 1 del decreto e per il residuo 10%, sempre in base alle medesime percentuali, ma subordinatamente alla verifica del raggiungimento di specifici obiettivi di efficientamento. Con DPCM 7 dicembre 2015 sono stati anche modificati alcuni dei criteri di riparto del Fondo, in particolare il meccanismo di decurtazione in caso di non raggiungimento dei criteri di efficientamento dei servizi. Una ulteriore rilevante modifica dei criteri è stata definita per l'anno 2017 dal DPCM 26 maggio 2017. Il decreto legge n. 50/2017 ha anche stabilito nuovi criteri per la ripartizione del Fondo TPL, per far sì che i servizi di trasporto pubblico locale e regionale vengano sempre più affidati con procedure ad evidenza pubblica: si prevedono infatti penalizzazioni nella ripartizione del fondo, applicabili dal 2021 in base alle modifiche della legge di Bilancio 2019, per le regioni e gli enti locali che non procedano all'espletamento delle gare, nonché parametri volti a incentivare il perseguimento degli obiettivi di efficienza e di centralità dell'utenza nell'erogazione del servizio. In materia di trasferimenti delle Regioni alle Province e alle città metropolitane per le funzioni conferite, l'art. 39 del DL n. 50 del 2017 ha previsto che il 20% del Fondo TPL sia riconosciuto alle regioni a condizione che queste provvedano annualmente all'erogazione delle risorse per le funzioni trasferite a province e città metropolitane. La Corte costituzionale, con sentenza 9 maggio-27 giugno 2018, n. 137 (Gazz. Uff. 4 luglio 2018, n. 27 - Prima serie speciale), ha peraltro dichiarato l'illegittimità costituzionale di tale articolo, nella parte in cui determina la riduzione della quota del fondo per il trasporto pubblico locale spettante alla regione interessata nella misura del 20 per cento, anziché fino al 20 per cento, in proporzione all'entità della mancata erogazione a ciascuna provincia e città metropolitana del rispettivo territorio delle risorse per l'esercizio delle funzioni ad esse conferite. Quanto alle modalità di assegnazione delle risorse, l'articolo 27, comma 2, del decreto legge n. 50, ha stabilito che a decorrere dal 2018 il riparto del Fondo sia effettuato, entro il 30 giugno di ogni anno,



con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza unificata. Qualora l'intesa non sia raggiunta entro trenta giorni dalla prima seduta in cui l'oggetto è posto all'ordine del giorno, il Consiglio dei Ministri può provvedere (in via sostitutiva) con deliberazione motivata.

Contenziosi in essere

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

- Contenzioso verso la Regione Campania e verso Erario

La controllata ANM, congiuntamente all'Amministrazione Comunale, sebbene con distinti ricorsi, aveva impugnato le delibere n. 621 e n. 960 del 2010 della Regione Campania, con le quali erano state ridotte le risorse per il 3° e 4° trimestre 2010. Con sentenza n. 286/2012, passata in giudicato per non essere stata appellata nei termini, il TAR ha annullato le due delibere.

Nella delibera 637/2012 il Comune di Napoli prese atto della sentenza, dando così legittimità al credito in oggetto, si provvede, pertanto, ad iscrivere la posta creditoria, per €/Mln 3,9 solo nel 2014, in forza della legittimità garantita dal riconoscimento e dalla certificazione da parte dell'Ente comunale.

Nel mese di maggio 2016 la Regione Campania ha corrisposto, per l'annualità 2010, l'importo di €/Mln, 2,2; il residuo credito è stato conseguentemente stornato.

L'Azienda ha anche impugnato la delibera 964/2010 con la quale la Regione, approvando il piano dei corrispettivi servizi minimi del TPL per il 2011, diminuiva indirettamente le risorse complessive, includendovi anche le somme dei rinnovi contrattuali dovuti *ex lege* alle società di trasporto, le quali, fino ad allora, erano state erogate a parte e separatamente ed erano fuori del computo di tali corrispettivi.

Con sentenza n. 5162 del 2011, il TAR, accogliendo parzialmente il ricorso dell'Azienda, ha annullato la delibera 964/2010 nella parte in cui ha omissis di motivare sulle ragioni del riparto del FRT tra Comune e Provincia; successivamente il Consiglio di Stato, con sentenza 6205/2014, pronunciandosi sull'impugnazione della sentenza di primo grado, ha accolto l'appello, dichiarandolo fondato anche nella parte riguardante le risorse statali del rinnovo contrattuale dei dipendenti del TPL. In particolare, "lo Stato trasferisce alle Regioni le risorse per il rinnovo contrattuale dei dipendenti del TPL. Ai sensi dell'art. 23 del D.L. 355/03, infatti, lo Stato trasferisce alle Regioni delle risorse a destinazione vincolata, delle quali, quindi, le Regioni non possono disporre al fine di utilizzarle per esigenze diverse ma esclusivamente per lo scopo individuato dallo Stato."

Con sentenza n. 5330 del 16/12/2016 il Consiglio di Stato ha chiarito che la Regione dovrà ripartire le somme in questione osservando il criterio "per capi", e cioè tenendo conto del personale addetto al servizio e non già della produzione chilometrica. Nel corso del 2017 la società ha incassato l'importo di €/Mln 3,5, di cui €/Mln 1,7 ad integrazione delle annualità 2011 e 2012 ed €/Mln 1,8 a titolo di contributo rinnovo contrattuale per il medesimo periodo. Con delibera n. 1/2019 del Commissario ad acta è stato inoltre predisposto la liquidazione di un'ulteriore quota di €/Mln 2,5 relativa all'anno 2012.

Si segnala inoltre che in data 04.10.2017 il TAR Campania ha accolto il ricorso di ANM contro la Regione per l'annullamento della delibera di Giunta Regionale della Campania in

data 18 luglio 2017 n. 468. La citata delibera aveva modificato il testo dell'art 5 della disciplina del Fondo per le aziende in crisi del Trasporto Pubblico Locale destinandolo prioritariamente alle aziende di proprietà regionale. La sentenza ha annullato tale modifica rilevandone l'illegittimità. Attualmente si attendono i provvedimenti attuativi per l'accesso a al fondo. L'equo accesso al fondo permetterà di gestire al meglio la procedura ex L. 223/91 avviata dall'azienda.

Con la sentenza n. 4469 depositata il 23 febbraio 2018 la Cassazione, accogliendo alcuni motivi del ricorso della Regione Campania in merito al contenzioso per congruaggio 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.

Negli anni 1994-1996 la Regione ha erogati ad ANM contributi ex art. 10 LR 16/83 per complessive 527 miliardi di lire che hanno generato un disavanzo di gestione di complessive 242 miliardi di lire. L'Ente con il decreto dirigenziale 204/2001 ridetermina i contributi ex art. 10 LR 16/83 effettuando dei congruagli positivi e negativi (con un netto complessivo negativo) per tutte le aziende TPL, ed in particolare con un congruaglio complessivo negativo per ANM pari €/Min 44,9 a cui si aggiungono nel 2005 €/Min 6,4 per l'anno 1997 come risulta dal decreto dirigenziale 66/05 per un valore complessivo di €/Min 51,3. Con il decreto dirigenziale 66/05 adopera una compensazione tra le risorse ex art. 10 LR 16/83 e con i 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 ammonta a €/Min 49,5. Tale importo, per €/Min 1,3 già erogato con decreto dirigenziale 327/2000, viene portato per il valore residuo di €/Min 48,2 a compensazione del congruaglio negativo delle risorse ex art. 10 LR 16/83 e non liquidato ad ANM. I suddetti decreti dirigenziali sono stati oggetto di ricorso promosso da ANM. Con sentenza l sez. n. 15599/07 il TAR accoglieva il ricorso di ANM. La sentenza, notificata in data 23 maggio 2008 alla Regione Campania è passata in cosa giudicata. Con sentenza n. 1341 del 07.02.2011 il Tribunale di Napoli ha condannato la Regione al pagamento della somma di €/Min 48,2 oltre ad interessi legali. 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 €/Min. 48,2 oltre agli interessi. La recente sentenza della cassazione ha indotto la società ad accantonare prudenzialmente un fondo rischi di €/Min 9.

In ambito tributario è ancora in corso il contenzioso relativo alla richiesta di rimborso Irap assoluta sui contributi erogati a copertura maggior costo del lavoro; nonostante la validità delle argomentazioni addotte, avversate dalle Commissioni tributarie per la natura definitiva confessoria del servizio trasporto pubblico, non vi è stata uniformità delle pronunce degli organi giudicanti per ciascuna annualità.

Per le annualità 2007-2008 si attendono gli esiti della Corte di Cassazione, mentre le annualità 2009-2011, alcune accolte dalla CTP ma appellate dall'Agenzia delle Entrate, altre respinte, si definiranno innanzi la Corte di cassazione.

In ogni caso, e prescindere dagli esiti e in linea con un comportamento prudenziale, l'Azienda ha sempre computato e versato l'Irap in formula piena.

Analogamente per i contenziosi incardinati per il rimborso dell'Irap versata sul cuneo fiscale, per le annualità 2007-2008, si attende l'esito della Corte di Cassazione; invece, il ricorso incardinato per l'esercizio 2009 è stato respinto dalla CTR e sono state presentate controdeduzioni.

Per l'annualità 2010 c'è stata pronuncia favorevole da parte della CTR, che con ogni

probabilità sarà appellata dalla Agenzia delle entrate, per concludersi in Cassazione; per l'esercizio 2011 c'è stata pronuncia negativa da parte della CTR e quindi si ricorrerà in Cassazione.

Si segnala altresì che ANM è stata oggetto di verifiche fiscali da parte dell'agenzia delle Entrate per gli anni 2009-2010, concluse con avvisi di accertamento; per entrambi gli avvisi vi è stato l'appostamento nel presente bilancio.

In dettaglio, l'avviso relativo all'esercizio 2009 è stato pagato nel 2016 ed è al momento oggetto di ricorso per il recupero parziale dello stesso, mentre quello relativo all'esercizio 2010 è stato trattato extra giudizialmente presso gli uffici di competenza e concluso con l'accesso ad un piano di rateizzo, attualmente in regolare pagamento.

Per l'annualità 2010 c'è stata pronuncia favorevole da parte della CTR, che con ogni probabilità sarà appellata dalla Agenzia delle entrate, per concludersi in Cassazione; per l'esercizio 2011 c'è stata pronuncia negativa da parte della CTR e quindi si ricorrerà in Cassazione.

-Contenzioso con i dipendenti

Per quanto concerne i contenziosi con i dipendenti, questi attengono alla essenzialmente alla Controllata ANM per i ricorsi pendenti al 31/12/2018 è di 187 con il coinvolgimento di 206 lavoratori, registrando una diminuzione del 9% dei ricorsi e del 3% dei ricorrenti rispetto all'anno 2017.

Per la chiusura dei filoni storici si rinvia alle precedenti relazioni.

Ad oggi si può affermare che la scelta di agire in forma preventiva è stata estremamente positiva perché non sono stati notificati più ricorsi.

Va segnalato in questa sede lo sviluppo nel corso del 2018 di un trend positivo per l'Azienda, del filone di vertenze denominate "terzo elemento salariale" che poteva rappresentare un focolaio di rischio.

Gli sviluppi alternativamente positivi e negativi di tale annosa tipologia di vertenza - nelle aule di Tribunale/Corte di appello e Cassazione da oltre 15 anni - nonché la portata nazionale della questione, trattandosi di un istituto retributivo di derivazione contrattuale nazionale, sono oggetto di monitoraggio sia a livello aziendale sia da parte della Commissione Contenzioso istituita presso l'ASSTRA.

Il filone è stato nuovamente riproposto in primo grado a seguito di alcune sentenze di Cassazione sfavorevoli (anni 2014/2016) ed aveva una portata espansiva elevata per il coinvolgimento potenziale di oltre 200 persone. E' da segnalare che tutte prime cause gestite in Tribunale con la nuova impostazione difensiva si sono concluse con esito positivo per l'Azienda sia nel corso del 2017 che nel corso del 2018.

Filone potenziale ma che non ha avuto espansione è stato il filone relativo al premio di risultato 2016.

Trattasi della rivendicazione originata dal mancato pagamento del premio di risultato per l'anno 2016 la cui erogazione sarebbe dovuta avvenire a giugno 2017.

La portata espansiva di tale filone è notevole potendo interessare tutti i dipendenti destinatari dell'applicazione dell'accordo sindacale aziendale del 2011. Ad oggi i reclami sono 352 e un solo ricorso notificato nel 2018

Particolarmente critico il filone in materia di risarcimento danni originato dal mancato versamento contributi sulle differenze retributive liquidate ai lavoratori, in anni precedenti, a seguito di sentenze loro favorevoli in tema di mansioni superiori. L'Azienda è risultata soccombente nel 100% dei casi. Il peso delle vertenze ancora pendenti nel Fondo rischi è di euro 66.482,00.

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 Spa in solido con Eagle Service, ma con il riconoscimento in parte dei primi casi decisi del beneficio della preventiva escussione della Società Eagle.

Nell'ambito delle vertenze per mansioni superiori, numerose sono state le vittorie dell'Azienda.

I positivi risultati sui volumi di vertenze correlate ai filoni e le vittorie in ambiti particolarmente delicati, consentono di prestare la giusta attenzione sui "focolai di rischio" contenzioso quali:

- le richieste di risarcimento danni a vano 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 la recente notifica di due ricorsi uno in primo grado ed uno in appello degli eredi di ex dipendenti per risarcimento danno biologico da esposizione amianto per un valore stimato di ca. 1,2 mil/teuro;

le vertenze in materia di mansioni superiori, in costante aumento negli ultimi 4 anni, specie tra gli Impiegati, che "pesano" in Fondo rischio per un valore stimato in oltre 1,5 mil/teuro.

Fermo restando i vincoli originati dalla procedura di concordato 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.

Transazioni

Al fine di ridurre il numero di contenziosi è stata favorita dalla Società tra il 2015 ed il 2017 la risoluzione in forma conciliativa sia dei filoni di ricorsi che di vertenze singole, ad alto rischio di soccombenza. Tale politica che potremmo definire di "prevenzione" oltre a consentire la definizione di vertenze con certezza di soccombenza a costi significativamente più bassi, ha avuto riverbero sugli anni successivi in termini di riduzione delle notifiche di nuovi ricorsi.

Tale tipologia di percorso è stato interrotto a seguito della presentazione da parte di ANM dell'istanza di ammissione al concordato preventivo a dicembre 2017.

Recuperi



Estremamente rilevante è l'attività di recupero crediti per sorta e spese giudiziarie realizzata nell'arco temporale 2015-2018 a seguito di vicende giudiziarie concluse con la vittoria dell'Azienda e la condanna alle spese per i ricorrenti.

Allo stato sono stati raggiunti, complessivamente tra sorta e spese, 210 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. 500.000,00 di cui 130.000,00 nel 2018.

In tali importi sono incluse le somme che l'Azienda 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 2001/2005.

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

evoluzione del fondo

Attualmente il Fondo Contenzioso al 31 dicembre 2018 è stimato in euro 13.806.724. Il valore elevato risente del peso di alcune vertenze in particolare, oltre a quelle in materia di mansioni superiori e risarcimento danno biologico di cui ai punti precedenti, significativo il giudizio pendente innanzi alla Corte di cassazione Sezione Lavoro ANM/INPS.

All'attualità il predetto giudizio è sospeso vista la decisione della Corte di richiedere la pronuncia di interpretazione pregiudiziale alla Corte di Giustizia Ce.

Trattasi dell'annosa 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 9 mil/euro.

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

All'esito della pronuncia comunitaria la Cassazione dovrebbe decidere e, in caso di soccombenza, rinviare alla Corte di Appello.

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 2018, il Gruppo;
- non ha causato danni all'ambiente per cui è stata dichiarata colpevole in via definitiva;
- non è stata oggetto di sanzioni o pena 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 la società è stata dichiarata definitivamente responsabile.

Nel corso dell'anno 2018, la società 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 conseguiti dalla nostra società. Tali attività hanno consentito di presidiare i suddetti ambiti di riferimento mediante un approccio coordinato, condiviso e sinergico delle risorse coinvolte nelle rispettive aree aziendali (trasporti su ferro, trasporti di superficie, gestione della sosta).

Di seguito una descrizione sintetica delle principali attività svolte e dei risultati conseguiti nel corso del 2018.

➤ **Rinnovo delle certificazioni**

In tale ambito sono stati assicurati tutti gli interventi occorrenti (risoluzione non conformità, osservazioni, procedure, modulistica, registrazioni, organizzazione, etc.) ed il coordinamento delle attività interne per la realizzazione delle verifiche d'ispezione condotte dagli Enti di Certificazione. In particolare nel corso del 2018 la società ha avviato, mediante l'affidamento dei servizi di certificazione ad unico Ente di verifica, un progetto di estensione e di integrazione del Sistema di Gestione aziendale in linea con le esigenze societarie e le tempistiche previste dagli standard di riferimento la società ha provveduto nel corso del 2018 alla realizzazione delle seguenti attività.

- rinnovo triennale della Certificazione del Sistema di Gestione Qualità avente come scopo "Progettazione ed erogazione del servizio di trasporto pubblico locale plurimodale" e scadenza in data 24/07/2021. Tale attività ha previsto inoltre il contestuale adeguamento del Sistema di Gestione aziendale alla nuova versione dello standard ISO 9001:2015;
- rinnovo triennale della Certificazione del Sistema di Gestione Ambientale avente come scopo "Progettazione ed erogazione del servizio di trasporto pubblico locale plurimodale" e scadenza in data 24/07/2021. Tale attività ha previsto inoltre il contestuale adeguamento del Sistema di Gestione aziendale alla nuova versione dello standard ISO 14001:2015.

- **Estensione della certificazione e conseguimento nuove certificazioni.** Nel corso del 2019 la società ANM, 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:

- Estensione dell'ambito di applicazione dello standard ISO 9001:2015 (Qualità) a tutti i processi gestiti,
- Estensione dell'ambito di applicazione dello standard ISO 14001:2015 (Ambiente) a tutti i processi gestiti ed i siti aziendali;
- Conseguimento della Certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO 45001:2018 (Sicurezza);
- Conseguimento della Certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi dello standard SA 8000:2014 (Etica e Responsabilità Sociale).
- **Revisione, monitoraggio e miglioramento del Sistema di Gestione Integrato Aziendale.** Le attività svolte in tale ambito sono state principalmente mirate a sviluppare il complesso processo d'integrazione dei sistemi di gestione riferibili ai diversi ambiti aziendali oggetto della fusione societaria: ferro, gomma e sosta.

Revisione/emissione documentazione aziendale:

- Revisione e/o nuova emissione della documentazione del SGJ aziendale (regolamenti/procedure/istruzioni/modulistica),
- Carta della Mobilità di A.N.M. S.p.A. -- Riferimento dati anno 2017 - 2018,;

Monitoraggio e miglioramento del Sistema di Gestione Integrato

- Realizzazione di Audit Interni per le verifiche sull'efficacia e mantenimento del Sistema di Gestione Integrato e la conformità ai requisiti stabiliti dall'azienda e a quelli previsti dagli standard internazionali per ambito di riferimento;
- Gestione dei rilievi interni del Sistema di Gestione Integrato (non conformità, azioni preventive, azioni correttive e piani di miglioramento);

Realizzazione di Controlli operativi per il monitoraggio degli standard qualitativi del servizio erogato, presso i siti dell'area ferro all'interno delle stazioni, dei treni e delle aree esterne delle metropolitane e delle funicolari

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

Nel corso del 2018 l'unità CSA ha provveduto ad assicurare gli adempimenti normativi relativi a Sicurezza del Lavoro, Ambiente e Massa Vestiti (Divise ed abiti da lavoro) di ANM.

In particolare nel 2018 si è proceduto alla revisione dell'intero DVR dell'area gomma, condiviso e strutturato con l'AU, e che si avvia a compimento entro il primo semestre 2019

Si sono gestiti gli adempimenti sicurezza quali riunioni periodiche con Rls, riunione annuale ai sensi dell'art. 36 D. Lgs. 81/08 con Datore di Lavoro e Medico Competente,

con relative analisi degli infortuni sul lavoro e dati di sorveglianza sanitaria. Si sono gestite le malattie professionali del 2018.

Nel corso del 2018 si è intrapresa la campagna di rilievo dello stress lavoro correlato, conclusasi a febbraio 2019.

E' stato eseguito presso il sito di Piscinola il controllo periodico delle emissioni in atmosfera.

Sono stati approvati tutti i nuovi prodotti chimici acquistati da Anm ed è stato aggiornato il relativo registro propedeutico alla valutazione del rischio chimico in Anm.

Sono state eseguite le prove di evacuazione di tutti i siti aziendali coerentemente con le norme vigenti. Sono stati garantiti gli adempimenti verso l'Organismo di Vigilanza (ODV ex D. Lgs. 31).

E' stata predisposta tutta la documentazione propedeutica ed espletata la gara per l'acquisto dei DPI di tutta l'azienda.

E' stato fornito supporto alle visite periodiche di mantenimento delle certificazioni aziendali (ambiente e sicurezza).

In tema ambiente è stata eseguita la procedura annuale del MUD con comunicazione alla Camera di Commercio, nonché gli adempimenti annuali SISTRI per il mantenimento del sistema (dal 2019 il SISTRI è stato soppresso e sarà sostituito da analogo sistema normativo di gestione).

Sono state predisposte le documentazioni propedeutiche ed espletate le gare per l'aggiudicazione del servizio di smaltimento dei rifiuti speciali liquami, e dei materiali ferrosi e degli olii.

E' stato affidato il servizio di smaltimento temporaneo dei rifiuti speciali di varia natura nelle more dell'aggiudicazione della gara del servizio biennale degli stessi.

Sono stati aggiornati gli organigrammi Sicurezza e Ambiente.

Si è curata la pubblicazione sulla piattaforma PA33 dei dati di competenza.

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

Con riferimento alla nostra controllata ANM, rileviamo che con determina dell'AU n 2 del 30/01/2018, è stato redatto il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT), con relativi allegati, per il triennio 2018- 2020, sulla scorta dei rilievi e il monitoraggio delle misure effettuate nel corso dell'anno 2017, e successivamente pubblicato sul sito internet della "Società Trasparente".

Tale Piano, in conformità a quanto chiarito dall'ANAC, con le Linee Guida n. 1134 del 8/11/2017, 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, 26 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 e D. Lgs. 231/01, aggiornata con la legge



- 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 Quadri), responsabili dell'attuazione degli adempimenti.

Nello specifico nel PTPC 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 2017 sono state attuate nel corso dell'anno

Tra le misure previste sono state realizzate.

- l'aggiornamento del Piano Prevenzione Corruzione e Trasparenza per il triennio 2018-2020,
- l'elaborazione del nuovo Regolamento "Gestione delle segnalazioni di illeciti da parte dei dipendenti e della relativa tutela ai sensi della Legge n. 179 del 30 novembre 2017", con relativa pubblicazione e diffusione attraverso i canali Intranet e internet,
- ulteriore miglioramento del processo di informatizzazione dei dati oggetto di pubblicazione nella sezione "bandi di gara e contratti" della "Società Trasparente", anche al fine di facilitare la creazione del file XML da pubblicare annualmente secondo le disposizioni ANAC,

Attività 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 21/02/2018.

Privacy

A seguito dell'approvazione del Regolamento (UE) 2016/679 del 27 aprile 2016, concernente la tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali e la libera circolazione di tali dati, in applicazione dal 25/5/2018, l'Unità TAP di ANM ha supportato il Dirigente SIGI nel redazione di una relazione al vertice aziendale avente ad oggetto le misure da adottare per consentire all'azienda di allinearsi alle prescrizioni previste nel regolamento.

In seguito a tale relazione è stato costituito dal Direttore Generale, con nota prot. 11297/2018 un gruppo di lavoro permanente, al fine di definire e sviluppare le azioni necessarie per dare attuazione al Regolamento GDPR, costituito da risorse aziendali aventi competenze multidisciplinari, coerentemente a quanto ivi prescritto.

Attività di ricerca e sviluppo

Non si è dato luogo a nuove attività di ricerca e sviluppo, salvo le analisi svolte per la migliore sistematizzazione di dati relativi alla sosta.

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

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

I rapporti intercorsi con le imprese collegate ed il Comune di Napoli, nel corso dell'esercizio 2018, 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.

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 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

Evoluzione prevedibile della gestione

L'inizio del 2019 è stato caratterizzato da un'ulteriore impulso alla vendita dei titoli di viaggio, concretizzatosi in un +4% nel periodo gennaio - aprile rispetto ai medesimi mesi del 2018.

Inoltre, il trend pluriennale di incremento dei passeggeri e degli introiti della linea Alibus già registrato negli anni precedenti si è consolidato, raggiungendo livelli di oltre 150.000 px/mese (rif. Aprile 2018).

L'ANM è attualmente impegnata, con il Consorzio UnicoCampania, nel lancio della nuova Carta Trasporti basata sul protocollo standard Calypso 3.1, supporto dotato di elevati standard di sicurezza antifrode, verso il quale dovrebbero migrare nel corso dell'anno tutti gli abbonamenti aziendali.

Inoltre, è in fase di sviluppo un nuovo sistema di bigliettazione dematerializzato basato sulle tecnologie QR Code e EMV (utilizzo carte bancarie contactless per l'accesso alla rete dei trasporti) che dovrà vedere 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.) Le nuove tecnologie, attraverso la radicale semplificazione dell'esperienza di acquisto del titolo di viaggio e i motori di calcolo sottostanti, che garantiscono l'applicazione della migliore tariffa ("best fare") per l'utilizzo del TPL, hanno un positivo impatto, anche agli occhi dei turisti nazionali e internazionali, sia in termini di immagine dell'intero sistema trasporto/città, sia in termini di recupero dell'evasione/evasione tariffaria collegata alle disfunzioni dell'attuale rete di vendita dei tradizionali tagliandi magnetici, consentendo radicali risparmi sulla filiera di produzione e distribuzione dei biglietti.

La controllata ANM intende procedere allo sviluppo del parco rotabili

Acamir con Determina n° 95 del 07/06/2017 ha indetto una gara per l'acquisto di autobus in più lotti, il cui acquisto è finanziato al 70% dalla Regione Campania. Per tali autobus è previsto un contributo a carico delle società TPL, selezionate a seguito di procedura ad evidenza pubblica, determinato nella misura del 30% del costo di acquisto di ogni veicolo

Nell'ambito dei lotti in gara, ANM ha manifestato l'interesse ad acquisire minibus urbani (lotto 1) e autobus urbani normali di circa 10,5 metri di lunghezza (lotto 2), al

fine di sostituire rispettivamente i Pollicino e gli F490.10 presenti nel parco mezzi, ormai obsoleti e da dismettere per gli elevati costi di manutenzione ad essi connessi

Con Determina n° 70 del 23/04/2018 Acamir, a seguito di procedura ad evidenza pubblica, ha assegnato ad ANM n° 13 autobus del lotto 1 e n° 38 autobus del lotto 2.

Per la realizzazione dell'investimento di acquisto dei 38 autobus, ANM ha presentato l'istanza al Tribunale di Napoli settima sezione, volta ad ottenere l'autorizzazione ex art. 167 settimo comma L.F.

Il Tribunale in data 28/01/2019 ha autorizzato l'ANM a procedere

Il lotto 2 è stato da tempo aggiudicato ad Industria Italiana Autobus, per il modello di autobus Citymood 10 E6, con motorizzazione diesel euro 6, analogo ai 56 autobus di recente acquistati dal Comune di Napoli e concessi ad ANM in comodato d'uso.

Per il lotto 1 con PEC del 18/01/2019 Acamir ha comunicato di avere concluso la gara di acquisto dei minibus e ha indicato il costo contrattuale dei minibus pari a 146.727,20 €/cad. e la ripartizione dei costi tra Regione Campania (70% dell'imponibile) e ANM (30% dell'imponibile)

Con nota prot. 943 del 05/03/2019 Acamir ha comunicato ad ANM che è assegnataria di ulteriori 2 autobus del lotto 2 e ha contestualmente richiesto la documentazione attestante la quota di cofinanziamento del 30% al fine di procedere alla stipula dei contratti applicativi di acquisto dei n° 40 autobus lotto 2 e dei 13 minibus lotto 1.

Per la realizzazione dell'investimento di acquisto dei 13 minibus del lotto 1 e degli ulteriori 2 autobus del lotto 2, ANM ha presentato in data 29/03/2019 una nuova istanza al Tribunale di Napoli settima sezione, volta ad ottenere l'autorizzazione ex art. 167 settimo comma L.F., prospettando per la copertura finanziaria il ricorso al pagamento a rate, con trattenuta sui corrispettivi per i servizi di TPL da parte della Regione Campania.

Nell'istanza è stato evidenziato il vantaggio per ANM sia per l'aspetto gestionale per il servizio con la sostituzione di autobus obsoleti e poco affidabili, sia per 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 1 ed euro 2), sia infine per l'aspetto patrimoniale, grazie all'incremento a patrimonio del valore degli autobus.

Il rinnovo del parco autobus di ANM risulta indispensabile per proseguire l'azione di dismissione degli autobus più vecchi e per garantire i livelli produttivi di ANM in termini chilometrici e risulta una misura in linea con il Piano Concordatario, poiché finalizzato a garantire maggiori ricavi, dunque a migliorare la produttività dell'azienda.

Il Tribunale di Napoli settima sezione in data 14/05/2019 ha autorizzato ANM a procedere all'acquisto dei n° 13 minibus del lotto 1 e degli ulteriori n° 2 autobus del lotto 2 Acamir.

Sono quindi in corso di esecuzione gli atti necessari alla stipula dei contratti di acquisto dei 40 Citymood e dei 13 minibus, che come già detto in precedenza saranno di proprietà di ANM e finanziati al 70% dalla Regione Campania. L'auspicio è che possa realizzarsi entro la fine dell'anno 2019 la consegna e l'immissione in servizio dei nuovi autobus e la contestuale dismissione degli autobus più vecchi euro 1 ed euro 2.

Pertanto, gli effetti positivi si potranno avere a partire dall'anno 2020.

Del pari, Anm mira al miglioramento dei Servizi alla mobilità

Al parcheggio Dell'Erba è stato installato un nuovo impianto di automazione accessi con lettura targhe e cassa automatica che contribuirà ad ottimizzare il servizio di sosta ed i relativi ricavi. Infatti, già nel primo mese di esercizio del nuovo impianto si registra un incremento considerevole dei ricavi. Il nuovo impianto rappresenta un importante step del processo di centralizzazione dei parcheggi verso cabine di regia.

È in fase di implementazione anche al parcheggio Brn il sistema di lettura targhe che rappresenta una tecnologia efficace per ottimizzare, in particolare, l'accesso degli abbonati. Attraverso tale implementazione prevediamo un conseguente miglioramento anche dei ricavi da abbonamento. Inoltre, sempre al parcheggio Brn è stato installato un software che permette di controllare da remoto il parcheggio di Ponticelli. Grazie a tale investimento prevediamo l'ottimizzazione del personale, con la riduzione delle unità a presidio fisso.

È inoltre in corso un confronto con le OO.SS. per definire una ottimizzazione della organizzazione del servizio e delle risorse umane che ha l'obiettivo di garantire la sostenibilità economica del business della sosta in struttura e car valet, mediante l'implementazione dei sistemi di automazione e l'ottimizzazione delle risorse impiegate, con conseguenti miglioramenti anche in termini di riduzione dei costi e di innalzamento della qualità del servizio. I cardini del progetto sono:

- ✓ Implementazione dei sistemi di automazione, centralizzazioni e informatizzazione dei processi;
- ✓ Definizione di "settori" individuati secondo una logica di centralizzazione funzionale e di prossimità logistica;
- ✓ Individuazione del fabbisogno per le figure professionali operative;
- ✓ Omogeneizzazione dei turni di lavoro per garantire uniformità e maggiore flessibilità gestionale

In tema di mobilità sostenibile, è in corso di affidamento una procedura che consentirà di installare presso i parcheggi in struttura 120 colonnine di ricarica per veicoli elettrici.

Si riporta infine l'elenco delle nuove azioni strategiche di prossima attivazione che consentiranno di migliorare sensibilmente gli incassi della sosta a raso:

- ✓ è stata chiusa la manifestazione di interesse per la vendita dei titoli dematerializzati ANM che vedrà nel giro di pochi mesi l'ingresso nel mercato per la vendita dei titoli dematerializzati di ulteriori partner
- ✓ a completamento delle azioni messe in campo per il contrasto al fenomeno della contraffazione dei titoli, da ottobre 2018 si è provveduto a dotare tutti i parcometri presenti in strada di carta ologrammata anticontraffazione
- ✓ Noleggio di n. 50 parcometri da installare nelle aree strategiche della città (entro giugno 2019) utilizzo in via sperimentale di 10 parcometri di nuova generazione



- ✓ Attivazione di nuova ordinanza che consente di regolamentare attraverso abbonamenti mensili la sosta degli operatori economici che lavorano presso i mercati cittadini (mercato De Bustis).
- ✓ Implementazione nuove aree di sosta 7G e 8F (maggiori incassi anche in termini di permessi residenti rilasciati).

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

In data 26 giugno 2018, all'esito di una verifica iniziata il 6 marzo dello stesso anno, la Direzione Regionale Campania dell'Agenzia delle Entrate ha consegnato a Napoli Holding S.r.l. un PVC evidenziando i seguenti rilievi:

- omessa fatturazione di operazioni imponibili con recupero IVA per Euro 7.976.096;
- indebita deduzione di interessi passivi non inerenti ai fini IRES per Euro 6.955,
- indebita deduzione di interessi passivi in presenza di ROL negativo, ai fini IRES, anno 2015, per Euro 85.301;
- indebita deduzione di interessi passivi non inerenti ai fini IRES, anno 2016, per Euro 10.204.

In data 20 agosto 2018 sono state depositate apposite osservazioni finalizzate a stimolare il riesame dei rilievi formulati.

L'Agenzia delle Entrate, con propria nota inoltrata alla Napoli Holding nel mese di maggio 2018, in sede di riesame del PVC ed alla luce delle considerazioni delle osservazioni formulate dalla parte, ha comunicato che non avrebbe proceduto alla contestazione dei due rilievi concernenti il recupero dell'iva e ha riconosciuto alla società la possibilità di avvalersi, quanto alle altre contestazioni, della definizione di cui all'art. 1 del decreto legge n. 119/2018 escludendo gli importi relativi ai due rilievi sopra riportati.

La società ha quindi proceduto alla definizione di cui all'art. 1 del decreto legge n. 119/2018 escludendo gli importi relativi ai due rilievi IVA e, in conformità a quanto indicato dalla medesima Agenzia delle Entrate nella comunicazione del 27 maggio 2018 in risposta ad una richiesta di assistenza avanzata dalla medesima azienda sulle modalità della definizione, ha presentato, precedentemente alla data di redazione del presente bilancio, le dichiarazioni correttive ai fini IRES, sia per l'anno 2015 sia per l'anno 2016, con contestuale versamento delle somme da definire.

Si rievoca altresì che l'Agenzia delle Entrate ha provveduto, in data 8 luglio u.s., al versamento a favore di Napoli Holding S.r.l. dell'importo di Euro 16 milioni concernenti il credito iva chiesto a rimborso. Tale circostanza certamente pone ulteriore fondamento alla favorevole chiusura delle trattative in corso per la nostra controllata ANM nell'ambito della gestione del Concordato in Continuità di cui si è detto.

Il bilancio consolidato è stato predisposto nel presupposto della continuità aziendale, anche se sussistono, in questa fase della procedura concordataria che coinvolge la controllata, alcune incertezze significative a riguardo. Ciò anche alla luce delle disposizioni del nuovo D.L. 11, che chiarisce al punto 22 che nella fase di preparazione del bilancio, la direzione aziendale deve effettuare una valutazione prospettica della capacità dell'azienda di continuare a costituire un complesso economico funzionante destinato alla produzione di reddito per un prevedibile arco temporale futuro, relativo a un periodo di almeno dodici mesi dalla data di riferimento del bilancio.

Come sopra riportato la Società ha registrato per il 2015 una perdita di €/milioni 42 riducendo il patrimonio netto a €/milioni 35,8. Tale situazione di perdita ha reso necessario la ricapitalizzazione della società. A tal fine è stato redatto il "Piano strategico di risanamento stabile e di rilancio 2017-2019" ed una situazione patrimoniale aggiornata

al 27.12.2016 il piano approvato con delibera del Consiglio Comunale n. 23 del 31.3.2017.

Successivamente, in data 26 aprile 2017, sulla base della situazione patrimoniale al 27 dicembre 2016 e del "Piano strategico di risanamento stabile e di rifancio 2017-2019", l'assemblea straordinaria dei soci ha deliberato un aumento di capitale in natura con conferimento del parcheggio Brin per un valore di € 9,9 milioni a parziale ripristino del capitale sociale. La situazione patrimoniale al 27 dicembre 2016 evidenziava una perdita di €/milioni 32,3 riducendo il Patrimonio netto residuo al 31.12.2016 (€/milioni 35,8) ulteriormente a €/milioni 3,5. L'assemblea straordinaria del 26 aprile 2017 ha deliberato la riduzione del capitale sociale a € 3,5 milioni ed la parziale ricostituzione attraverso il conferimento di un immobile (parcheggio Brin) per € 9,9 milioni. Il nuovo capitale sociale ammontava quindi a € 13,4 milioni.

La ricapitalizzazione in misura inferiore rispetto alle previsioni del piano di risanamento e quindi insufficiente per garantire a medio termine una adeguata copertura con mezzi propri, anche in considerazione della progressività del recupero di redditività previsto nel piano, ha determinato la necessità di procedere ad un nuovo aumento di capitale. A tal fine ed in considerazione del venir meno di altre ipotesi fondamentali del piano, come l'incremento di €/milioni 5 delle risorse regionali per il TPL nel Comune di Napoli si è resa necessaria la revisione del citato piano di risanamento 2017-19. Conseguentemente è stata richiesta al socio la conferma degli impegni assunti nel piano di risanamento 2017-2019 in merito ai flussi di cassa e gli stanziamenti delle risorse destinate al trasporto pubblico locale nell'ambito del Comune di Napoli.

In data 31.10.2017 con la determinazione n. 3 del servizio di trasporto pubblico i servizi competenti del Comune di Napoli hanno impegnato l'annualità 2018 pari a €/min 64 per finanziare i servizi urbani TPL di ANM del 2017, che ha permesso l'accertamento del relativo importo nella presente situazione patrimoniale e di poter procedere ad una revisione del piano di risanamento in continuità aziendale.

Piano concordatario e continuità aziendale

Lo slittamento delle misure sul personale e degli aumenti tariffari previsti nel piano 2017-19, ma soprattutto il mancato aumento delle risorse regionali destinate al TPL nel Comune di Napoli, ha determinato il perdurare della situazione di disequilibrio finanziario, con un rilevante indebitamento corrente nei confronti di istituti bancari, fornitori ed altri soggetti, non disponendo delle risorse finanziarie necessarie per il regolare pagamento delle passività correnti e pregresse.

A seguito del manifestarsi di tale situazione di grave crisi, in data 22 dicembre 2017 la ANM Spa ha presentato domanda di concordato preventivo ex art. 181, co. 6, l. fall., con riserva di successivo deposito del piano di concordato preventivo 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 ANM Spa 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. 181, comma 6, L.F., fissando alla data del 29 marzo 2019 l'udienza dei creditori per la votazione della proposta di concordato, udienza poi prorogata alla data del 2 luglio 2019. In detta sede il Tribunale ha dato termine di venti giorni per l'espressione del voto da parte dei soggetti che non vi avevano provveduto.

Nell'ambito della descritta procedura concorsuale si evidenzia che la veridicità dei dati aziendali e la fattibilità del piano di concordato preventivo, redatto dalla società PricewaterhouseCoopers S.p.A., oltre alla funzionalità dello stesso al miglior soddisfacimento dei creditori, sono state oggetto di attestazione nella relazione ex art. 161, comma terzo, l. fall., predisposta dal dr. Maurizio Corciulo il professionista incaricato.



in possesso dei requisiti previsti dalla citata legge fallimentare.

Tale piano, prevede un'ipotesi di continuità diretta dell'attività caratteristica della ANM Spa fino alla scadenza dei contratti di servizio, confermando la gestione in-house del trasporto su gomma e su ferro da parte del Comune di Napoli, ed il miglior realizzo degli asset che non sono direttamente funzionali all'esercizio del trasporto pubblico locale

I principali interventi contenuti in tale piano mirano inoltre 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 sono di seguito riportati.

– 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 dell'Ente, notoriamente limitati dai tetti di spesa imposti dalla Regione;

– gli obiettivi finanziari sono rappresentati dal raggiungimento e ripristino dell'equilibrio finanziario, oltre il quale sarà possibile realizzare surplus di cassa sufficienti a garantire la soddisfazione (i) integrale della massa debitoria prededucibile e privilegiata esistente e (ii) parziale, ma non irrisoria, della residua debitoria chirografaria;

– il mantenimento di livelli occupazionali coerenti con un modello di business sostenibile

L'impostazione generale del Piano si era basata prudentialmente su un'ipotesi di continuità diretta dell'attività caratteristica di ANM fino alla scadenza contrattuale dei rispettivi contratti di servizio, confermando la gestione in-house da parte del Comune di Napoli del trasporto su gomma e su ferro, e del miglior realizzo degli attivi che non sono direttamente funzionali all'esercizio del trasporto pubblico locale. In particolare il piano prevedeva:

1. Per quanto riguarda il contratto di servizio TPL sull'area suburbana di Napoli la continuazione dell'attività fino al 31 dicembre 2018 in quanto questi servizi sono attualmente oggetto di gara da parte della Regione Campania, procedura di cui si può prevedere la conclusione nel 2019

2. Per quanto riguarda il contratto di servizio nell'area urbana di Napoli la continuazione dell'attività fino al 31 dicembre 2019 data di scadenza della attuale convenzione con Napoli Holding.

3. Permanenza dell'operatività della business unit Sosta che, entro il corrente anno 2018, recupererà un sostanziale equilibrio operativo a seguito di una serie di azioni che sono già in corso di implementazione e sono volte ad incrementare la redditività attraverso efficientamento dei processi di controllo.

4. Si prevede la cessione dei due immobili di proprietà della Società non utilizzati per l'attività caratteristica, i.e. (i) l'officina di manutenzione sita in via Galileo Ferraris e (ii) il fabbricato civile sito in via Ponte dei Francesi.

Dal punto di vista organizzativo si prevede invece:

- ✓ Nuova organizzazione, revisione della struttura organizzativa e delle conseguenti responsabilità;
- ✓ Ridefinizione dell'organico aziendale, contenimento dei costi ed armonizzazione del trattamento del personale;
- ✓ Ottimizzazione dei ricavi da traffico ed altri;
- ✓ Ridefinizione dei processi aziendali con l'obiettivo dell'efficientamento;
- ✓ Revisione dell'esercizio urbano e suburbano;
- ✓ Riorganizzazioni logistiche e riduzione dei costi operativi;

✓ **Nuovi investimenti e rinforzi del parco mezzi.**

Si segnala in merito alle ipotesi per il proseguimento dei servizi TPL, che si è optato in sede di redazione del piano per una scelta prudente. Alla luce dello stato di realizzazione delle gare indette dalla Regione non ancora in fase di assegnazione per il bacino suburbano e non ancora predisposto per il bacino urbano di Napoli si profila attualmente invece un proseguimento di entrambi i servizi almeno fino al 2020 con affidamento ex art. 5 regolamento CEE 1370/07. La continuazione delle attività legate al TPL, oltre all'orizzonte previsto dal piano, confermato anche dal parere legale, genera, grazie al recupero di redditività conseguito già a partire dal 2016, cash-flow aggiuntivi a disposizione dei creditori chirografari.

In forza dell'approvazione dei bilanci 2016 e 2017 della propria controllata ANM, Napoli Holding ha approvato in data 29 aprile 2019 il bilancio 2016 ed in data 28 giugno 2018 il bilancio 2017. In detta ultima data l'assemblea di ANM ha approvato il bilancio 2018 con evidenza di un utile di esercizio pari ad euro 8.103 mila e pertanto Napoli Holding ha predisposto il presente documento di bilancio afferente l'esercizio 2018 il proprio Bilancio 2018.

Nella delineata situazione, sulla base delle linee guida su cui si fonda il piano di concordato preventivo, tenuto conto della grave crisi in cui versa il Gruppo, si informa di aver predisposto il bilancio consolidato con criteri di funzionamento, adottando tuttavia le cautele valutative che la situazione di crisi impone.

Con riferimento a ciò, si evidenzia che la capacità del Gruppo, data l'attuale configurazione dello stesso, di operare nel prevedibile futuro è subordinata ad alcuni rilevanti presupposti essenziali che risiedono nella positiva definizione della citata procedura concorsuale che coinvolge la ANM Spa e nella realizzazione delle azioni e delle ipotesi utilizzate alla base del summenzionato piano, che risultano connesse ad eventi futuri, incerti e al di fuori del controllo della ANM e della Napoli Holding.

Eventuali esiti negativi della procedura concorsuale e/o ritardi nell'attuazione delle misure previste nel Piano ne comprometterebbero l'efficacia e vanificherebbero gli sforzi profusi per la salvaguardia del Trasporto pubblico locale.

Si informa, infine, che 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 2018.

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 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 della società capogruppo chiuso al 31 dicembre 2018, 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, .. luglio 2019

L'Amministratore Unico

dr. Amedeo Manzo

RENDICONTO FINANZIARIO

Flussi Finanziari (migliaia di euro)

	2017	2016
A. FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE		
Utile d'esercizio	8.410	(4.508)
imposte sul reddito	997	30
interessi passivi	516	2.083
1) Utile prima delle imposte e degli interessi	9.923	(2.394)
Accantonamenti	8.730	8.572
Ammortamenti e svalutazioni per perdite durev. di valore	4.620	4.808
2) Flusso finanziario prima delle variazioni di CCN	23.272	10.986
Decremento (incremento) rimanenze	477	416
Decremento (incremento) crediti vs clienti	(11.169)	(5.852)
Decremento (incremento) crediti vs collegate	(2.294)	3.444
Decremento (incremento) crediti vs controllanti	(73)	36.632
Decremento (incremento) altri crediti	(3.759)	(8.696)
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	(2.046)	1.061
Incremento (decremento) debiti vs fornitori	13.101	5.114
Incremento (decremento) debiti vs collegate	139	(33)
Incremento (decremento) debiti vs controllanti	3.383	4.261
Incremento (decremento) altri debiti	12.113	(4.351)
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	(178)	(419)
3) Flusso finanziario dopo le variazioni di CCN	32.965	42.564
Interessi passivi	(516)	(2.083)
imposte sul reddito	(997)	(30)
(utilizzo fondi)	(6.514)	(9.216)
A FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE	24.939	31.236
B. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO		
immobil. Tecniche	(432)	(10.511)
immobil. Immateriali	(57)	(814)
immobil. Finanziarie	0	0
B. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO	(489)	(11.325)
C. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO		
aumento del capitale sociale	-	9.952
Incr./decr.) debiti a breve termine v/banche	102	(5.816)
Incr./decr.) debiti a medio/lungo termine	375	(440)
C. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO	477	3.696
Variazioni di disponibilità liquide		
disponibilità liquide iniziali	25.643	2.038
disponibilità liquide finali	50.569	26.643

