

## 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 31.12.2017

Signori soci,

il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2017, che viene sottoposto al Vostro esame ed alla Vostra approvazione, chiude con una perdita di Euro 4.507.990, al netto di.

		Euro
a)	Imposte sul reddito	30.374
b)	Ammortamenti e svalutazioni	5.364.618

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 2017 confrontati con il precedente esercizio:

(in migliaia di Euro)	2017	2016
Valore produzione	192.741	230.742
Ebitda	+4.346	+19.207
Utile/perdita al lordo delle imposte	(4.478)	(16.558)
Utile (Perdita)	(4.508)	(17.305)
Totale attivo	209.969	206.854
CCN (capitale circolante netto)	1.708	39.177
Patrimonio netto	(5.807)	(11.251)
Numero dipendenti	2.439	2.582

Come si evince dai dati sopra riportati

il valore della produzione è diminuito di Euro 38.000 mila (- 16,5%);

- l'Ebitda (margine operativo al lordo degli ammortamenti ed accantonamenti), che individua la capacità dell'azienda di autofinanziarsi, è positivo e pari a Euro 4.346 mila,
- il risultato al lordo delle imposte è passato da una perdita di 17 milioni 305 mila Euro ad una perdita di 4 milioni 508 mila Euro. La perdita netta al 31.12.2017 è di Euro 4.508 mila,
- il capitale investito (totale attivo) ed il capitale circolante netto si sono significativamente ridotti rispetto all'esercizio precedente in conseguenza soprattutto della diminuzione dei crediti verso la controllante che ha compensato l'incremento delle immobilizzazioni materiali conseguenti al conferimento dell'immobile di Via Brin.
- numero dei dipendenti al 31/12/2017 è pari a 2.439 dipendenti ed ha visto nel 2017 la fuoriuscita di 143 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 particolar 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 autofiltranviari, 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 26.147 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 €/Mln 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.i.), 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.i.), 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 1.450 (i.i) ed €/000 1.300 (i.i.).

#### **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.

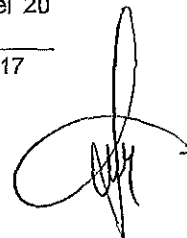
I tagli al Fondo Nazionale Trasporti, operati nell'ambito delle misure di contenimento della spesa pubblica, hanno creato pesantissime difficoltà alle aziende di TPL, specie nelle regioni come la Campania in cui, dal 2011 al 2015, il bilancio regionale non ha integrato in modo significativo con proprie 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. 25207), 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	31/12/2017		31/12/2016		Variazione	
	val	%	val	%	val	%
Ricavi	170.345	88,4%	176.531	76,5%	-6.185	-3,5%
Altri ricavi	22.395	11,6%	54.212	23,5%	-31.816	-58,7%
<b>Ricavi Totali</b>	<b>192.741</b>	<b>100,0%</b>	<b>230.742</b>	<b>100,0%</b>	<b>-38.002</b>	<b>-16,5%</b>
Costi operativi	76.173	39,5%	90.012	39,0%	-13.839	-15,4%
<b>Valore aggiunto</b>	<b>116.568</b>	<b>60,5%</b>	<b>140.730</b>	<b>61,0%</b>	<b>-24.162</b>	<b>-17,2%</b>
Costi del personale	112.222	58,2%	121.524	52,7%	-9.302	-7,7%
<b>EBITDA</b>	<b>4.346</b>	<b>2,3%</b>	<b>19.206</b>	<b>8,3%</b>	<b>-14.860</b>	<b>-77,4%</b>
Ammortamenti e accantonamenti	6.740	3,5%	33.479	14,5%	-26.739	-79,9%
<b>EBIT</b>	<b>-2.394</b>	<b>-1,2%</b>	<b>14.273</b>	<b>6,2%</b>	<b>-11.878</b>	<b>-83,2%</b>
Gestione finanziaria	-2.083	-1,1%	-2.285	-1,0%	202	-8,8%
<b>Utile lordo</b>	<b>-4.478</b>	<b>-2,3%</b>	<b>16.558</b>	<b>7,2%</b>	<b>12.080</b>	<b>-73,0%</b>
Imposte	30	0,0%	747	0,3%	-717	-95,9%
<b>Perdita d'esercizio</b>	<b>-4.508</b>	<b>-2,3%</b>	<b>17.305</b>	<b>7,5%</b>	<b>12.797</b>	<b>-73,9%</b>

L'esercizio 2017 evidenzia un miglioramento della redditività aziendale di Gruppo in termini di Risultato netto della Gestione che vede ridurre la perdita da Euro 17.305 mila ad Euro 4.508 mila per effetto dei minori stanziamenti di svalutazione ed accantonamenti rischi. Positivo, sebbene inferiore all'esercizio precedente, è il valore dell'EBITDA pari ad euro 4.346 mila. la riduzione del valore della produzione è stata accompagnata dalla riduzione dei costi operativi e del personale dipendente.

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

- decremento dei ricavi complessivi di Euro 6.185 mila (-3,5%). Tale decremento è legato essenzialmente ai minori corrispettivi da contratti di servizio, in particolare del contratto per i servizi di TPL che subisce una flessione di circa €/Mln 8) Tale decremento è stato parzialmente compensato da maggiori ricavi di mercato (TPL e sosta) complessivamente di €/Mln 2.

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

- 13 mln km in superficie, di cui 2,7 mln in ambito suburbano,
- 0,5 mln vet/km Funicolari,

- 5,4 mln vet/ 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 9 302 mila (-7,7%) derivante dalla fuoriuscita del personale avvenuta che è proseguita nel 2017,
  - decremento degli ammortamenti svalutazioni e accantonamenti complessivamente pari a Euro 26,7 milioni circa. Tale decremento è relativo alle minori svalutazioni operate sui crediti, nonché ai minori accantonamenti sui fondi rischi adeguati in misura prevalente nel corso dell'esercizio 2016

In sede di chiusura di bilancio 2017 la Società ha provveduto alla valutazione della recuperabilità delle immobilizzazioni immateriali detenute. L'impairment test, che nel 2016 era stato svolto con l'ausilio di un consulente esterno, è stato effettuato 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 5 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. 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 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 prudenziale 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 prudenziale, 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	31/12/2017	31/12/2016	variazione
<b>Ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>			
Ricavi da traffico	42.826	42.115	711
Corrispettivi da contratto di servizio TPL a carico del Comune	48.024	54.976	- 6.952
Corrispettivi per servizi minimi TPL da Regione	53.167	53.167	-
Corrispettivi da contratto di servizio TPL a carico della Città Metropolitana	10.177	8.907	1.270
Ricavi da gestione parcheggi	13.714	13.049	665
Segnaletica e Semaforica	1.475	2.173	- 698
Contributo di funzionamento	962	1.143	- 181
Altri	-	1.000	- 1.000
<b>Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni</b>	<b>170.345</b>	<b>176.530</b>	<b>- 6.185</b>

Complessivamente i ricavi delle vendite si sono ridotti di Euro 6.185 mila (-3,5% circa). Tale decremento è legato essenzialmente al decremento dei ricavi TPL da parte dell'Amministrazione Comunale rispetto al 2016 (+Euro 6.952 mila) compensato sono in parte dall'aumento dei ricavi da traffico e dei corrispettivi da contratto di servizio TPL a carico della Città Metropolitana

Euro/000	31/12/2017	31/12/2016	variazione
<b>Altri ricavi e proventi</b>			
Contributi in conto esercizio			
Consumi carburante	621	601	20
Contributi in conto impianti	241	780	539
Altri contributi in conto esercizio			
<b>Totale</b>	<b>862</b>	<b>1.381</b>	<b>- 519</b>
Ricavi e proventi diversi			
Locazione spazi pubblicitari	1.484	1.478	6
Altri canoni di locazione	581	769	188
Rimborso manutenzioni straordinarie da comune di Napoli	8.236	2.782	5.454
Rimborso personale distaccato	547	523	24
Penalità viaggiatori	481	396	85
Sopravvenienze	333	155	178
Utilizzo fondo consolidamento per perdite		35.830	35.830
Altri ricavi vari	1.323	1.912	589
<b>Totale</b>	<b>12.985</b>	<b>43.845</b>	<b>- 30.860</b>
sopravvenienze e/o insussistenze derivanti da errori di stima	8.548	8.986	438
<b>Totale</b>	<b>8.548</b>	<b>8.986</b>	<b>- 438</b>
<b>Totale altri ricavi e proventi</b>	<b>22.395</b>	<b>54.212</b>	<b>- 31.817</b>

La voce "Altri ricavi" si è incrementata, per quanto in precedenza detto, per Euro 31.817 mila.

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

Valori espressi in Euro/000	31/12/2017	31/12/2016	variazione
<b>Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo</b>			
Ricambi	1.850	3.041	1.191
carburanti e lubrificanti	5.926	6.097	171
Energia Ramo ferro	6.401	8.873	2.472
Metano	801	683	118
Altri materiali	1.149	2.524	1.375
<b>Totale</b>	<b>16.127</b>	<b>21.218</b>	<b>5.091</b>



- Materie prime – rispetto allo scorso esercizio diminuisce di Euro 5.091 mila. Il decremento ha riguardato, principalmente, gli acquisti di energia ramo ferro (-2.472 mila), gli acquisti di ricambi (-1.191 mila).
- Servizi – diminuisce di Euro 6.601 mila. In tale voce i decrementi più consistenti hanno riguardato assicurazioni (-Euro 1842 mila), le manutenzioni ordinarie (- Euro 731) le spese dei servizi di vigilanza (-Euro 846 mila) e le spese legali per contenziosi (- Euro 724 mila). Aumenta il costo delle manutenzioni straordinarie effettuate da ANM (ram ferro) da addebitare al Comune di Napoli (+Euro 1.464 mila),
- Costo del personale – diminuisce di Euro 9.302 mila. Tale decremento è principalmente agli effetti sul costo della fuoriuscita del personale avvenuta sia nel corso del 2017;
- Ammortamenti e Accantonamenti al fondo svalutazione crediti – Rispetto al 2016 si registra un decremento di Euro 9.523 mila legato essenzialmente alle minori svalutazioni, come indicato in nota integrativa;
- Accantonamenti per rischi ed altri accantonamenti – si registra un decremento complessivo di Euro 15.657 mila legato, essenzialmente, ai minori accantonamenti effettuati dalla Controllata a titolo prudenziale per il contenzioso civile e del personale, come indicato in nota integrativa;
- Oneri diversi di gestione – si riducono per Euro 2.537 mila. Tale incremento è dovuto essenzialmente alle minori perdite su crediti;
- Proventi ed Oneri finanziari – la voce registra un decremento (minori oneri) per euro 183 mila. L'importo è riconducibile all'esposizione finanziaria da parte della nostra Controllata,

#### **La situazione patrimoniale**

La situazione patrimoniale può essere così riassunta:



Situazione patrimoniale (migliaia di euro)	31/12/2017	31/12/2016	Differenza
<b>Impieghi</b>			
<b>Attività fisse (AF)</b>	<b>38.060</b>	<b>31.543</b>	<b>6.517</b>
Immobil. Immateriali	2.740	3.094	
Immobil. Tecniche fisse	35.148	28.277	
Immobil. Finanziarie	172	172	
<b>Capitale circolante netto (CCN)</b>	<b>1.708</b>	<b>39.107</b>	<b>- 37.399</b>
Rimanenze	0	6.206	
Crediti commerciali	9.984	4.134	
Crediti (debiti) verso controllanti	63.154	104.047	
Altri crediti	47.113	41.861	
Debiti commerciali	65.730	60.616	
Altri debiti	53.072	57.427	
Ratei e Riscotti	259	901	
<b>Totale capitale investito netto (CI)</b>	<b>39.768</b>	<b>70.650</b>	<b>- 30.882</b>
<b>Fonti</b>			
Patrimonio netto	5.807	11.251	5.444
Fondi	67.801	68.447	646
Fondi per rischi e oneri	39.070	35.622	
TFR	28.732	32.825	
Posizione finanziaria netta (PFN)	22.226	13.454	35.680
Disponibilità	25.643	2.038	
Debiti verso banche	9.207	15.463	
<b>Totale fonti (FON)</b>	<b>39.768</b>	<b>70.650</b>	<b>- 30.882</b>

Il Gruppo evidenzia la necessità di patrimonializzazione in quanto le perdite conseguite nel corso degli anni 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:

<b>RENDICONTO FINANZIARIO</b>	
Flussi Finanziari (migliaia di euro)	
A. Flusso Finanziario della gestione reddituale	2017
Utile d'esercizio	4.508
Imposte sul reddito	30
Interessi passivi	2.083
<b>1) Utile prima delle imposte e degli interessi</b>	<b>2.394</b>
Accantonamenti	8.572
Ammortamenti e svalutazioni per perdite durev. di valore	4.808
<b>2) Flusso finanziario prima delle variazioni di CCN</b>	<b>10.986</b>
Decremento (incremento) rimanenze	416
Decremento (incremento) crediti vs clienti	5.852
Decremento (incremento) crediti vs collegate	3.444
Decremento (incremento) crediti vs controllanti	36.632
Decremento (incremento) altri crediti	8.696
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	1.061
Incremento (decremento) debiti vs fornitori	6.114
Incremento (decremento) debiti vs controllanti	4.261
Incremento (decremento) debiti vs altri	4.384
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	419
<b>3) Flusso finanziario dopo le variazioni di CCN</b>	<b>42.564</b>
Interessi passivi	2.083
Imposte sul reddito	30
(utilizzo fondi)	9.216
<b>A FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE</b>	<b>31.235</b>
<b>B. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO</b>	
immobil. Tecniche	10.511
immobil. Immateriali	814
immobil. Finanziarie	0
<b>B. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO</b>	<b>11.325</b>
<b>C. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	
aumento del capitale sociale	9.952
versamento soci	-
dividendi	-
Incr. / (decr.) debiti a breve termine w banche	5.816
Incr. / (decr.) debiti a medio/lungo termine	440
<b>C. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>3.696</b>
<b>Incremento (decremento) disponibilità liquide</b>	<b>23.605</b>
disponibilità liquide iniziali	2.038
disponibilità liquide finali	25.643

L'analisi della situazione finanziaria evidenzia che la gestione corrente ha comportato flussi positivi per Euro 23.605 mila. La società è in presenza di una situazione di cash flow negativo generata dalla gestione corrente. Si registra, inoltre, un decremento delle esposizioni a breve verso le banche di Euro 3.696 mila.

L'incremento delle disponibilità liquide rispetto al 2016 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

L'anno 2017 è stato il terzo anno di vigenza della nuova struttura tariffaria definita con D.G.R. 128/14 e s.m.i., che prevede, in affiancamento alla tariffa integrata, anche i titoli aziendali.

Per l'anno 2017, inoltre, è stata confermata da parte della Regione Campania la concessione delle agevolazioni relative agli abbonamenti gratuiti per gli studenti.

In merito alla campagna studenti sono stati emessi dal Consorzio UnicoCampania, fino a dicembre 2017, 103.183 abbonamenti gratuiti studenti (78.789 nel 2016), per un valore di € 25.566.741,68 (€18.024.079,21 nel 2016); di questi, 61.967 (44.960 nel 2016) sono abbonamenti studenti gratuiti INTEGRATI, per un valore di €18.742.749,37 (€ 11.897.409,18 nel 2016).

Il Consorzio UnicoCampania costituisce, inoltre, il *service* per la gestione integrale della bigliettazione aziendale di ANM (ideazione grafica, stampa, distribuzione e raccolta incassi), come da protocollo sottoscritto fra le aziende consorziate nel 2014, al fine di conseguire economie di scala e l'adozione dei medesimi standard di sicurezza.

#### Monitoraggio del sistema tariffario

Nel 2017 il Consorzio ha condotto l'indagine di evasione/utilizzo, per individuare il possesso del titolo di viaggio, la tipologia di titolo posseduta dall'utente, integrata o aziendale e la tariffa di riferimento. Come nell'anno precedente, tale indagine ha recepito i contenuti dello studio redatto dall'Università di Napoli "Federico II", in collaborazione con UnicoCampania, resasi necessaria a seguito della riforma tariffaria.

Nel 2017, inoltre, sono state effettuate indagini di frequentazione che, d'accordo tutte le aziende, non erano state svolte nel 2016. I risultati del monitoraggio, espressi in numero di spostamenti nel giorno medio, sono i seguenti:

Modalità	2017	2016
Trasporti di Superficie	159.213	191.796

#### Personale

Nel corso del 2017 è proseguito il trend di decremento dell'organico dovuto alle uscite naturali. Il totale complessivo dei dipendenti al 31/12/2017 si attesta a 2.439; nella tabella che segue il dettaglio e la composizione della forza a fine.

Società	31/12/2016	Entrate	Uscite	31/12/2017
Napoli Holding	4	-	-	4
ANM	2.578	-	143	2.435
<b>Totale</b>	<b>2.582</b>	-	<b>143</b>	<b>2.439</b>
Qualifica	31/12/2016	Entrate	Uscite	31/12/2017
Dirigenti	10	-	1	9
Quadri	75	-	1	74
Impiegati/Operai	2.497	-	141	2.356
<b>Totale</b>	<b>2.582</b>	-	<b>143</b>	<b>2.439</b>

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 2017 la diminuzione è stata di 143 unità.

Nel giugno del 2017, in attuazione del Piano di risanamento stabile 2017-2019, è stata attivata una procedura di licenziamento per 194 unità ai sensi della L. 223/91. Dopo le fasi di confronto ai sensi di legge, la procedura si è chiusa con l'accordo del 19 febbraio 2018 stipulato in sede ORMEL con tutte le OO.SS. Pertanto, nel corso del 2018 si è potuto dare

attuazione a processi di uscita del personale, favoriti dalla possibilità di accesso a forme di esodo volontario incentivato, finanziato da uno specifico fondo della Regione Campania, nonché a processi di riqualificazione all'interno dell'azienda.

Nel settore Risorse Umane sono proseguite, inoltre, le iniziative per le attività di formazione. Il piano formativo 2017 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.

Nell'anno 2017 la società ha realizzato 12.023 ore totali di formazione di cui: n° 7.103 ore di formazione specialistica con docenza esterna interamente finanziata; n° 4.110 ore di formazione con docenza interna, n° 203 ore di formazione a titolo gratuito, n° 267 ore di formazione compresa nei contratti di acquisto stipulati e n° 340 ore di formazione a pagamento.

La maggior parte delle offerte prodotte sono state orientate a rispondere il più possibile alla valorizzazione delle risorse umane allo scopo di migliorare le prestazioni lavorative e il clima aziendale. Proprio a tal fine, sono state realizzate numerose attività formative volte all'ottenimento di maggiori qualificazioni del personale quali, a mero titolo di esempio, il conseguimento Decreti di Polizia Amministrativa (rivolti a Verificatori ed Agenti di Stazione) ed i corsi per l'abilitazione alla guida filoviaria per gli Operatori di Esercizio nonché progetti finalizzati al miglioramento della performance in diversi processi aziendali. E' stata inoltre erogata la formazione obbligatoria in particolare con riferimento ai corsi dedicati alla prevenzione, protezione e sicurezza del lavoro

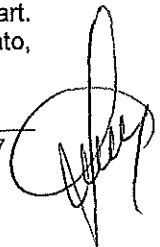
#### **Descrizione dei principali rischi ed incertezze cui è esposto il gruppo**

La nuova configurazione della Napoli Holding, quale capogruppo delle aziende di trasporto degli Enti Locali (Comune di Napoli e Regione Campania), espone 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.

In merito al rischio di liquidità e patrimoniale in data 22 dicembre 2017 la ANM Spa ha presentato domanda di concordato preventivo ex art. 161, co. 6, l. fall., con riserva di successivo deposito del piano di concordato preventivo e di tutta la documentazione prevista dalla citata legge fallimentare. La VII sezione del Tribunale di Napoli ha accolto la domanda in data 4 gennaio 2018 ed il Piano di concordato è stato presentato in data 3/07/2018. In data 4 novembre 2018, su richiesta del Tribunale, è stato presentato il Piano di concordato aggiornato alla luce della intervenuta approvazione dei bilanci 2016 e 2017 della controllata ANM e con decreto del 5 dicembre 2018 il Tribunale ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo fissando l'udienza dei creditori per il giorno 28 marzo 2019, udienza poi prorogata, da ultimo, al giorno 2 luglio 2019

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.



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 186-bis l. fall..

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

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

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 espressasi 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 5/2013, 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"

In particolare, le società affidatarie in house sono assoggettate al patto di stabilità interno secondo le modalità definite da apposito decreto ministeriale, sono tenute all'acquisto di beni e servizi secondo le disposizioni di cui al D. LGS. 163/2006 e s.m.i., adottano i criteri per il reclutamento del personale e per il conferimento degli incarichi nel rispetto dei principi di cui al comma 3 dell'art. 35 D. LGS. 165/2001 e sottostanno alle disposizioni che stabiliscono a carico degli Enti locali divieti o limitazioni alle assunzioni di personale, incarichi di consulenza e contenimento degli oneri contrattuali e delle altre voci di natura retributiva o indennitaria.

Si segnala infine, sotto l'aspetto economico, che è stata prevista, con l'art. 16 bis della L. 228/2012, l'istituzione del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale.

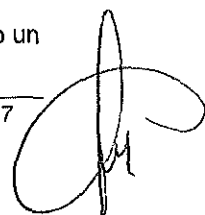
Il Fondo è alimentato da una compartecipazione al gettito derivante dalle accise sul gasolio per autotrazione e sulla benzina ed è previsto un vincolo di destinazione per il settore del TPL, anche ferroviario.

I criteri di ripartizione sono definiti con DPCM, di concerto con il Ministero dell'Economia e Finanze, non ancora emanato, tenendo conto in primis del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi previsto dalla normativa nazionale (almeno il 35%; articolo 19, comma 5, d.lgs. n. 422/1997) con la garanzia comunque della salvaguardia della mobilità nei territori anche con differenziazione dei servizi.

Nelle more dell'emanazione del decreto di ripartizione, il 60% dello stanziamento del Fondo nazionale, tramite decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze, è ripartito a titolo di anticipazione tra le regioni a statuto ordinario con erogazioni disposte con cadenza mensile e sono previsti meccanismi di premialità che promuovono percorsi di efficienza e di efficacia sia nella programmazione regionale che nella gestione delle aziende.

### **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 Erano*

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 537/2012 il Comune di Napoli prese atto della sentenza, dando così legittimità al credito in oggetto, si provvide, 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 dal 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 ommesso 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.

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 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 conguaglio adoperati dalla Regione delle risorse ex art.10 LR 16/83 riferiti agli anni 1994-97, ha



riformato la sentenza n. 977/2013 della Corte d'Appello, favorevole ad ANM, con rinvio in Corte d'Appello.

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 conguagli positivi e negativi (con un netto complessivo negativo) per tutte le aziende TPL ed in particolare con un conguaglio complessivo negativo per ANM pari €/Mln 44,9 a cui si aggiungono nel 2005 €/Mln 6,4 per l'anno 1997 come risulta dal decreto dirigenziale 66/05 per un valore complessivo di €/Mln 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 €/Mln 49,5. Tale importo, per €/Mln 1,3 già erogato con decreto dirigenziale 327/2000, viene portato per il valore residuo di €/Mln 48,2 a compensazione del conguaglio 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 €/Mln 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 €/Mln 48,2 oltre agli interessi. La recente sentenza della cassazione ha indotto la società ad accantonare prudenzialmente un fondo rischi di €/Mln 9.

In ambito tributario è ancora in corso il contenzioso relativo alla richiesta di rimborso Irap assolta 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.

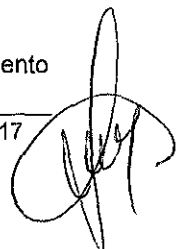
In ogni caso, a prescindere dagli esiti e in linea con un comportamento prudentiale, l'Azienda ha sempre computato e versato l'Irap in formula piena.

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

La società ANM, congiuntamente al Comune 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.

Entrambi i ricorrenti devono procedere all'esecuzione del predetto giudicato con conseguente rassegna dei fondi regionali.

Nella delibera 537/2012 il Comune di Napoli ha preso comunque atto della sentenza, dando così legittimità al credito in oggetto; si è provveduto, pertanto, ad iscrivere la posta creditoria, per Euro/000 3.930, 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 dal 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."*

Successivamente, 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 ANM ha incassato l'importo di Euro 3.500 mila, di cui Euro 1.700 mila ad integrazione delle annualità 2011 e 2012 ed Euro 1.800 mila a titolo di contributo rinnovo contrattuale per il medesimo periodo.

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 delle Regione Campania in merito al contenzioso per conguaglio adoperati dalla Regione delle risorse ex art.10 LR 16/83 riferiti agli anni 1994-97, ha riformato la sentenza n. 977/2013 della Corte d'Appello, favorevole ad ANM, con rinvio in Corte d'Appello.

Negli anni 1994-1996 la Regione ha erogato 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 determina i contributi ex art. 10 LR 16/83 effettuando dei conguagli positivi e negativi (con un netto complessivo negativo) per tutte le aziende TPL ed in particolare con un conguaglio complessivo negativo per ANM pari Euro 44,9 mln a cui si aggiungono nel 2005 Euro 6,4 mln per l'anno 1997 come risulta dal decreto dirigenziale 66/05 per un valore complessivo di Euro 51,3 mln. 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 Euro 49,5 mln. Tale importo, per Euro 1,3 mln già erogato con decreto dirigenziale 327/2000, viene portato per il valore residuo di Euro 48,2 mln compensazione del conguaglio 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 Euro 48,2 mln 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 Euro 48,2 mln oltre agli interessi. La recente sentenza della cassazione ha indotto la società ad accantonare prudenzialmente un fondo rischi di Euro 9 mln.

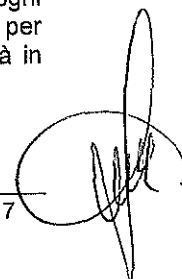
In ambito tributario è ancora in corso il contenzioso relativo alla richiesta di rimborso Irap assolta sui contributi erogati a copertura maggior costo del lavoro, nonostante la validità delle argomentazioni addotte, avversate dalle Commissioni tributarie per la natura definita confessoria del servizio 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, a 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.

#### *-Contenzioso con i dipendenti*

Per quanto concerne i contenziosi con i dipendenti, questi attengono alla essenzialmente alla Controllata ANM per i ricorsi pendenti al 31/12/2017 ed il numero di vertenze rilevato è di 202 con il coinvolgimento di 210 lavoratori, registrando una diminuzione del 15,8% dei ricorsi e del 31% dei ricorrenti rispetto all'anno 2016.

I dati confermano il trend discendente delle notifiche di nuovi ricorsi giudiziari verificatosi negli ultimi 4 anni come risultato di una pluralità di fattori: le numerose vittorie riportate frutto delle nuove linee di difesa, della cura meticolosa della strategia difensiva e dell'istruttoria in fatto e in diritto, l'attivazione di percorsi conciliativi relativamente alle vertenze ad alto rischio soccombenza, la battuta di arresto delle vertenze di filone (trattasi di giudizi aventi la medesima *causa petendi* e lo stesso *petitum* promossi da una pluralità di lavoratori). In particolare, si evidenziano.

- o il filone "storico" relativo al riconoscimento dell'indennità agente unico per tutto il personale viaggiante. Arrestatosi nel corso del 2016, a fronte del mutato orientamento del Tribunale di Napoli a seguito dell'adozione della nuova linea difensiva impostata dall'Azienda e della condanna alle spese legali per i lavoratori risultati soccombenti, il filone è rientrato nel percorso conciliativo attivato da ANM limitatamente alle vertenze risultate sfavorevoli all'Azienda in anni precedenti onde scongiurare le relative quantificazioni (tra il 2015 e il 2017 sono state transatte ca. 180 posizioni),
- o il filone relativo al riconoscimento dell'indennità di diaria ridotta per il personale viaggiante che opera in ambito extraurbano, anch'esso quasi completamente arrestatosi, in termini di riduzione di notifiche di nuovi ricorsi e reclami, per effetto dell'utilizzo, nella nuova linea difensiva aziendale, dell'Accordo sindacale aziendale del 30/07/2012;
- o il filone "storico" denominato "due giugno" storicamente perdente per l'Azienda in sede giudiziaria e già interessato da un impegnativo percorso conciliativo per la definizione delle vertenze di quantificazione, si è cristallizzato e concluso nel corso 2017. Il numero delle posizioni conciliate è stato di ca. 300 negli anni 2015-2017
- o L'Unità Contenzioso ha focalizzato una particolare attenzione su tale tipologia di vertenze soprattutto a seguito della sottoscrizione del CCNL di categoria 28/11/2015 che ha disciplinato, finalmente, la materia delle ex festività soppresse da cui ha avuto origine il filone denominato 2 giugno. E' un filone che coinvolgeva a livello potenziale tutti i dipendenti.
- o Tale chiarezza normativa "per il futuro" ha consentito di affrontare in maniera definitiva le situazioni pregresse: l'unità Contenzioso ha partecipato al tavolo tecnico in sede ASSTRA

per individuare le linee di gestione comuni ed attuare un'azione preventiva conclusasi con la pubblicazione di apposito ordine di servizio, trattandosi di un filone che coinvolgeva a livello potenziale tutti i dipendenti

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

In questa sede vanno altresì evidenziati i filoni potenzialmente rischiosi, segnatamente quello relativo al terzo elemento salariale e quello relativo al premio di risultato 2016.

Nel primo caso gli sviluppi alternativamente positivi e negativi di tale annosa tipologia di vertenza - nelle aule di Tribunale/Corte di appello e Cassazione da oltre 10 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 a seguito di alcune sentenze di Cassazione sfavorevoli ed ha una portata espansiva elevata per il coinvolgimento potenziale di oltre 200 persone. E' da segnalare che le prime cause gestite in Tribunale con una nuova impostazione difensiva si sono concluse con esito positivo per l'Azienda sia nel corso del 2017 che nel primo semestre 2018.

Nel secondo caso 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 175.000,00.

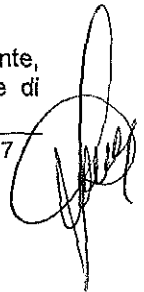
Da ultimo si segnala, per la peculiarità del caso, il filone di vertenze promosso dagli ex dipendenti della Società Eagle Service (in fase di liquidazione) per il riconoscimento di differenze salariali non percepite. I giudizi sono stati attivati anche nei confronti di ANM, per vincolo di solidarietà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

Tra le cause, di filone e non, conclusesi positivamente per l'Azienda si evidenziano:

- a) Per il particolare valore economico e numero di vittorie in Cassazione, si segnalano le vertenze in materia di Competenze Accessorie Unificate (CAU) promosse da un gruppo di lavoratori per il riconoscimento di una voce salariale mensile, fissa e continuativa, denominata CAU B.

Le CAU, derivando dalla contrattazione nazionale come istituto retributivo, spettano a tutti i dipendenti, ma, per effetto di una pluralità di Accordi sindacali aziendali sottoscritti negli anni 2001 e 2006, gli importi assumono valore diverso in funzione dell'anno di assunzione e della tipologia contrattuale (contratto di formazione o a tempo indeterminato).

Tra il 2016 e il 2017 si sono concluse positivamente per l'Azienda le oltre 40 cause giunte, tra alterne vicende, in Cassazione: da qui originano le più significative procedure di



recupero crediti attivate dall'unità Contenzioso 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 (stima media pro capite 20 000,00).

E' da segnalare come il precedente giurisprudenziale consolidatosi in Cassazione nelle vertenze denominate CAU B e la relativa impostazione difensiva siano stati utilizzati sia da altre società del settore sia dalla stessa ANM anche in altri ambiti di contenzioso (vedasi caso del nuovo terzo elemento salariale).

- a) nell'ambito delle mansioni superiori, numerose sono state le vittorie dell'Azienda, ma in tale sede si fornisce evidenza, per il valore economico, dell'esito positivo di due vertenze aventi ad oggetto la rivendicazione della qualifica di dirigente promosse da due responsabili di unità (stima rischio 200 000,00 euro) nonché di quella attivata dagli eredi di un ex dipendente per il riconoscimento del parametro retributivo 230 per un valore di euro 300.000,00 ca.,
- b) tra le vertenze singole di particolare valore economico si segnala quella in materia di risarcimento di danno biologico (più di 800.000,00 euro) in favore degli eredi di ex dipendente aziendale vinta totalmente con condanna alle spese.

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 vario titolo non escluso il danno biologico a seguito di esposizione amianto che possono avere impatti estremamente critici sia in termini gestionali che finanziari. A riguardo è da segnalare la recente notifica del ricorso degli eredi di ex dipendente per risarcimento danno biologico da esposizione amianto per un valore di ca. 1,4 mil/euro;
- 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/euro

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 rischio soccombenza e l'attivazione, laddove possibile, di politiche del personale finalizzate ad evitare l'incremento del fenomeno.

#### *Transazioni*

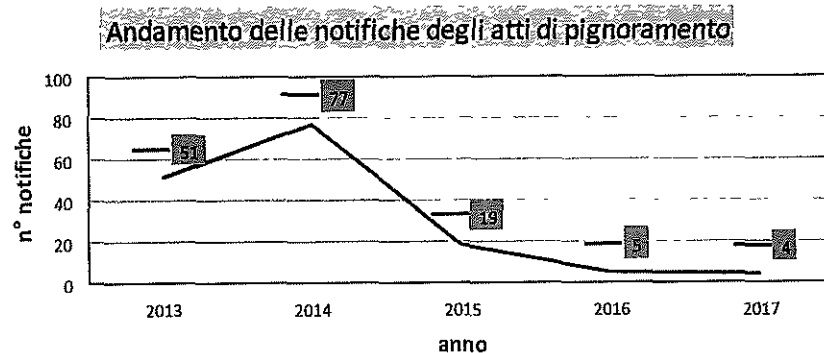
Al fine di ridurre il numero di contenziosi è stata favorita dalla Società tra il 2015 ed il 2017 la risoluzione in forma conciliativa sia dei filoni di ricorsi (quali, ad esempio, tempi di campi, quantificazioni agente unico e due giugno, etc.) sia di vertenze singole, ad alto rischio di soccombenza.

Si evidenzia che tale attività, laddove attivata sui reclami gerarchici (come avvenuto per una parte del filone tempi di cambio), consente la definizione di vertenze con certezza di soccombenza a costi significativamente più bassi delle conciliazioni di ricorsi giudiziari in quanto, tra l'altro, non prevede la voce spese legali. Il percorso intrapreso ha avuto una ricaduta positiva in termini di risparmio stimata in ca 2 mil/euro

Per conseguire tali risultati è stato necessario intraprendere trattative ad ampio raggio con

gli avvocati di controparte interessati, con effetti positivi anche su altre criticità, come la gestione degli atti di pignoramento, per i quali si è registrato un trend discendente con tutti i vantaggi del caso.

Ovviamente tale tipologia di percorso si è interrotta a seguito della presentazione 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 2015-2017 a seguito di vicende giudiziarie conclusesi con la vittoria dell'Azienda e la condanna alle spese per i ricorrenti.

Tale fattore costituisce deterrente di forte impatto per coloro che intendono presentare cause temerarie o meramente strumentali.

L'importo complessivo del recupero tra atteso e realizzato (2014-2018) includendo sorta e spese legali si attesta in circa 1,6 mil/euro; tuttavia la stima di recupero non è quantificabile in ragione di anno.

In tale importo sono incluse le somme da recuperare dall'Azienda a titolo di CAU B in seguito alle sentenze di Cassazione di cui sopra.

Allo stato sono stati raggiunti, complessivamente tra sorta e spese, quasi 200 accordi bonari per la restituzione di ca. euro 900.000,00 (stima).

Il recupero bonario si attuerà su pluralità di anni tramite bonifici e trattenute sui cedolini paga dei lavoratori

Laddove non si è raggiunto l'accordo sono state attivate le procedure giudiziarie, in particolare sono stati attivati oltre 30 giudizi per un recupero atteso stimato in ca. 480.000,00 euro.

#### *Affidamenti*

Per effetto della riduzione dei ricorsi notificati e delle transazioni relative a vertenze di mera quantificazione, è conseguentemente diminuito il numero degli affidamenti di vertenze a legali esterni il cui costo unitario è stato sostanzialmente contenuto entro un

valore medio pari ad euro 1400,00/1500,00.

Affidamenti	N° di vertenze affidate avvocati esterni
2015	155
2016	149
2017	107
Giugno 2018	98

#### 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 2016, il Gruppo.
- non ha causato danni all'ambiente per cui è stata dichiarata colpevole in via definitiva;
- non è stata oggetto di sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali;
- non ha prodotto emissioni gas ad effetto serra ex lege 316/2004,
- non ha registrato morti sul lavoro relativi a personale iscritto a libro matricola, per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- non ha rilevato infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto a libro matricola per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
- non ha ricevuto addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti e cause di *mobbing* per cui la società è stata dichiarata definitivamente responsabile

Con riferimento alla nostra controllata, rileviamo che nel corso dell'anno 2017, 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 certificazioni 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

#### ➤ **Mantenimento delle certificazioni**



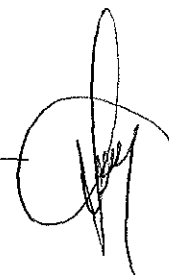
In tale ambito sono stati assicurati tutti gli interventi occorrenti (risoluzione non conformità, osservazioni, procedure, modulistica, registrazioni, organizzazione, etc.) ed il coordinamento delle attività interne per la realizzazione delle Verifiche d'ispezione condotte dagli Enti di Certificazione, mirate al mantenimento delle seguenti certificazioni:

- Certificazione ISO 9001 (Qualità) avente come oggetto "progettazione ed erogazione del servizio di trasporto su ferrovia e funicolare" con scadenza in data 11/07/2018;
  - Certificazione ISO 14001 (Ambiente) avente come oggetto "progettazione ed erogazione del servizio di trasporto plurimodale urbano ed extraurbano (autobus, tram, filobus) e trasporto verticale di persone (ascensori)" con scadenza in data 24/07/2018;
  - Certificazione ISO 9001 (Qualità) avente come oggetto "progettazione ed erogazione del servizio di trasporto plurimodale urbano ed extraurbano (autobus, tram, filobus) e trasporto verticale di persone (ascensori)" con scadenza in data 24/07/2018,
- **Conseguimento nuove certificazioni.** Nel corso del 2017 l'azienda ha avviato un progetto di integrazione dei servizi di certificazione volta al conseguimento attraverso un unico Organismo accreditato della conformità dei propri processi alle seguenti norme:
- ISO 9001:2015 (Qualità)
  - ISO 14001:2015 (Ambiente)
  - ISO 45001:2018 (Sicurezza)
  - 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 SGI aziendale (regolamenti/procedure/istruzioni/modulistica);
- Carta della Mobilità di A.N.M. S.p.A. – Riferimento dati anno 2016 - 2017,

**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 2017 l'unità CSA della controllata ANM ha provveduto ad assicurare gli adempimenti normativi relativi a Sicurezza del Lavoro, Ambiente e Massa Vestiaro di ANM Spa.

In particolare nel 2017 si è proceduto alla revisione dell'intero DVR dell'area sosta, condiviso e strutturato con l'AU.

Si sono gestiti gli adempimenti sicurezza quali riunioni periodiche con Rls, riunione annuale ai sensi dell'art. 35 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 2017.

Nel corso del 2017 si è svolta e conclusa la campagna di rilievo vibrazioni in tutta l'azienda, in particolare è stata eseguita da CODIME una massiva campagna di rilievo su tutta la flotta di autobus/filobus/tram in esercizio.

Sono state eseguite le campagne di rilievo strumentale (sempre da parte di CODIME) di inquinamento dell'aria e rumore dei depositi autobus di Carlo Terzo e Cavalleggeri Aosta.

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

Nel corso del secondo semestre 2017 è stata eseguita presso il sito Cavalleggeri Aosta campagna di rilievo e successiva caratterizzazione in laboratorio del materiale isolante delle tubazioni dell'impianto di riscaldamento (amianto)

Sono stati redatti i DUVRI di tutti gli appalti ed affidamenti esterni condotti da Anm per il 2017.

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).

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

In tema ambiente è stata eseguita la procedura annuale dei MUD con comunicazione alla

Camera di Commercio, nonché gli adempimenti annuali SISTRI per il mantenimento del sistema.

Sono stati aggiornati gli organigrammi Sicurezza e Ambiente.

Per quanto attiene la massa vestiario è stata eseguita la gestione ordinaria del magazzino divise ed è stata eseguita la procedura di acquisto di 250 gilet per VTV e predisposto l'acquisto per le divise estive ed invernali di AT e VTV.

E' stata eseguita l'attività di reintegra delle cassette di pronto soccorso della direzione e dell'area gomma.

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

Nel corso del 2017 si sono susseguiti due Responsabili della Prevenzione Corruzione e Trasparenza

Con determina dell'Amministratore Unico n. 2 del 31/01/2017, è stato redatto il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT) per il triennio 2017-2019 e contestualmente pubblicato sul Portale della Trasparenza.

Tale Piano, in conformità a quanto prescritto dalle determinate dell'ANAC in merito per le società partecipate, è stato strutturato come una parte speciale del Modello Organizzativo Gestionale ex D Lgs 231/01smi (MOG) e, pertanto, la mappatura dei processi sensibili e le connesse misure di prevenzione, comprendono sia le fattispecie di reato previste dalla legge n. 190/2012 s.m.i. sia quelle previste dagli artt. 24, 25 e 25 decies del D. Lgs. 231/2001 s.m.i.

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


- l'allegato A): elencazione dei reati rilevanti, ai fini della legge 190/2012 e D Lgs. 231/01,
- l'allegato B): mappatura analitica dei rischi e delle misure di prevenzione,
- l'allegato C): elenco degli obblighi di pubblicazione ex D. Lgs 33/2013 e relativi responsabili.

Nello specifico nel PTPCT sono previste 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 sono state attuate nel corso dell'anno per la costante attività di coordinamento e monitoraggio effettuato dall'Unità TAP e che si è concretizzata nella redazione di una serie di direttive/circolari interpretative della normativa in materia di anticorruzione e trasparenza e nella predisposizione di una serie di procedure ed iter interni tesi ad assicurare un'uniforme applicazione delle normative di riferimento.

Tra le misure previste sono state realizzate:

- ❖ l'aggiornamento del Programma Triennale per la trasparenza e l'integrità per il triennio 2017-2019,



- ❖ revisione della mappatura degli adempimenti di pubblicazione alla luce delle modifiche introdotte dal D. Lgs. 97/2016 e dalla successiva Determina ANAC n. 1134/2017 e delle modifiche organizzative,
- ❖ ridefinizione delle credenziali d'accesso alla piattaforma software ai soggetti coinvolti nel processo,
- ❖ Il presidio ed monitoraggio degli adempimenti di pubblicazione,
- ❖ aggiornamento della modulistica in materia di accesso civico in seguito alla Determina ANAC n. 1309 del 28/12/2016 e alla circolare applicativa,
- ❖ Istituzione registro degli accessi e pubblicazione dello stesso sul portale "Società Trasparente",
- ❖ ulteriore informatizzazione dei dati oggetto di pubblicazione nella sezione "bandi di gara e contratti" del portale Società Trasparente anche al fine di facilitare la creazione del file XML da pubblicare annualmente secondo le disposizioni ANAC,
- ❖ aggiornamento modulistica delle dichiarazioni annuali, rese dai titolari degli incarichi dirigenziali.

#### **Privacy**

Con riferimento alla nostra controllata, in merito alla 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*, l'Unità TAP ha analizzato le attività da svolgere per conformarsi alle prescrizioni del suddetto regolamento, che è divenuto applicabile soltanto nel maggio 2018

A partire dal 2017 presso l'Associazione ASSTRA è stato istituito un gruppo di lavoro al quale ha partecipato per l'ANM il Responsabile dell'Unità TAP, collaborando alla redazione di alcuni documenti in materia, che possono costituire un valido supporto per consentire ad ANM di adeguarsi al nuovo sistema normativo.

#### **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 2017, 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 ed evoluzione prevedibile della gestione**

#### **Evoluzione prevedibile della gestione**

L'inizio del 2017 è stato caratterizzato da una sensibile flessione delle vendite di biglietti rispetto all'analogo periodo del 2016, probabilmente da mettere in relazione con la *progressiva riduzione dei servizi erogati (diminuzione di mezzi circolanti e risorse alla guida, chiusura per manutenzione ventennale della Funicolare Centrale)* e con la mancanza della spinta propulsiva dell'iniziativa "Linea Sicura" che aveva spinto fortemente le vendite fra la fine del 2015 e l'inizio del 2016.

Nel corso dell'anno, però, si nota un'inversione di tendenza dovuta a.

- significativo aumento delle vendite dei titoli Albus, per effetto del maggiore traffico passeggeri registrato all'aeroporto di Capodichino;
- incremento tariffario sui titoli di corsa semplice e orari, aziendali e integrati, entrato in vigore dal 12 giugno 2017.

Nel corso dell'anno 2018 è stato avviato, lo sviluppo di un progetto "Controlleria unica" avente fra gli obiettivi:

- professionalizzare la figura del Controllore aziendale;
- unificare i due gruppi che operano in maniera separata in ambiente ferro e trasporti di superficie, creando squadre miste con maggiore impatto ed efficacia;
- informatizzare i processi di gestione, programmazione ed esecuzione dei controlli passeggeri, inclusa l'emissione informatizzata dei processi verbali;
- migliorare la capacità di monitoraggio e controllo del fenomeno dell'evasione tariffaria attraverso l'applicazione di metodologie standard di rilievo dei dati, la produzione di report periodici e l'attuazione di azioni correttive.

Il progetto, supportato da alte azioni volte ad aumentare il numero di controllori in campo e a fornire alle squadre un adeguato supporto da parte delle Forze dell'Ordine dovrebbe portare a una sensibile riduzione del tasso di evasione dei servizi su gomma entro il 2019 e il conseguente aumento dei ricavi da traffico.

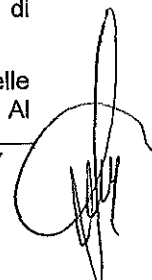
Nel corso del 2018 è anche previsto l'ottenimento dell'autorizzazione regionale all'incremento tariffario per il biglietto di corsa singola ANM di ulteriori € 0,10 e altrettanto per il 2019, con un beneficio economico stimabile in circa €/mln 2 per anno.

Con riferimento ai servizi alla mobilità, a partire dal mese di giugno 2017 (ORDINANZA DIRIGENZIALE N. 06 del 12.05.2017 della DGC n.132 del 15.03.2017), sono state modificate le politiche tariffarie dei parcheggi Policlinico, Frullone, Pianura e CdN.

I parcheggi di struttura del CdN fanno registrare una contrazione della domanda ed una riduzione degli incassi sia di sosta occasionale sia di abbonamenti: probabilmente la trasformazione della tariffa forfettaria in tariffa oraria ha favorito la migrazione di una parte della clientela verso altre strutture più economiche presenti nella zona.

Nel mese di marzo 2017 è stato riaperto al pubblico, dopo diversi mesi di chiusura all'esercizio e a valle di interventi di ampliamento e riqualificazione, il Parcheggio di struttura di Ponticelli in Via Argine.

Sono stati ultimati i lavori di ristrutturazione del parcheggio Mancini in attesa delle autorizzazioni della Sovrintendenza, la cui capienza aumenterà di circa il 40%. Al



parcheeggio Monaldi sono terminati i lavori edili ed è in ordine un nuovo sistema di cassa automatica, entrambe le ristrutturazioni porteranno un incremento dei ricavi.

Per la sosta a raso da luglio 2017 si sono attivate campagne di controllo della sosta con squadre dedicate sulle zone potenzialmente più remunerative.

#### **Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio**

In data 25 giugno 2018, all'esito di una verifica iniziata il 5 marzo dello stesso anno, la Direzione Regionale Campania dell'Agenzia dell'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 7.975.095;
- 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 2019, 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 2019 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.

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 alle luce delle disposizioni del nuovo OIC 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.

La ANM 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 della controllata e del "Piano strategico di risanamento stabile e di rilancio 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 31.12.2015 (€/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 €/mln 54 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**

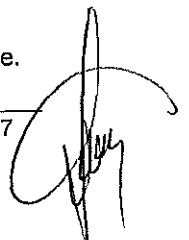
Lo slittamento delle misure sul personale e degli aumenti tariffari previsti nel piano 2017-19, ma soprattutto il mancato aumento delle risorse regionali destinate al TPL nel Comune di Napoli, ha determinato il perdurare della situazione di disequilibrio finanziario. La controllata ANM versa in una situazione di squilibrio, 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.

Nella situazione di grave crisi in cui versa il Gruppo in data 22 dicembre 2017, ANM ha presentato domanda di concordato preventivo ex art. 161, co. 6, l fall, in data 22 dicembre 2017 con riserva di successivo deposito del piano di ristrutturazione.

A seguito dell'accoglimento da parte del Tribunale di Napoli di tale istanza, in data 3 luglio 2018 la ANM ha depositato il ricorso per l'ammissione a tale procedura concorsuale, corredato del relativo piano concordatario. In data 5 dicembre 2018, lo stesso Tribunale di Napoli, con proprio decreto, ha dichiarato aperta la procedura di concordato preventivo ex art. 161, comma 6, L.F., fissando alla data del 28 marzo 2019 l'udienza dei creditori per la votazione della proposta di concordato, udienza poi prorogata alla data del 2 luglio 2019.

I principali interventi contenuti in tale piano, miranti 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.



Nell'ambito della descritta procedura concorsuale, si evidenzia che la veridicità dei dati aziendali e la fattibilità del piano della ANM, redatto con il supporto di un consulente esterno, oltre alla funzionalità dello stesso al miglior soddisfacimento dei creditori, sono state oggetto di attestazione ex art 161, comma terzo, L.F., da parte del professionista incaricato. Tale piano, prevede un'ipotesi di continuità diretta dell'attività caratteristica della società controllata 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. Ed in particolare.

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

2. Per quanto riguarda il contratto di servizio nell'area urbana di Napoli, si prevede 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 recupera un sostanziale equilibrio operativo a seguito di una serie di azioni che sono già in corso di implementazione e sono volte ad incrementarne la redditività attraverso efficientamento dei processi di controllo .

4. Si prevede la cessione dei due immobili di proprietà della ANM 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.
- Nuova organizzazione e cambio del management.

Sulla base del piano si prevede che la ANM torni in bonis alla fine del 2019 con un patrimonio netto di Euro 14 milioni.

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 la nostra Controllata, il bilancio d'esercizio della controllata è stato predisposto con criteri di funzionamento, adottando tuttavia le cautele valutative che la situazione di crisi impone.

Con riferimento alla controllata, ritrovandosi questa nella situazione di cui all'Art 2446 c.c, in data 4/08/2017 la Napoli Holding ha proceduto all'azzeramento delle perdite registrate, presentando una situazione ex art 2482 bis al 30/06/2017 riservandosi di riconvocare una nuova Assemblea allorquando la Controllata avesse chiuso il proprio rendiconto 2016 e di conseguenza anche la Napoli Holding avesse predisposto il proprio bilancio.



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.

Con riferimento a quanto appena detto, 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 e nella realizzazione delle azioni e delle ipotesi utilizzate alla base del summenzionato piano, e che risultano connessi 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 2017.

#### **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**

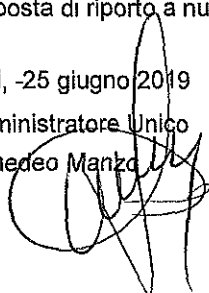
Il ricorso al maggior termine si è reso inevitabile per la ritardata approvazione del bilancio alla medesima data della società controllata.

#### **Proposta destinazione del risultato dell'esercizio**

Signori soci,  
tenuto conto del risultato di esercizio, si propone all'assemblea di approvare il bilancio chiuso al 31 dicembre 2017, così come predisposto dall'organo amministrativo, in uno con la proposta di riporto a nuovo della perdita conseguita da Napoli Holding.

Napoli, -25 giugno 2019

L'Amministratore Unico  
dr. Amedeo Manzo



## RENDICONTO FINANZIARIO

Flussi Finanziari (migliaia di euro)

A. Flusso Finanziario della gestione reddituale	2017	2016
Utile d'esercizio	4 508 -	17 305
Imposte sul reddito	30	747
interessi passivi	2 083	2 285
1) Utile prima delle imposte e degli interessi	2.394 -	14.273
Accantonamenti	8 572	25 829
Ammortamenti e svalutazioni per perdite durev. di valore	4 808	6.256
2) Flusso finanziario prima delle variazioni di CCN	10.986	17.812
Decremento (incremento) rimanenze	416 -	16
Decremento (incremento) crediti vs clienti	5.852 -	12 245
Decremento (incremento) crediti vs collegate	3 444 -	2 515
Decremento (incremento) crediti vs controllanti	36.632	33 850
Decremento (incremento) altri crediti	8 696 -	7.102
Decremento (incremento) ratei e risconti attivi	1 061	5 154
Incremento (decremento) debiti vs fornitori	5.114	2.909
Incremento (decremento) debiti vs controllanti	4 261 -	4.645
Incremento (decremento) debiti vs altri	4 384 -	8 835
Incremento (decremento) ratei e risconti passivi	419 -	5.677
3) Flusso finanziario dopo le variazioni di CCN	42.564	43.179
interessi passivi	2.083 -	2.285
imposte sul reddito	30 -	747
(utilizzo fondi)	9.216 -	48.598
<b>A FLUSSO FINANZIARIO DELLA GESTIONE REDDITUALE</b>	<b>31.235 -</b>	<b>8.451</b>
<b>B. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO</b>		
immobil. Tecniche	10 511 -	3.605
immobil. Immateriali	814 -	1 510
immobil. Finanziarie	0	-
<b>B. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' D'INVESTIMENTO</b>	<b>11.325 -</b>	<b>5.115</b>
<b>C. FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>		
aumento del capitale sociale	9 952	
versamento soci	-	
dividendi	-	
Incr./(decr.) debiti a breve termine v/banche	5 816	10.019
Incr./(decr.) debiti a medio/lungo termine	440 -	271
<b>C. TOTALE FLUSSO FINANZIARIO DELL'ATTIVITA' DI FINANZIAMENTO</b>	<b>3.696</b>	<b>9.748</b>
<b>Incremento (decremento) disponibilità liquide</b>	<b>23.605 -</b>	<b>3.818</b>
disponibilità liquide iniziali	2 038	5 856
disponibilità liquide finali	25.643	2 038
differenze di quadrature	0	-
	25 643	2 038

0