Reg. Imp. (NA) 07942440632

Rea (NA) 682806

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

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

C.F. 07942440632 - P.I. 07942440632

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

Capitale sociale euro 5.659.987 i.v.

# Relazione sulla gestione al bilancio consolidato al 31.12.2021

Signori soci,

il bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2021 che viene sottoposto al Vostro esame ed alla Vostra approvazione, chiude con un utile di esercizio di euro 16.658.409, al netto di:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |
|  |  |  | **Euro** |
| a) | Imposte correnti anticipate e differite | € |  142.263 |
| b) | Ammortamenti e svalutazioni | € | 10.790.158 |
| c) | Accantonamenti per rischi | € |  3.885.312 |

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

###### I principali indicatori della gestione

Di seguito si indicano i principali indicatori economici-patrimoniali della gestione dell’anno 2021 confrontati con il precedente esercizio:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| (in migliaia di euro) | **2021** | **2020** |
|  |  |  |
| Valore produzione | 202.006 | 175.779 |
| Ebitda | 32.877 | 16.622 |
| Utile/perdita al lordo delle imposte | 16.801 | 5.196 |
| Utile (Perdita) | 16.658 | 1.711 |
| Totale attivo | 235.922 | 267.616 |
| CCN (capitale circolante netto) | 10.756 | 4.487 |
| Patrimonio netto | 53.682 | 37.024 |
| Numero dipendenti | 1.889 | 1.962 |

Come si evince dai dati sopra riportati:

* il valore della produzione si è decrementato di euro 26.227 mila (12,98%);
* l’Ebitda (margine operativo al lordo degli ammortamenti e accantonamenti), che individua la capacità del Gruppo di autofinanziarsi, è positivo e pari a euro 32.877 mila, con un incremento di euro 16.255 mila rispetto al 2020;
* l’utile, al lordo delle imposte, è passato da euro 5.196 mila a euro 16.801 mila. L’utile Netto del gruppo è pari ad euro 16.658 mila;
* il capitale investito (totale attivo) si è decrementato per effetto soprattutto della riduzione della giacenza della liquidità conseguente principalmente al pagamento da parte della ANM della debitoria privilegiata pregressa verso l’Erario e gli Istituti previdenziali sociale, conformemente al piano di rientro previsto dall’accordo di ristrutturazione. Il capitale circolante netto è positivo e si è incrementato rispetto allo scorso esercizio, segnatamente in forza della riduzione della debitoria privilegiata di cui si è detto che ha più che compensato la riduzione della creditoria verso le imprese collegate e verso altri.
* Il numero dei dipendenti al 31/12/2021 è pari a 1.889 unità con la riduzione rispetto al 2020 di 73 unità.

###### Contesto generale

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

L’Azienda Napoletana Mobilità (ANM) S.p.A. è affidataria dei servizi di TPL e della sosta, operante in regime di “in *house providing”* e soggetta al “*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 contratti di servizio in essere con la Napoli Holding S.r.l. ed il Comune di Napoli riguardano, rispettivamente, il TPL in ambito urbano e i servizi ausiliari alla mobilità quali la sosta, la manutenzione della segnaletica e degli impianti di controllo del traffico; tali contratti definiscono le attività affidate alla Società, le modalità di gestione dei servizi ed i relativi corrispettivi economici.

Per l’anno in questione, i rapporti per la gestione dei servizi autofilotranviari, degli ascensori pubblici, delle Linee 1 e 6 della metropolitana nonché delle 4 funicolari cittadine sono stati formalizzati con il Contratto di Servizio stipulato, nell’anno 2014, con la Napoli Holding S.r.l., così come modificato, all’articolo 4, dalla D.G.C. n. 839/2015. In attuazione della D.G.C, n. 183 del 12 giugno 2020, il contratto, in scadenza al 31 dicembre 2019, è stato prorogato dal socio/committente con atto di proroga rep. 8511, racc. 4769 del 3 novembre 2020 fino al 31 dicembre 2020 con estensione automatica fino al 2022 a seguito dell’approvazione del bilancio previsionale 2020-2022 del Comune di Napoli. La proposta al Consiglio del bilancio 2020-2022 di cui alla DGC 357/2020 è stata approvata dal Consiglio comunale in data 10 dicembre 2020 con delibera n. 25; il contratto è, pertanto, prorogato fino al 31 dicembre 2022. Attualmente non è stata ancora formalizzata la prosecuzione del rapporto contrattuale oltre la scadenza del 31 dicembre, ma tuttavia nel bilancio comunale 2022-2024 sono previsti gli stanziamenti comunali per il TPL nella misura annuale di €/milioni 48, coprendo quindi il servizio fino a dicembre 2023. D’altro canto, lo stesso contratto in essere obbliga la Società alla prosecuzione del servizio fino al subentro di un eventuale nuovo operatore.

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

Le procedure di gara per l’affidamento dei servizi di TPL nella Regione Campania allo stato non hanno portato all’aggiudicazione per nessuno dei lotti in gara. In particolare, l’iter per l’avvio delle procedure di gara per il lotto 5 (servizi nel Comune di Napoli) si trova ancora nella fase inziale con la pubblicazione, sulla Gazzetta Europea dell’avviso di pre-informazione avvenuta in data 12 agosto 2019. La Regione Campania, con determina direttoriale n. 66 del 22 febbraio 2021, si è avvalsa della facoltà, prevista dall’art. 92 comma 4ter del DL 18/2020, convertito con la legge n. 27/2020, di sospendere le gare non ancora definitivamente aggiudicate per un periodo di 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell’emergenza della pandemia insorta nel 2020 e terminata il 31 marzo 2022. Solo recentemente la Regione ha ripreso il lavoro sulle procedure di gara individuando con la DGR 606 del 28 dicembre 2021 l’Acamir come stazione appaltante per i servizi TPL del lotto 5 (Comune di Napoli) e chiedendo ad ANM le informazioni di cui alla misura 4.5 della delibera ART 154/2019.

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

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

Negli anni 2020 e 2021 lo scenario nazionale e internazionale è stato caratterizzato dalla diffusione del virus Covid–19 e dalle conseguenti misure restrittive per il suo contenimento, poste in essere da parte delle autorità pubbliche dei Paesi interessati.

Tutto ciò, a partire da marzo 2020 e fino al termine dell’emergenza a fine marzo 2022, ha comportato l’emissione, a livello nazionale e regionale, di disposizioni che hanno introdotto pesanti restrizioni alla mobilità delle persone ritenute necessarie dalle Autorità per affrontare l’emergenza. Le restrizioni sono state particolarmente forti nella prima fase di lockdown (dal 9 marzo 2020 al 17 maggio 2020) con la chiusura di tutte le attività non ritenute indispensabili e forti limitazioni alla possibilità di spostamento, misure che inevitabilmente hanno avuto una immediata ricaduta negativa per il settore della mobilità.

Ulteriori forti limitazioni alla mobilità sono state stabilite in Campania laddove, da novembre 2020 fino al 26 aprile 2021, ad eccezione del periodo da metà gennaio a metà febbraio, a causa della classificazione della Regione tra le zone ad alto rischio contagio (zona rossa o arancione).

Nei vari DPCM emanati nel periodo emergenziale era previsto, tra le regole di distanziamento sociale, la riduzione della capacità di offerta in termini di posti (utilizzabili) per km con limiti massimi variabili in relazione all’andamento pandemico tra il 50% e l’80% della capacità ordinaria. Le limitazioni del riempimento dei veicoli di trasporti pubblico sono cessate a partire da aprile 2022. Le uniche restrizioni attualmente ancora in vigore riguardano l’obbligo di mascherina e di sanificazione.

Il perdurare della situazione di emergenza e delle restrizioni ha comportato anche nel 2021 una forte riduzione dei passeggeri e quindi dei ricavi da traffico, anche se leggermente inferiore a quella del 2020, anno in cui, nella fase di lockdown più stringente il calo dei passeggeri ha raggiunto il 90% rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente. La riduzione complessiva nel 2021 dei passeggeri e dei ricavi da traffico raggiunge il 50%.

Alle restrizioni alla mobilità non è stato possibile far conseguire una riduzione del servizio offerto in termini di vetture/bus-km proporzionale a quella della domanda di trasporto. La riduzione dei costi è stata quindi inferiore alla riduzione dei ricavi da traffico. ANM ha fatto ricorso ad una riduzione della prestazione lavorativa del personale, con accesso al fondo bilaterale di solidarietà istituito per le aziende di trasporto pubblico, solo nelle fasi caratterizzate da forte restrizioni agli spostamenti (inizio della pandemia e seconda ondata) e limitatamente a poche categorie di lavoratori.

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

* divieto di decurtazione del corrispettivo contrattuale: l’art. 92, comma 4 bis del DL 18/2020 convertito con modifiche con la legge 27/2020 vieta per il periodo dal 23 febbraio al 31 dicembre 2020 la decurtazione del corrispettivo o l’applicazione di penali in ragione del minor servizio effettuato. Tale divieto, in coerenza con la scadenza per lo stato di emergenza è stato fissato prima fino al 30 aprile 2021 dall’art. 13 comma 12 del DL 183 e successivamente esteso fino al 31 marzo 2022 dall’articolo 1 DL n. 221/2021;
* ristoro dei minori ricavi da traffico: un primo provvedimento è contenuto nell’art. 200 del DL 34/2020 (decreto “Rilancio”), convertito con la legge n 77/2020. Il decreto prevede lo stanziamento di 500 milioni a copertura delle perdite di ricavi da traffico dal 28 febbraio al 31 dicembre 2020 subiti dal settore di Trasporto Pubblico. Sulla base del decreto ministeriale che determina l’assegnazione di una prima tranche di 412 €/milioni ANM ha ricevuto nel mese di dicembre 2020 un contributo di circa €/milioni 4,7. L’importo residuo di €/milioni 88 è stato distribuito alle Regioni con decreto interministeriale 411/2020. Altri €/milioni 400 sono stati stanziati dall’art. 44 comma 1 del DL 104 del 14 agosto 2020 (convertito con la legge 176/2020) di cui €/milioni 300 destinati dall’art.1 del DL 111 del 8 settembre 2020 a finanziare rinforzamento dei servizi di trasporto con maggior carico e scolastici (i cosiddetti “servizi aggiuntivi”). Delle somme destinate ai servizi aggiuntivi solo €/milioni 83 sono stati utilizzati per tale scopo e la somma inutilizzata di €/milioni 337 è stata ridestinata alla finalità inziale di ristoro per i mancati ricavi da traffico e distribuito alle Regioni con i decreti interministeriali n. 411/2020, 541/2020 e 33/2021. L’art. 22 ter del DL 137/2020 stanzia l’ulteriore somma di €/milioni 390 per €/milioni 200 a titolo di ristoro e per €/milioni 190 utilizzabile per i servizi aggiuntivi. Una prima tranche di €/milioni 100 è stata ripartita alle Regioni con decreto interministeriale n. 61/2021. La maggior parte delle somme ripartite con decreto interministeriale ed erogate alle Regioni sono state trasferite alle aziende TPL nel mese di maggio 2021. La quota a favore di ANM è pari a €/milioni 5,5 (rif. DD 234/2021). Infine, l’art. 29 del DL 41/2021 incrementa le somme stanziate di €/milioni 800 destinate a compensare la riduzione dei ricavi da traffico subite dalle aziende TPL dal 23 febbraio 2020 fino al “termine dell’applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico individuate”. Il saldo 2020 determinato sulla base dei dati inseriti dalle aziende nella piattaforma informatica messa a disposizione dall’Osservatorio TPL è stato ripartito alle Regioni dal decreto interministeriale 546 del 31 dicembre 2021 e liquidato insieme ad un primo acconto 2021. La Regione Campania con determina dirigenziale n. 239 del 22 giugno 2022 ha trasferito un ulteriore importo di €/milioni 9,5 per il 2020 nonché un acconto 2021 di €/milioni 2,5 ad ANM liquidando per il 2020 il 90% dei ristori stabiliti dall’Osservatorio.
* rinvio di 6 mesi delle scadenze del 2020 per i concordati in essere: il governo ha tenuto conto, nel DL 23 del 08 aprile 2020 (“decreto Liquidità”) art. 9 comma 1, della particolare difficoltà per le società che si trovano a dover affrontare gli impegni derivanti da un piano di concordato rinviando di 6 mesi le scadenze previste per il 2020. Grazie a tale provvedimento la scadenza per il pagamento dei creditori privilegiati nel concordato ANM è stata prorogata a giugno 2021. Per l’approfondimento relativo alla procedura di concordato si rimanda al capitolo 1.3 della presente relazione.

Ulteriore evento straordinario che ha fatto valere i suoi effetti sul bilancio 2021 è stato, a partire dalla seconda metà del 2021, il forte incremento dei costi di energia elettrica, gasolio e metano, ulteriormente aggravato nel 2022.

Eventi significativi intervenuti nel corso dell’esercizio 2021 sono inoltre stati i seguenti:

* ANM ha costituito, insieme a ATM e ATAC, il Consorzio “Full Green” con l’obiettivo di costruire una cooperazione con analoghe realtà operanti nel medesimo settore insieme alle quali, tra l’altro, analizzare gli scenari tecnologici ai fini della conversione completa della flotta autobus da trazione diesel a trazione elettrica entro il 2026 in coerenza con le finalità di transizione ecologica previste e finanziate dal PNRR nell’ambito del quale, con DGC 60 del 24 febbraio 2022, l’azienda è stata individuata dal Comune di Napoli come soggetto attuatore degli interventi finanziati;
* è stato firmato l’accordo transattivo con la Regione Campania che chiude il contenzioso per le risorse TPL dei servizi effettuati negli anni 1994-1997. La Corte d’appello con sentenza 1814/2020 aveva condannato ANM alla restituzione di 51,3 Milioni di euro legati a conguagli negativi effettuati dalla Regione Campania negli anni 2000-2001 sui servizi svolti dalla società (allora ATAN) negli anni 1994-1997. Il debito generato dalla Sentenza, accertato nel bilancio 2019, si è ridotto, in ragione dell’inserimento del creditore Regione Campania tra i chirografari di classe 2, a circa 36 milioni. Grazie alla sottoscrizione dell’accordo transattivo è stato possibile ridurre ulteriormente in modo consistente la passività stabilita dalla sentenza. La rinuncia da parte della Regione agli interessi legali e la compensazione con le somme riconosciute dalla sentenza Consiglio di Stato 2323/2019 riguardante il contenzioso per la mancata erogazione dei contributi CCNL hanno determinato una sopravvenienza attiva di €/milioni 17 nel bilancio di ANM grazie al parziale rilascio del fondo accantonato.

###### Contesto operativo

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

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

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

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

ANM ha dovuto affrontare dal 2009 al 2015 tagli delle risorse destinate al TPL per circa 35 milioni di euro, di cui circa 15 milioni di euro legati alle risorse del Fondo Nazionale Trasporto distribuite dalla Regione Campania. Oltre al taglio delle risorse destinate al servizio, la Regione, a partire dal 2011, non ha più erogato i contributi a copertura dei costi aggiuntivi causati dai rinnovi del contratto collettivo con un valore di circa 15 milioni di euro. Nello stesso periodo si è verificato un significativo incremento degli oneri di esercizio dell’infrastruttura della linea metropolitana 1 con l’apertura della tratta Dante-Garibaldi e delle stazioni Università, Toledo, Municipio e Garibaldi. A tale proposito va evidenziato che i servizi su ferro di ANM sono stati contemplati nella distribuzione delle risorse TPL regionali per la prima volta dalla DGR 964/2010 con un importo di circa 13 milioni di euro ed una produzione di circa 2,3 milioni di vetture/km, e non prevedono alcuna remunerazione per i servizi delle funicolari. Con le delibere di giunta regionale 37/2012 e 503/2012 l’importo destinato ai servizi di trasporto nel Comune di Napoli è stato ulteriormente ridotto di circa €/milioni 6 nonostante l’incremento dell’estensione della linea. L’importo è rimasto invariato fino al 2020, quando la Regione con la DGR 414 ha aumentato le risorse per il bacino di Napoli di €/milioni 6. L’incremento delle risorse regionali a partire dal 2020 è stato comunque assorbito dalla riduzione equivalente delle risorse comunali.

Il peggioramento della situazione economico-finanziaria e patrimoniale ha indotto la società a presentare in data 22 dicembre 2017 domanda di concordato preventivo ex art. 161 comma 6 L.f..

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

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

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

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

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

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

1. nuova organizzazione, revisione della struttura organizzativa e delle conseguenti responsabilità;
2. ridefinizione dell’organico aziendale, contenimento dei costi ed armonizzazione del trattamento del personale;
3. ottimizzazione dei ricavi da traffico ed altri;
4. ridefinizione dei processi aziendali con l’obiettivo dell’efficientamento;
5. revisione dell’esercizio urbano e suburbano;
6. nuovi investimenti e rinforzi del parco mezzi;
7. riorganizzazioni logistiche e riduzione dei costi operativi.

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

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

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

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

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

Successivamente alla omologa avvenuta il 9 dicembre 2019 e sino alla data di approvazione del bilancio 2021, ANM ha perfezionato pagamenti in favore del privilegio per circa 65 milioni di euro, ivi inclusa la debenza verso l’erario di 31 milioni di euro, ed i risultati consuntivati, nonché i pagamenti previsti, risultano in linea con le previsioni del Piano stesso.

Il piano concordatario, dopo l’omologa avvenuta a dicembre 2019, è entrato nella fase di attuazione.

L’art. 9 comma 1 del DL 23 del 08 aprile 2020 (“decreto Liquidità”) art. 9 comma 1 ha consentito di rinviare di 6 mesi le scadenza del 2020 legate ai piani di ristrutturazione del debito. Nel caso del concordato di ANM la proroga ha riguardato il pagamento dei creditori privilegiati. Nel corso del 2021 la società ha quindi provveduto al pagamento dei creditori privilegiati che ad oggi risultano integralmente soddisfatti, ad eccezione delle seguenti partite:

* somme in contenzioso pretese dall’agenzia delle entrate a titolo di maggiori sanzioni ed interessi. È stata avviata una procedura di conciliazione giudiziale in relazione ai contenziosi in corso, che permetterebbe alla società di liberare rilevanti risorse dal libretto vincolato, a beneficio della continuità;
* Passività legate a contenziosi di lavoro incluse nel passivo concordatario non ancora arrivati a sentenza definitiva coperti da fondi di cassa vincolati;
* mutuo ipotecario: la soddisfazione del creditore, in base al decreto di omologa, è abbinata alla vendita degli immobili, operazione affidata al Commissario Liquidatore. A tal proposito, si rappresenta che sono andate deserte le due aste finora bandite per la vendita dei due immobili il cui ricavato è destinato a favore del concordato.

Conclusa la soddisfazione dei creditori per la quota certa e esigibile, ANM procederà a quella dei creditori chirografari. È in fase di elaborazione un piano di dettaglio per la soddisfazione di tutti creditori chirografari che prevede i primi pagamenti nel corso del 2022. Si richiama in questa sede che l’arco temporale di attuazione del Piano di concordato è di 5 anni e che, in conseguenza dei provvedimenti normativi in materia di crisi di impresa e conseguenti alla pandemia da Covid-19, esso si concluderà nel giugno 2025.

Con riferimento ai debiti chirografari si segnala in particolare la definizione del contenzioso con la Regione Campania che ha consentito di rilasciare il relativo fondo nella misura degli interessi legali maturati grazie alla rinuncia da parte della Regione e di rilevare e portare in compensazione un credito per i contributi a copertura dei rinnovi CCNL di anni passati con un impatto positivo di €/milioni 17. Il debito residuo di €/milioni 12,1 è per €/milioni 5,7 coperto da cassa vincolata. A seguito dello svincolo disposto dal tribunale fallimentare, nel mese di giugno 2022 ANM ha effettuato il pagamento della prima rata del debito come previsto nell’accordo transattivo.

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

Si segnala, infine, che il piano di concordato prevedeva la cessazione dei servizi TPL con subentro di nuovo gestore per il 2020, in considerazione della scadenza formale del contratto di servizio in data 31 dicembre 2019. Con riferimento a tale aspetto, è opportuno specificare quanto di seguito.

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

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

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

Considerato inoltre che:

1. nel bilancio previsionale 2022-24 del Comune di Napoli, approvato in Giunta con la delibera n. 202 ed in Consiglio con delibera Consiglio Comunale n. 21 del 28/06/2022, sono previsti stanziamenti di risorse comunali per i servizi di TPL pari a €/milioni 48 per ciascun anno del triennio, consolidando in tal modo il livello delle risorse disponibili anche per gli anni successivi al 2022 e segnatamente per gli anni 2023-2024;
2. alla data odierna l’iter per l’affidamento dei servizi TPL ed in particolare la procedura di gara per il lotto 5 (Comune di Napoli) si trova ancora nella fase inziale essendo stato pubblicato sulla Gazzetta Europea il solo Avviso di pre-informazione in data 12 agosto 2019 poi rettificato nel dicembre.

 In sostanza risulta pubblicato il preavviso di gara, mentre non risultano pubblicati gli avvisi di gara né resi pubblici gli avanzamenti sullo stato delle attività endoprocedimentali;

1. La Regione Campania, inoltre, con determina direttoriale n. 66 del 22 febbraio 2021, si è avvalsa della facoltà, prevista dall’art. 92, comma 4ter del DL 18/2020, convertito con la legge n. 27/2020, di sospendere le gare non ancora definitivamente aggiudicate per un periodo di 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell’emergenza della pandemia che ha caratterizzato l’anno 2020. Lo stato di emergenza è cessato in data 31 marzo 2022 e recentemente la Regione ha ripreso i lavori per l’avvio delle procedure di gara del lotto 5.

Alla luce, pertanto, di tali considerazioni si può prevedere per l’affidamento dei servizi TPL del Lotto 5, in fase di avvio della Regione Campania, tempi di espletamento della procedura non siano inferiori a 2 anni, onde ANM, in esecuzione di quanto previsto all’art. 1 del contratto di servizi in essere, deve continuare nello svolgimento dell’attività fino al subentro del nuovo gestore e quindi ragionevolmente fino alla fine del 2024.

Tale impostazione è stata coadiuvata da un apposito parere redatto per il bilancio 2021 da una società di consulenza di primario profilo.

###### La situazione economica

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



Il risultato dell’esercizio 2021 del gruppo, in netto miglioramento rispetto al risultato conseguito nell’esercizio 2020, risente in modo significativo della transazione firmata da ANM con la Regione Campania che chiude il contenzioso per le risorse TPL dei servizi effettuati negli anni 1994-1997 e genera un impatto positivo sul bilancio pari a €/milioni 17. Inoltre, si è registrato un leggero recupero di €/milioni 7,5 dei ricavi da vendita di titoli di viaggio e di sosta che rimangono tuttavia di circa €/milioni 22 ancora sotto il livello del 2019.

Con DL 34/2020 (art. 200) il Governo ha stanziato fondi a titolo di ristoro dei mancati ricavi da traffico. Il fondo determinato dall’art 200 DL 34/2020 è stato successivamente incrementato fino al valore complessivo di €/milioni 1.837. A settembre 2021 si è conclusa la raccolta dei dati del 2020 per la definizione dei ristori per mancati ricavi da traffico e con i decreti interministeriali 489 del 2 dicembre 2021 e 381 del 28 dicembre 2021 è stato definito l’importo complessivo spettante per il 2020 ed erogato il conguaglio alle Regioni. Sulla base di queste evidenze la Regione Campania ha trasferito nel 2022 ad ANM un importo pari a €/milioni 11,9 a titolo di saldo del 90% dei ristori spettanti per il 2020 e acconto 2021. Tale contributo è stato recepito nel bilancio 2021.

In assenza di proventi di natura straordinaria l’esercizio 2021 si sarebbe chiuso con una contenuta perdita operativa, nonostante il ripristino degli stanziamenti comunali destinati al TPL al livello dell’anno precedente.

Per quanto riguarda i costi si registra un aumento rispetto al 2020 legato sostanzialmente all’aumento dei costi di energia, gasolio e metano registrato a partire della seconda metà dell’anno (€/milioni 4), all’aumento del costo del personale a seguito del rinnovo del contratto collettivo e della definizione dei premi risultati (€/milioni 4) per gli anni pregressi, al costo sostenuto per il sub-affidamento dei servizi aggiuntivi. Per quanto concerne lo stralcio dei crediti verso il Comune di Napoli ai sensi dei commi 574 e 575 della legge 30 dicembre 2021 nr.234 (legge di bilancio), quest’ultimo ha avuto un impatto negativo per ANM di €/milioni 1,5, contro un impatto positivo della Napoli Holding di circa €/milioni 0.6 (i crediti di Napoli Holding oggetto di stralcio erano stati interamente svalutati e pertanto l’adesione alla procedura ha generato una sopravvenienza attiva).

Dal punto di vista finanziario il 2021 è stato segnato dai pagamenti da parte di ANM dei creditori privilegiati che ha comportato la riduzione delle disponibilità liquide della medesima azienda a fine anno da €/milioni 76,6 nel 2020 a €/milioni 51,8.

Per ulteriori dettagli si rimanda a quanto più ampiamente riportato nella Nota Integrativa.

La domanda di trasporto che con circa 25,5 milioni di passeggeri su autobus, filobus e tram, e 21,5 milioni sulle linee metropolitane e funicolari, aumenta del 15% circa rispetto al 2020, anno in cui il dato aveva invece subito una flessione del 59% rispetto al 2019. L’andamento dei passeggeri trasportati anche nel 2021 rimane ancora fortemente influenzato dalle misure emergenziali.

Le percorrenze chilometriche annue, complessivamente in linea con il 2020, possono essere così sintetizzate:

* 11,5 mln km in superficie, di cui 2,9 mln in ambito suburbano;
* 0,4 mln vett/ km Funicolari;
* 3,6 mln vett/ Km Metropolitana Linea 1.

La società controllata ha, inoltre, provveduto alla gestione di:

* oltre 24.000 stalli di sosta a raso nel Comune di Napoli;
* parcheggi in struttura (Frullone, Policlinico, Via dell’Erba, Ponticelli, Colli Aminei, Brin, Bagnoli, Pianura, Centro Direzionale di Napoli);
* manutenzione della segnaletica stradale orizzontale e verticale;
* impianti semaforici e varchi ZTL;
* servizio di ausilio all’Amministrazione comunale per il rilascio di permessi per le ZTL;
* Il perimetro dell’attività della sosta è rimasto sostanzialmente invariato rispetto al passato, ma gli introiti hanno risentito ancora delle restrizioni agli spostamenti imposte dalla normativa nazionale e regionale.

**La situazione patrimoniale**

La situazione patrimoniale del gruppo può essere così riassunta:



Il Gruppo evidenzia la necessità di una patrimonializzazione maggiormente adeguata alla natura dell’attività svolta. Il risultato positivo dell’esercizio, conseguito principalmente in ragione della transazione firmata da ANM con la Regione Campania in relazione alle risorse TPL dei servizi effettuati negli anni 1994-1997, consente di ripristinare ulteriormente il patrimonio a livelli più consistenti dopo le perdite conseguite nel corso degli anni pregressi da parte della controllata che avevano eroso il capitale. A riguardo si ribadisce che la Giunta Comunale in data 15/03/2017 con propria delibera 132 e successivamente il Consiglio Comunale, con propria delibera 23 del 31/03/2017, ha approvato, sulla scorta delle misure di stabile risanamento proposte dall'ANM nella sezione rubricata “Iniziative di risanamento della gestione e per il mantenimento delle condizioni di continuità aziendale" della relazione dell'amministratore ai sensi e per gli effetti dell’art. 2446 del C.C. e delle osservazioni in merito del collegio sindacale e dettagliate nel Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019 di ANM, l'aumento di capitale di sessantacinque milioni, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli.

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

###### La situazione finanziaria

La situazione finanziaria del Gruppo può essere così riassunta:



L’analisi della situazione finanziaria evidenzia che la gestione corrente del Gruppo ha comportato flussi negativi per euro 23.597 mila.

La riduzione delle disponibilità liquide rispetto al 2020 ha riguardato essenzialmente la Controllata ANM; la continuità periodica dei pagamenti da parte del Comune di Napoli, della Città Metropolitana, della Regione, unitamente alla regolarità dei proventi da traffico (trasporto e parcheggi) e ai ristori per i mancati ricavi da traffico hanno conferito al gruppo la liquidità anche per l’esercizio 2021 e consentito ad ANM di mantenere gli impegni del piano di concordato.

**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 2021 rappresenta l’anno in cui, nonostante il contesto ancora difficile, a causa delle recrudescenze dei contagi, il sistema di TPL ha cercato di evolvere verso una nuova normalità, in considerazione anche delle nuove abitudini di mobilità, legate allo smart working ed all’utilizzo intensivo si strumenti telematici per le attività lavorative. Le attività commerciali, pur ancora pesantemente condizionate dall’emergenza pandemica legata al COVID-19, hanno visto progressivi segnali di ritorno alla normalità in conseguenza dell’evoluzione delle campagne vaccinali e della mitigazione delle misure restrittive.

Inoltre, nel corso del 2021, è stato possibile riprendere il controllo a bordo dei titoli di viaggio, e ciò ha consentito di recuperare terreno nella lotta all’evasione tariffaria.

In tale contesto, l’ANM, attraverso il Consorzio UnicoCampania e le altre aziende consorziate, ha inteso spingere l’acceleratore sulla dematerializzazione della bigliettazione portando a compimento alcuni progetti iniziati nel corso delle precedenti annualità.

Dal punto di vista dei servizi garantiti centralmente dal Consorzio UnicoCampania, il 2021 è stato caratterizzato dal consolidamento del servizio per la distribuzione dei titoli di viaggio a esercizi commerciali affiliati, affidato a Servizi in Rete 2001 s.r.l. e del servizio per il presidio delle apparecchiature di vendita self service. Ciò ha consentito di generare, in particolare nel secondo semestre del 2021, risultati in costante crescita in termini di venduto. Il processo di distribuzione dei titoli di viaggio non può considerarsi ad oggi normalizzato in quanto i tentativi esperiti nel 2021 dal Consorzio UnicoCampania di affidamento del servizio con gara sono stati caratterizzati da alterne vicende.

Più in particolare il 2021 ha visto:

* il lancio definitivo della bigliettazione QR code tramite app attraverso:
	+ la messa a punto di uno standard di biglietto dematerializzato dinamico, generato dal sistema di bigliettazione consortile e “vendibile” da App di terze parti;
	+ il lancio delle funzioni di vendita dei QR Code nell’app UnicoCampania;
	+ l’integrazione delle funzioni di vendita dei titoli aziendali e integrate nelle App MyCicero e DropTicket;
	+ l’attivazione della validazione dei titoli QR Code nei nuovi validatori di metropolitana Linea 1 e Funicolari;
	+ l’integrazione della funzione di verifica QR Code nell’app di controlleria;
	+ l’erogazione degli abbonamenti gratuiti studenti della campagna 2021-2022 esclusivamente in modalità dematerializzata nell’App UnicoCampania;
	+ la realizzazione di campagne informative tramite web, social network e affissioni per pubblicizzare la nuova modalità;
* l’attivazione e il lancio della bigliettazione “account based” incentrata sulle carte di pagamento contactless (servizio Tap&Go®) nell’ambito del progetto “EMV Unico”.
	+ completamento dei lavori di realizzazione delle reti informatiche in tutte le stazioni di Metropolitana Linea 1 e funicolari;
	+ installazione di nuovi validatori abilitati per QR Code e lettura carte bancarie in tutte le stazioni di Linea 1, Funicolare Centrale e Chiaia;
	+ attivazione dei servizi di collegamento dei validatori col Sistema di Vendita regionale e con il sistema interbancario per l’elaborazione dei “tap” e l’addebito sui conti degli utenti;
	+ completamento dei Test di funzionamento “family & friends”;
	+ realizzazione di campagne informative sponsorizzate da Mastercard, titolare del marchio Tap&Go®;
* acquisto di 2 ulteriori emettitrici automatiche di titoli di viaggio dotate di POS, collocate nella nuova stazione Duomo e progetto di revamping di 9 emettitrici in servizio;
* attività di formazione e sviluppo delle risorse impiegate nella controlleria, in relazione alle nuove forme di bigliettazione introdotte;
* ripresa delle attività di controlleria congiunte in ambito ferro, con verifica contestuale del Green Pass, del possesso e utilizzo delle mascherine e del titolo di viaggio.

Per quanto riguarda invece il fatturato derivante dalla gestione delle attività commerciali, il 2021 ha continuato a risentire dell’impatto negativo del perdurare dell’emergenza epidemiologica da Covid-19.

Seppur in netto recupero rispetto all’anno precedente, nel 2021 si è ulteriormente protratta una condizione di alterazione dell’equilibrio dei contratti per attività commerciali in quanto la riduzione dei passeggeri trasportati, il cui valore si è attestato su dati medi ben lontani da quelli registrati nei periodi ante Covid, ha comportato diseconomie oggettive. Tale circostanza ha indotto l’ANM, previe idonee verifiche legali, ad accogliere la richiesta da un lato dei locatari per la negoziazione temporanea dei canoni di locazione, dall’altro della Concessionaria della raccolta pubblicitaria per far maggiormente pesare le royalties contrattuali rispetto al minimo contrattuale garantito.

Per quanto riguarda invece i ricavi derivanti dallo sfruttamento dei siti aziendali, sui risultati dell’esercizio 2021 hanno pesato notevolmente la mancata ripartenza del mercato turistico e le limitazioni imposte dalle misure Covid-19 per le riprese cinematografiche.

Relativamente alle attività di gestione del patrimonio artistico, nel 2021 è continuata l’azione di conservazione e valorizzazione con la collaborazione dell’Accademia di Belle Arti di Napoli. Inoltre, al fine di sviluppare ulteriormente il settore didattico-turistico (Metro Art), ANM ha siglato una Convenzione con L’Arsenale di Napoli, start up del Comune di Napoli specializzata nell’ambito della cultura artistica contemporanea, della didattica dell’arte e dei servizi educativi museali.

Alla luce di tutto quanto detto, l’area dei ricavi non core ha fatto registrare oltre €/milioni 2,1 di ricavi, con un aumento pari al 21% rispetto al 2020, ma inferiore del 16% rispetto ai ricavi del 2019 che ammontavano a circa €/milioni 2,5.

**Personale**

Si fornisce, di seguito, il riepilogo della situazione aziendale dal punto di vista degli organici e delle uscite. Il totale complessivo dei dipendenti al 31/12/2021 si attesta a 1.889 unità; nella tabella che segue il dettaglio e la composizione della forza a fine anno.



Le variazioni dell’organico e della forza lavoro del Gruppo hanno interessato unicamente la società controllata ANM per la quale si evidenzia quanto segue:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **descrizione** | **2020** | **entrate** | **uscite** | **2021** |
| dirigenti | cambi azienda | pass. qual. | dirigenti | pass. qual. | cambi azienda | dimiss./pens./dest. |
| dirigenti\* | **8** | **3** |  |  |  |  |  | **1** | **10** |
| quadri | **53** |  |  | **5** |  | **3** |  | **1** | **54** |
| impiegati e capi manut. | **231** |  |  |  |  | **5** |  | **15** | **211** |
| operai | **1667** |  |  |  |  |  |  | **56** | **1611** |
| **tot.** | **1959** | **3** |  | **5** |  | **8** |  | **73** | **1886** |

Si segnala l’ulteriore risoluzione del rapporto di lavoro del Direttore d’esercizio delle funicolari con decorrenza 1° gennaio 2022.

Dettaglio delle uscite 2021



In relazione alle esigenze di fabbisogno organico e copertura di posizioni organizzative, in attuazione del Piano stralcio Assunzionale approvato con Assemblea Ordinaria dei Soci del 6 aprile 2020, nel corso del 2021:

* è stato perfezionato l’iter di assunzione delle seguenti figure Dirigenziali, mediante espletamento di Avviso pubblico di selezione:
1. Direttore “Risorse Umane”
2. Dirigente Trasporto Elettrificato di Superficie;
3. Dirigente Trasporto di Superficie Gomma.
* è stata avviata con Avviso pubblico del 5 agosto 2021 la procedura di selezione per la Figura professionale di Manutentore Linea Metro 1- Linea Metro 6- Funicolare, conclusa con l’assunzione di n. 31 risorse in data 27 giugno 2022.
* è stata avviata la selezione esterna per l’assunzione di n. 25 Operatori di Esercizio con Avviso pubblico del 28 novembre 2021. La procedura è in corso.
* Si segnala, altresì, che sono state bandite nel primo trimestre 2022 le ulteriori seguenti procedure:

1. Macchinista-Linea Metro 6 (Avviso del 28/03/2022)

2. Capo Stazione-Linea Metro 6 (Avviso del 28/03/2022)

Al fine di garantire i livelli minimi di produttività, in considerazione del perdurare della carenza in organico del profilo professionale di Operatore di Esercizio, sono stati prorogati i contratti di somministrazione lavoro per n. 201 lavoratori somministrati al 31 dicembre 2021, portati a n. 224 nel primo semestre 2022.

 L’ingresso di tale personale si è reso necessario per compensare le fuoriuscite di personale operativo per pensionamento, in considerazione dell’esigenza di non ridurre il livello di servizio.

A dicembre 2021 è stato sottoscritto l’Accordo di Prossimità con le Organizzazioni Sindacali, finalizzato alla sottoscrizione di contratti di somministrazione di lavoro di durata superiore a quella prevista dalla normativa vigente in considerazione delle esigenze di personale esperto già operativo sulle linee di ANM.

**Formazione:**

Nel settore Risorse Umane sono state incrementate, dedicandovi una Unità operativa ad hoc, le iniziative per le attività di formazione al fine di superare i gap formativi esistenti a decorrere dal secondo semestre 2021.

In ogni caso la maggior parte delle offerte prodotte sono state orientate alla formazione obbligatoria in particolare con riferimento ai corsi dedicati alla prevenzione, protezione e sicurezza del lavoro.

L’attività di formazione è in forte rilancio in quanto è considerata una delle leve fondamentali per la crescita professionale e personale dei dipendenti ed indirettamente rappresenta uno strumento di welfare aziendale; pertanto, nel primo trimestre del 2022 è stata intensificata anche la formazione specialistica per i profili tecnici dell’area ferro e per il personale amministrativo attraverso corsi erogati da enti esterni.

Sempre nel corso del 2022, oltre alla formazione obbligatoria in materia di sicurezza, è stata programmata e fornita la formazione base nonché quella specialistica tecnica in favore del personale neoassunto.

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

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

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

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

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

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

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

Nell’ambito di tale 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. 50/2016 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/.

Si precisa inoltre che:

* non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie;
* la società non ha emesso azioni di godimento ed obbligazioni convertibili in azioni, né titoli o valori similari;
* la società non ha oneri finanziari imputati ai valori iscritti nell’attivo dello stato patrimoniale;
* la società non ha crediti esigibili oltre i 5 anni;
* la società ha debiti esigibili oltre i 5 anni assistiti da garanzie reali su beni sociali;
* la Società ha realizzato ricavi e crediti esclusivamente nel territorio nazionale;
* non vi sono strumenti finanziari emessi dalla società;
* non vi sono stati finanziamenti effettuati dai soci;
* non vi sono patrimoni né finanziamenti destinati;
* non vi sono accordi non risultanti dallo stato patrimoniale.

**Contenziosi in essere**

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

*- Contenziosi legali*

La valorizzazione del fondo rischio legale al 31 dicembre 2021 è quantificabile in €/milioni 3,6. Rispetto a €/milioni 39,9 del 2020.

La variazione di €/milioni 36,3 è quasi esclusivamente attribuibile alla definizione del contenzioso con la Regione per la restituzione di contributi degli anni 1994-1997.

La Corte D’Appello con sentenza pubblicata il 21 maggio 2020 aveva condannato ANM a restituire alla Regione la somma di €/milioni 51,3 (oltre agli interessi legali) relativa ai conguagli degli anni 1994-97.

Il fondo accantonato nel bilancio ANM per i rischi legati a tale sentenza era inserito nel passivo concordatario tra i debiti chirografari della classe 2. Il fondo è stato incrementato nel 2019, al valore di €/milioni 36,3, corrispondente alla somma da restituire e gli interessi legali maturati fino alla data di presentazione della domanda di concordato preventivo al netto dello stralcio previsto per la classe chirografaria 2.

In data 16 dicembre 2021 è stato firmato un accordo transattivo che prevede:

* la rinuncia da parte della Regione potrebbe rinunciare agli interessi legali pari a €/milioni 3,9;
* il riconoscimento delle somme spettanti ad ANM sulla base della sentenza Consiglio di Stato 2323/2019 quantificati in €/milioni 12,9 da portare in compensazione del debito;
* la compensazione con crediti certi ed esigibili verso la Regione legati a lavori sulle funicolari pari a €/milioni 4,7;
* la compensazione con crediti certi ed esigibili per risorse TPL degli anni 2012 e 2013, mai liquidati dalla Regione pari a €/milioni 2,7 (tali risorse transitano attraverso il Comune di Napoli ed estinguono quindi il credito del Comune nei confronti della Regione ed il debito verso ANM);
* il pagamento del debito residuo di €/milioni 12,1 per €/milioni 5,7 al momento dello svincolo della cassa vincolata e per i restanti €/milioni 6,4 in 2 tranche entro la fine del 2022.

Il fondo è stato quindi rilasciato per €/milioni 3,9 (rinuncia della Regione agli interessi legali) e la passività residua di €/milioni 32,4 è stata compensata con crediti verso la Regione con un valore complessivo di €/milioni 20,3. Il residuo da liquidare pari a €/milioni 12,1 è stato inserito tra i debiti.

Oltre alla movimentazione sopra illustrata il fondo rischi per controversie civili è stato rilasciato nel 2021 per €/milioni 0,8 a seguito dell’esito favorevole dei contenziosi con i fornitori CMG e Natalizia Petroli che si sono chiusi con sentenza definitiva e utilizzato per 0,3 €/milioni a seguito della definizione del contenzioso con il CRAL.

È stato, invece, effettuato un nuovo accantonamento pari a €/milioni 1,1 in sostanza riferito a nuovi contenziosi verso il Comune di Napoli legati a incidenti stradali mortali per cui si potrebbe configurare una corresponsabilità di ANM.

*-Contenzioso con i dipendenti*

Il trend dei procedimenti disciplinari è in riduzione grazie ai risultati conseguiti in seguito all’adozione di un diverso approccio comunicativo e gestionale adottato nei confronti del personale con un percorso avviato fin dal 2019.

Nell’ambito dei procedimenti disciplinari completati nel corso del 2021 si segnala un solo provvedimento non conservativo adottato nei confronti di un lavoratore impiegato nelle attività di servizi alla mobilità.

In riferimento al contenzioso in materia di lavoro si evidenzia un trend positivo dei giudizi pendenti nell’arco temporale 2013-2021.

In particolare, al 31/12/2021 si evidenzia l’esistenza di n. 156 ricorsi per n. 199 dipendenti, ed un ammontare del fondo stanziato per circa 13 €/000.

Tale risultato è il frutto di:

- un lavoro di analisi dei filoni di contenzioso finalizzato all’individuazione di potenziali interventi gestionali per eliminazione delle ragioni poste a base delle vertenze;

- la preparazione di istruttorie approfondite in fatto e in diritto con articolati confronti con i giuslavoristi selezionati sulla base delle specifiche competenze rispetto alle materie trattate e condivisione della strategia difensiva in un’ottica di lungo periodo;

- la percentuale altissima di successi in giudizio che ha contribuito alla riduzione delle liti temerarie. Per effetto di tali risultati e l’attivazione delle procedure di recupero crediti, l’azienda ha potuto recuperare quasi 1 milione di euro;

- la definizione in via transattiva di quei filoni di cause (ovvero quei giudizi aventi la medesima causa petendi e lo stesso petitum promossi da una pluralità di lavoratori) originati fondamentalmente da punti deboli della definizione dei contratti nazionali e/o di secondo livello e di cui veniva valutato dall’ufficio legale ANM un elevato rischio di soccombenza (si ricordano in questa sede a titolo esemplificativo i filoni cd. tempi di cambio, agente unico, due giugno, etc.).

È stato possibile adottare tale approccio solo negli anni precedenti l’avvio della Procedura di Concordato.

Infatti, a partire dal 2017, anno di inizio del difficile periodo che ha portato alla redazione di un piano di concordato con continuità omologato solo alla fine del 2019, il percorso transattivo – che rappresenta un efficace strumento gestionale per abbattere i costi del contenzioso - ha avuto una battuta di arresto a causa delle mutate procedure autorizzative di potenziali conciliazioni. Solo nella seconda metà del 2021 sono stati avviati nuovi percorsi conciliativi per le vertenze ad alto rischio di soccombenza con riverberi in ambito gestionale ed organizzativo.

È opportuno richiamare il principio di obbligatorietà in capo all’organismo di amministrazione di promuovere ogni azione a tutela, anche in sede giudiziale, degli interessi della società vista anche la natura pubblica di ANM S.p.A..

Nel corso della procedura tale principio è stato ulteriormente rinsaldato e, nei casi di soccombenza aziendale, è stato disposto di attivare i ricorsi giudiziari in sede di appello e Cassazione non solo per conseguire la riforma delle sentenze di primo grado ritenute ingiuste e infondate, ma anche per evitare il consolidamento del giudicato: dette circostanze nei fatti hanno reso impossibile la sottoscrizione di atti transattivi per tutto l’arco temporale fine 2017- fine 2020.

Nel primo trimestre 2022 è stato sottoscritto un importante Accordo Sindacale con il quale si è definito il valore complessivo dal premio di produzione a valere sugli anni in cui si è articolata la procedura di concordato preventivo (4 mln per gli anni 2017-2020) da ripartire in favore dei lavoratori secondo i criteri degli Accordi sui premi di produzione vigenti.

Tale accordo ha avuto altresì l’obiettivo gestionale di evitare la proposizione da parte dei dipendenti, in forza e in quiescenza, di nuovi ricorsi giudiziari e ha previsto la definizione della materia oggetto di contesa con conciliazioni in sede sindacale ai sensi dell’art. 2113 comma 4 e norme collegate.

Il trend del numero dei giudizi leggermente crescente del 2020 risente dell’accumularsi dei giudizi pendenti in Tribunale a causa delle sospensioni delle udienze in conseguenza della normativa emanata dal Governo per far fronte all’emergenza epidemiologica da Covid-19 (art. 83 del D.L. 18 del 17 marzo 2020 ed art. 36 del D.L. n. 23 del 08 aprile 2020) con la conseguente mancata definizione di molte cause già pendenti da tempo nelle sedi giudiziarie.

Dal punto di vista della consistenza economica del contenzioso in oggetto, il fondo rischi contenzioso lavoro appostato al 31/12/2021 è pari a €/milioni 13. Tale Fondo è attribuito per circa il 70% alla vertenza “sgravi INPS” di cui ANM ha beneficiato negli anni 1997/2001 per le assunzioni di lavoratori con contratto di formazione lavoro (CFL) e di cui l’Istituto previdenziale, con due distinti avvisi, ha chiesto nel 2005/2006, la restituzione per un importo complessivo di oltre €/milioni 9. Detto giudizio pende ancora oggi dinanzi alla Corte di Appello di Napoli su riassunzione da parte dell’Istituto previdenziale per circa 9 milioni di euro.

L’altro rilevante appostamento nel Fondo è relativo alle vertenze in materia di danno biologico e da esposizione all’amianto riferentisi ad anni anteriori al 1997 e che solo in tempi recenti sono stati attivati da dipendenti da anni in pensione. Esso pesa per circa il 15% del totale Fondo contenzioso, per circa 2,8 milioni di euro.

Solo il 15% di tale Fondo è rappresentato da accantonamenti collegati a vertenze in materia di rivendicazioni salariali e parametrali; il contenzioso conseguente a procedure disciplinari, infine, considerato anche che alcuni licenziamenti per giusta causa non sono stati neppure impugnati nelle sedi giudiziarie, rappresenta un’aliquota trascurabile del contenzioso del lavoro.

###### 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 2021, il Gruppo:
* non ha causato danni all'ambiente per cui è stata dichiarata colpevole in via definitiva;
* non è stata oggetto di sanzioni o pene definitive per reati o danni ambientali;
* non ha prodotto emissioni gas ad effetto serra ex lege 316/2004;
* non ha registrato morti sul lavoro relativi a personale iscritto a libro matricola, per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
* non ha rilevato infortuni gravi sul lavoro che hanno comportato lesioni gravi o gravissime al personale iscritto a libro matricola per i quali è stata accertata definitivamente una responsabilità aziendale;
* non ha ricevuto addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti e cause di *mobbing* per cui il Gruppo è stato dichiarato definitivamente responsabile.

Nel corso dell’anno 2021, il Gruppo ha assicurato il mantenimento ed il miglioramento del **“Sistema di Gestione Integrato (Qualità, Ambiente, Sicurezza)”** (di seguito SGI), nel rispetto della normativa cogente e di quella riferibile agli schemi di certificazione di riferimento. Tali attività hanno consentito di presidiare i diversi processi aziendali mediante un approccio coordinato, condiviso e sinergico delle risorse coinvolte nelle rispettive aree aziendali (trasporti metropolitano e funicolare, trasporti di superficie, servizi alla mobilità).

Di seguito una descrizione sintetica delle principali nuove attività svolte e dei risultati conseguiti nel corso del 2021.

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

Nel corso del 2021 la società ha garantito la realizzazione di tutte le attività propedeutiche al mantenimento delle certificazioni aziendali in essere (Qualità e Ambiente).

Il difficile contesto economico-sociale derivante dall’impatto della crisi sanitaria (rif. covid-19) ha invece determinato una riprogrammazione delle attività relative al conseguimento delle certificazioni Sicurezza e Responsabilità sociale, inizialmente previsto per il 2020. Tali attività sono state pianificate come di seguito:

* + certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO 45001:2018 (Sicurezza) da realizzarsi entro il 2022. Nel 2021 sono stati programmati e realizzati gli interventi, organizzativi e gestionali, propedeutici al rilascio della certificazione;
	+ certificazione di conformità del Sistema di Gestione aziendale ai sensi del nuovo standard ISO SA8000:2014 (Responsabilità sociale) da realizzarsi entro il 2023. Nel 2021-2022 sono stati programmati e realizzati gli interventi, organizzativi e gestionali, propedeutici al rilascio della certificazione.
* **Attività ed interventi operativi strettamente riferibili alla gestione del Sistema Sicurezza & Ambiente.**

Nel corso del 2021 è proseguita la complessa attività di gestione dell’emergenza sanitaria da Covid-19 attuando tutti i protocolli via via emanati e aggiornati di concerto con gli RLS. Ciò ha comportato la necessità di elevata attenzione nel garantire la disponibilità dei presidi di sicurezza quali mascherine protettive, gel igienizzante, visiere protettive, guanti, barriere in plexiglass, kit sanificazione autobus. Nel periodo sono state integrate le normali attività di sorveglianza sanitaria introducendo l’esecuzione di tamponi da contact-tracing con laboratori convenzionati ed effettuando campagne di screening preventivo per il Covid con presidi sanitari forniti, in parte, dalla Regione Campania. È stata inoltre effettuata una massiva campagna di vaccinazione dei dipendenti, in partnership con EAV, che ha consentito di eseguire prima e seconda dose di vaccino ad 800 dipendenti della controllata ANM.

Si sono gestiti diversi procedimenti Asl o di organi d controllo (Ispettorato del Lavoro) in tema di sicurezza del lavoro ed in particolare per il Covid. Si è gestito il procedimento Asl Napoli1 Centro a seguito di denuncia sulle emissioni in atmosfera dell’impianto Carlo terzo (concluso a dicembre 2021).

Il 2021 è stato inoltre caratterizzato dall’esecuzione di alcune rilevanti attività quali:

* + aggiornamento del DVR area gomma e trazione elettrica, redatto nell’ottica della certificazione ISO 45001.
	+ riunione annuale, con datore di lavoro e Medici Competenti, ex. Art. 35 del D.L.gs 81/08, relativa al biennio 2019 e 2020, non eseguita causa Covid;
	+ rinnovo dei CPI delle strutture parcheggio Bagnoli, Colli Aminei, Policlinico ed è stata avviata SCIA antincendio parcheggio Ponticelli.

Sono stati inoltre gestiti 7 casi di malattie professionali denunciate da dipendenti o ex dipendenti.

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

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

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

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

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

Per quanto concerne la società controllata ANM S.p.A., Con determina dell’AU nr. 3 del 20/01/2021, sono stati definiti gli obiettivi strategici in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza per il triennio 2021/2023, in attuazione di quanto disposto dall’art.1 della legge 190/2012.

In conformità a tali obiettivi, sulla scorta del monitoraggio delle misure effettuato nel corso 2020, è stato redatto il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (PTPCT), con relativi allegati, per il 2021-2023 approvato con determina AU n.17 del 19 marzo 2021 e successivamente pubblicato sul portale “Società Trasparente”.

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

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

• l’allegato A): elenco dei reati rilevanti, ai fini della legge 190/2012

• l’allegato B): mappatura analitica dei rischi e delle misure di prevenzione,

• l’allegato C): elenco degli obblighi di pubblicazione e la relativa individuazione delle Strutture e Unità (Dirigenti e Responsabili), preposte all’attuazione degli adempimenti.

Gli obblighi di pubblicazione sul portale “Società Trasparente” sono stati verificati, con esito positivo, dall’ODV con funzioni di OIV, in attuazione della delibera ANAC n.294/2021.

In conformità agli obiettivi previsti nella su indicata determina, di effettuare una formazione rivolta a tutti i dipendenti in materia di responsabilità amministrava ex D.lgs. 231/01, si è estesa la partecipazione al momento formativo, tenuto dalla società “Gruppo Imperiali”, a tutti i dipendenti che operano in processi che sono stati valutati sensibili. Si è, inoltre, diffusa una linea guida che sintetizza il MOGC e le sue parti speciali.

È stato adottato il Modello Organizzativo Privacy in cui, sulla base dell’assetto organizzativo aziendale, sono stati definiti ed attribuiti i ruoli e le responsabilità ai vari Responsabili di funzione, in riferimento ai trattamenti di dati personali negli ambiti di competenza; l’adozione di tale modello ha inteso  favorire una “responsabilizzazione” distribuita a vai livelli attraverso un processo di delega operativa ed  rappresenta un momento fondamentale di attuazione del principio dell’accountability del Titolare ed un adempimento essenziale nella direzione della compliance al GDPR.

Nel mese di ottobre ANM ha nominato il Responsabile della protezione dei dati (DPO) ai sensi dell’art. 37 e ss. del GDPR.

Sono stati salvaguardati i principi di compliance al GDPR relativi all’introduzione, e alla gestione dei controlli, del green pass per accesso luoghi di lavoro.

###### Attività di ricerca e sviluppo

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

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

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

I rapporti intercorsi con le imprese collegate ed il Comune di Napoli, nel corso dell’esercizio 2021, sono stati di natura commerciale e, in relazione alle diverse attività, sono regolati da specifici contratti di servizio. Le risultanze di tali rapporti, sia in termini economici (ricavi e costi), sia in termini patrimoniali (debiti e crediti) sono riportate nella nota integrativa del Bilancio consolidato.

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

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

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

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

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

* + **Coordinamento di riorganizzazione delle partecipate**

In data 15 febbraio 2022 con nota prot. 118340 la Napoli Holding ha ricevuto mandato dal Comune di Napoli per il coordinamento dell’attività di riorganizzazione delle partecipate ed in particolare per la conduzione di uno studio di analisi, monitoraggio e proposta del sistema delle partecipate al fine di un miglioramento della qualità deiservizi ai cittadini; il tutto anche al fine di garantire il beneficio dei contributi statali di cui alla legge di bilancio 2022 (commi da 567 a 580).

Sono attualmente in corso le attività aventi ad oggetto l’analisi di prefattibilità ed elaborazione di una preliminare proposta di “Piano Riorganizzativo”, con l’obiettivo di definire e formalizzare le linee guida strategiche e analisi preliminare per le successive fasi di Due Diligence che condurranno al riassetto organizzativo delle società partecipate del Comune di Napoli.

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

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

La riapertura della linea 6 unitamente al futuro incremento del servizio sulla linea 1 legata all’apertura di nuove stazioni e l’incremento della produzione chilometrica grazie ai nuovi treni richiede un notevole sforzo organizzativo nell’ambito del settore ferro, in parte già affrontato con nuove assunzioni nel settore manutenzioni nonché abilitazioni a diversa mansione e procedure di selezioni interne per i macchinisti ed il personale di stazione.

I cambi mansione, nel momento in cui diventano operativi richiederanno ulteriori interventi nelle aree organizzative di provenienza. In tale contesto va considerato l’elevata età media del personale (anche in ruoli chiave) a causa della mancanza di sufficiente turnover, problematica che la società riesce ad affrontare con non poche difficoltà in considerazione delle esigenze legate all’attuazione del piano di concordato in un contesto ancora caratterizzato da significative incertezze economico-finanziarie causate dalla pandemia e dall’incremento dei costi energetici.

Per la linea 1 alla fine del 2022 si paventa inoltre una significativa criticità legata al termine della vita tecnica trentennale gli impianti di ascensori e scale mobili delle stazioni della linea 1 da Vanvitelli a Colli Aminei e successivamente ad inizio 2024 anche gli impianti della tratta Colli Aminei - Piscinola. Per evitare la chiusura al pubblico delle stazioni, molte profonde anche oltre 15 metri, è necessario procedere al rinnovo totale degli impianti entro la scadenza del termine della vita utile. La criticità è stata segnalata all’Ente proprietario Comune di Napoli che ha di recente avviato la procedura di gara per l’affidamento dei lavori. L’investimento complessivo è quantificabile in €/milioni 18. A partire dal bando di gara pubblicato si stima che tali lavori possano essere conclusi in 24-36 mesi. L’esecuzione degli interventi, in ogni caso, richiede un’accurata programmazione comportando la necessità di una chiusura temporanea di una o due stazioni per volta.

Per quanto riguarda l’evoluzione della domanda di trasporto, il trend di ripresa e normalizzazione dei flussi passeggeri registrato nel 2021 prosegue anche nei primi mesi del 2022 con risultati visibili anche per la vendita dei titoli di viaggio. In particolare, vanno consolidandosi le modalità di acquisto dei titoli di viaggio dematerializzati, che si avvicinano a coprire il 20% del volume complessivo. La controllata ANM ha in progetto anche lo sviluppo e il lancio di una propria App, abilitata alla vendita di titoli di sosta e di viaggio e alla erogazione di contenuti informativi sui propri servizi.

Tutto ciò è funzionale alla visione del programma MaaS4Italy, lanciato dai Ministeri per la transizione digitale e dei Trasporti con fondi PNRR, finalizzato a sviluppare un framework nazionale per l’erogazione di servizi di traporto in modalità MaaS. Uno dei pilastri fondamentali, infatti, sarà la digitalizzazione dei servizi e dei pagamenti per offrire all’utente finale un accesso senza soluzione di continuità e attraverso un semplice e unico interfaccia alla pluralità dei servizi di trasporto tradizionali e innovativi presenti sul territorio. ANM ha supportato il Comune nella presentazione del progetto pilota relativo alla città metropolitana di Napoli, che è si è classificato primo in ambito italiano. Il progetto partirà nel corso del 2022 a valle della stipula della convenzione con il fra Comune di Napoli e MIMS e vedrà il Consorzio UnicoCampania e le infrastrutture a servizio della bigliettazione dematerializzata rivestire un ruolo strategico nell’architettura logica da realizzare.

La società controllata ANM ha recentemente svolto un ruolo di supporto per il Comune di Napoli anche per un programma di investimento PON METRO finalizzato alla stipula di un accordo quadro per la fornitura di emettitrici automatiche self-service e servizi collegati. La gara è in fase di analisi delle offerte tecniche ed economiche e prevede un primo contratto applicativo da concludere entro il dicembre 2023 per un importo di 2,1 milioni di € e la fornitura in opera di 55 emettitrici self-service di ultima generazione, compatibili anche con i chip-on-paper che rappresentano il futuro standard adottato dal Consorzio Unico.

Tutte le attività sopra elencate sono da considerarsi, in ultima analisi, finalizzate a diminuire sempre più la dipendenza delle attività commerciali di ANM dalle rivendite di titoli di viaggio private e ad accompagnare la progressiva eliminazione dei titoli di viaggio magnetici a favore di modalità elettroniche e dematerializzate.

Infine, si segnala che la Regione Campania con decreto dirigenziale n. 53 del 13 maggio 2022 ha dato attuazione all’adeguamento tariffario deliberato con la DGR 200/2022. L’incremento, previsto a decorrere dal 01/08/2022, corrisponde all’adeguamento delle tariffe all’inflazione, misurata con l’indice FOI, registrata a partire dall’ultimo adeguamento tariffario (2017), pari al 7,6%.

* + **Sviluppo atteso del parco rotabili**

Circa il 13% della flotta autobus di ANM ha ancora un’età media superiore a 15 anni, che rappresenta la soglia critica per il fine vita tecnica e per la sostenibilità economica.

La fase di attuazione del piano di concordato rende ancora difficile l’accesso al mercato finanziario per ANM. Gli ingressi per la sostituzione degli autobus a fine vita tecnica devono quindi necessariamente correlarsi ai contributi pubblici all’acquisto, oppure ad altre forme di acquisizione, come ad esempio il comodato e l’usufrutto offerto dagli Enti pubblici di riferimento.

Nel 2022 la Regione Campania ha comunicato la possibilità di esperire gare aperte per la fornitura di autobus allestiti per servizi di linea attingendo ad ulteriori finanziamenti divenuti disponibili. Nel rispetto delle condizionalità insite in tali finanziamenti, gli autobus saranno ad alimentazione/trazione diversa dal diesel e saranno assegnati a titolo di usufrutto oneroso alle Aziende di TPL aventi diritto.

Considerata questa opportunità, ANM ha richiesto l’assegnazione alla Regione Campania di n. 25 autobus alimentati a metano lunghi 10,5 metri e n. 45 autobus a metano lunghi 12 metri. Una volta approvata la richiesta di ANM, questi autobus saranno acquistati dall’Acamir a mezzo della Convezione Consip e quindi i tempi di consegna dovrebbero essere rapidi e concludersi entro la fine del 2022. Inoltre, a seguito di una variante contrattuale con estensione della fornitura operata da Acamir, ANM è risultata assegnataria di altri 4 autobus diesel euro 6 modello Vivacity E6 9 lunghi 9 metri, tre porte e capacità di trasporto di 67 passeggeri. Anche la fornitura di questi 4 autobus dovrebbe concludersi entro la fine del 2022.

L’acquisizione dei nuovi autobus, come già detto in precedenza, rappresenta un vantaggio per l’ANM sotto l’aspetto gestionale per il servizio, con la sostituzione di autobus obsoleti e poco affidabili, ma anche sotto l’aspetto economico, in termini di risparmio di costi di manutenzione e di aumento dei ricavi per il recupero sull’accisa del gasolio consumato.

Infine, il 23/12/2021 è stato pubblicato il decreto 530 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con cui è stato definito un primo riparto dei finanziamenti del PNRR, di cui alla misura M2C2 – 4.4.1. Il Decreto ha assegnato alla città di Napoli € 180.091.564 per il finanziamento del rinnovo flotte bus, con l’acquisto e la messa in servizio entro il 2024 di un primo lotto minimo di 67 autobus elettrici ed entro il 30/06/2026 di un totale di 253 autobus elettrici. Il finanziamento riguarda anche l’infrastruttura di supporto necessaria alla gestione degli autobus ad alimentazione elettrica. L’attuazione del piano PNRR comporterà per l’ANM un profondo rinnovamento del parco autobus con un consistente impulso all’obiettivo di rendere sempre più sostenibile la mobilità nelle città di Napoli: la flotta sarà costituita principalmente da autobus elettrici (52%) e per la restante parte da autobus meno inquinanti a metano e diesel euro 6.

Per quanto riguarda i servizi su ferro, la messa in esercizio dei primi nuovi treni della linea 1 della metropolitana, inizialmente prevista entro l’estate 2021, ha subito dei ritardi per motivi tecnici. La nuova data prevista, per la messa in servizio, è settembre 2022. I treni attualmente consegnati dal fornitore CAF sono 8 e sono sottoposti alle attività propedeutiche all’inserimento in esercizio. La produzione di altri 11 treni è stata completata nelle officine della CAF. L’inserimento dei nuovi treni, con una capacità di trasporto di 1.250 posti per treno, consentirà di assorbire meglio la domanda, soprattutto in ora di punta, rispetto all’attuale configurazione dei vecchi treni a 2 Udt con 864 posti.

* + **Servizi alla mobilità**

Il 2022 è segnato da una forte ripresa degli introiti della sosta, che tornano sostanzialmente ai livelli pre-pandemia. Si segnala inoltre che dopo la stipula del contratto e una sospensione dovuta al lockdown, la società BE CHARGE (appartenente al Gruppo BE POWER) ha dato concreto inizio alle attività di installazione delle infrastrutture di ricarica elettrica nei parcheggi in struttura. Il progetto complessivo che prevede l’installazione di 120 unita di ricarica doppie, da installare in modo proporzionale alla capienza dei parcheggi presso tutte le strutture. Si tratta di un importante progetto che rappresenta un concreto passo verso lo sviluppo della mobilità sostenibile e perseguire l’obiettivo di ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera in Città e, più in generale, nell’intera area metropolitana.

* + **Risorse umane**

Il 2022 è stato caratterizzato dal rafforzamento dell’organico del trasporto su ferro con l’ingresso di n.32 unità nelle aree di Manutenzione degli Impianti e dei Rotabili di Metropolitane e Funicolari a seguito di Avviso di Selezione esterna per l’assunzione a tempo indeterminato. La riapertura della linea 6 richiederà ulteriori interventi per i quali è in corso la selezione esterna per Macchinisti (n.12) e Capi Stazione (n.9). Per quanto riguarda il trasporto di superficie si segnala che il contratto di somministrazione di lavoro, per operatori di esercizio (autisti), scaduto a dicembre 2021, è stato prorogato in attesa dell’assegnazione della nuova gara, prevista per la seconda metà dell’anno. Il nuovo contratto prevede l’utilizzo del personale interinale fino a un massimo di 250 unità con un incremento di 50 unità rispetto al precedente contratto. È inoltre in corso la selezione esterna per l’assunzione a tempo indeterminato, inizialmente di n.25 operatori di esercizio (autisti) e per l’individuazione di un bacino di risorse idonee assumibili, a copertura dei Piani dei Fabbisogni.

I nuovi ingressi di personale si sono resi necessari per compensare le fuoriuscite di personale operativo per pensionamento, ai fini di mantenere il livello di servizio.

Nel 2022 si è conclusa la trattativa per la definizione dei premi di produzione 2017-2021, che sono stati quantificati in un importo lordo di €/milioni 4,1, (€/milioni 5,3 contributi compresi), per gli anni 2017-2020.

Detti premi saranno liquidati nel corso dell’anno 2022. Il relativo costo è stato accertato nel bilancio 2021.

In data 10 maggio 2022 è stata inoltre siglata dalle associazioni datoriali e dalle organizzazioni sindacali l’ipotesi di accordo per il rinnovo del contratto collettivo. Nel 2021 era stato liquidato, sulla base dell’accordo del 17 giugno 2021, un importo una tantum a copertura del mancato rinnovo nel periodo 2018-2020 pari €/milioni 1,2 oltre oneri sociali. L’accordo del 10 maggio 2022 prevede un ulteriore importo da corrispondere una tantum a copertura del periodo dal 1° gennaio 2021 al 30 giugno 2022 e graduali aumenti retributivi a partire da luglio 2022. L’una tantum 01/2021-06/2022 ammonta a €/milioni 1,2 (€/milioni 0,9 più €/milioni 0,3 di contributi) di cui la quota di competenza 2021 pari a €/milioni 0,8 è stata accertate nel bilancio 2021. L’impatto dell’una tantum sul 2022 è di €/milioni 0,4 a cui si aggiunge quello del graduale aumento contrattuale ammonta a circa €/milioni 0,6 (€/milioni 0,4 per aumento delle componenti retributive, € 0,2 per contributi, TFR ed indennità varie) con un incremento complessivo del costo (a parità di organico) quantificabile in circa €/milioni 1.

* + **Evoluzione prevedibile della gestione e continuità aziendale**

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

Il piano concordatario in cui è coinvolta la società controllata, e per la cui genesi e dettegli si rimanda a quanto riportato in Nota Integrativa, dopo l’omologa avvenuta a dicembre 2019, è entrato nella fase di attuazione.

L’art. 9 comma 1 del DL 23 del 08 aprile 2020 (“decreto Liquidità”) art. 9 comma 1 ha consentito di rinviare di 6 mesi le scadenza del 2020 legate ai piani di ristrutturazione del debito. Nel caso del concordato di ANM la proroga ha riguardato il pagamento dei creditori privilegiati. Nel corso del 2021 la società ha quindi provveduto al pagamento dei creditori privilegiati che ad oggi risultano integralmente soddisfatti, ad eccezione delle seguenti partite:

* somme in contenzioso pretese dall’agenzia delle entrate a titolo di maggiori sanzioni ed interessi. È stata avviata una procedura di conciliazione giudiziale in relazione ai contenziosi in corso, che permetterebbe alla società di liberare rilevanti risorse dal libretto vincolato, a beneficio della continuità;
* passività legate a contenziosi di lavoro incluse nel passivo concordatario non ancora arrivati a sentenza definitiva coperti da fondi di cassa vincolati;
* mutuo ipotecario: la soddisfazione del creditore, in base al decreto di omologa, è abbinata alla vendita degli immobili, operazione affidata al Commissario Liquidatore. A tal proposito, si rappresenta che sono andate deserte le due aste finora bandite per la vendita dei due immobili il cui ricavato è destinato a favore del concordato.

Conclusa la soddisfazione dei creditori per la quota certa e esigibile, ANM procederà a quella dei creditori chirografari. È in fase di elaborazione un piano di dettaglio per la soddisfazione di tutti creditori chirografari che prevede i primi pagamenti nel corso del 2022. Si richiama in questa sede che l’arco temporale di attuazione del Piano di concordato è di 5 anni e che, in conseguenza dei provvedimenti normativi in materia di crisi di impresa e conseguenti alla pandemia da Covid-19, esso si concluderà nel giugno 2025.

Con riferimento ai debiti chirografari si segnala in particolare la definizione del contenzioso con la Regione Campania che ha consentito di rilasciare il relativo fondo nella misura degli interessi legali maturati grazie alla rinuncia da parte della Regione e di rilevare e portare in compensazione un credito per i contributi a copertura dei rinnovi CCNL di anni passati con un impatto positivo di €/milioni 17. Il debito residuo di €/milioni 12,1 è per €/milioni 5,7 coperto da cassa vincolata. A seguito dello svincolo disposto dal tribunale fallimentare, nel mese di giugno 2022 ANM ha effettuato il pagamento della prima rata del debito come previsto nell’accordo transattivo.

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

Si segnala, infine, che il piano di concordato prevedeva la cessazione dei servizi TPL con subentro di nuovo gestore per il 2020, in considerazione della scadenza formale del contratto di servizio in data 31 dicembre 2019. Con riferimento a tale aspetto, è opportuno specificare quanto di seguito.

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

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

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

Anche se ancora manca un atto formale di proroga oltre il 31 dicembre 2022 si segnala che nel bilancio previsionale 2022-24 del Comune di Napoli, approvato in Giunta con la delibera 202 ed in Consiglio con delibera 21 del 28 giugno 2022, sono previsti stanziamenti di risorse comunali per i servizi di TPL pari a €/milioni 48 per ciascun anno del triennio, consolidando il livello di risorse degli anni precedenti.

In aggiunta a tali elementi di natura formale, si specifica che alla data di redazione del presente documento l’iter per l’affidamento dei servizi TPL ed in particolare la procedura di gara per il lotto 5 (Comune di Napoli) si trova ancora nella fase inziale essendo stato pubblicato sulla Gazzetta Europea il solo Avviso di pre-informazione in data 12 agosto 2019 rettificato nel dic. ‘21.

La Regione Campania, inoltre, con determina direttoriale n. 66 del 22 febbraio 2021, si è avvalsa della facoltà, prevista dall’art. 92, comma 4ter del DL 18/2020, convertito con la legge n. 27/2020, di sospendere le gare non ancora definitivamente aggiudicate per un periodo di 12 mesi dalla dichiarazione di conclusione dell’emergenza della pandemia che ha caratterizzato l’anno 2020. Lo stato di emergenza è cessato in data 31 marzo 2022 e recentemente la Regione ha ripreso i lavori per l’avvio delle procedure di gara del lotto 5.

Tenuto conto dei tempi necessari per il perfezionamento delle procedure di gara, nonché l’effettivo subentro dell’aggiudicatario, ad oggi si ritiene che la Società continuerà ad operare il servizio TPL almeno con le seguenti scadenze:

(i) per il servizio TPL suburbano di Città metropolitana di Napoli fino alla data del 31 dicembre 2023;

(ii) per il servizio TPL urbano della Città di Napoli fino alla data del 31 dicembre 2024.

Tale impostazione è stata coadiuvata da un apposito parere redatto per il bilancio 2021 da una società di consulenza di primario profilo.

Occorre specificare, inoltre, che grazie alle misure di efficientamento adottate dalla Società nel settore di gestione del TPL, settore a partire dal 2018 era caratterizzato da una marginalità positiva. Negli anni 2020 e 2021 gli effetti negativi della pandemia su domanda di trasporto e ricavi da traffico sono stati mitigati dai provvedimenti del governo a sostegno delle imprese TPL (divieto di decurtazione del corrispettivo e ristori per i mancati ricavi) e compensati da alcuni elementi di natura straordinaria (proventi generati dalla definizione dei contenziosi con il Comune per la TARI nel 2020 e con la Regione per i contributi a copertura dei rinnovi CCNL nel 2021) consentendo di mantenere l’equilibrio di bilancio anche negli anni segnati dalla pandemia. A marzo 2022 è terminato lo stato di emergenza e quindi anche le misure a sostegno del TPL. I dati dei passeggeri e ricavi da traffico registrati nei primi 6 mesi del evidenziano un continuo trend positivo anche se non raggiungono ancora i livelli del 2019. Nel 2022 prosegue invece l’incremento dei costi energetici che assorbe in parte l’impatto positivo della crescita dei ricavi. Al fine di poter mantenere in equilibrio il risultato della gestione ordinaria è stato fondamentale il ripristino del livello di risorse destinate al finanziamento del TPL nel bilancio del Comune.

A tale proposito si segnala che le valutazioni in merito all’esigibilità dei crediti verso il Comune tengono conto della procedura ai sensi dei commi 574 e 575 della l.nr.234/21 che ha stanziato risorse destinate a ripianare i debiti commerciali al 31 dicembre 2020 dei comuni capoluogo di Città Metropolitana con debito pro capite superiore a € 700, tra cui anche il Comune di Napoli. La normativa prevede il pagamento di una quota tra il 40 e l'80% del debito, in relazione all’anzianità dello stesso. A seguito dell’avviso ai creditori pubblicato dal Comune di Napoli all’inizio di marzo 2022, ANM ha depositato, secondo le modalità previste, nr. 26 istanze per il riconoscimento di crediti antecedenti il 31 dicembre 2020 complessivamente pari a €/milioni 13,1. Il Comune ha ammesso alla procedura crediti per un valore complessivo di €/milioni 11,7, crediti per un valore di €/milioni 1,4 non sono stati ammessi di cui €/milioni 0,5 in quanto la loro natura è stata giudicata “non commerciale” In data 6 luglio 2022 il Comune ha avanzato la proposta transattiva offrendo il pagamento dell’importo di €/milioni 7,7 per i crediti ammessi. Sulla base di tale documento ANM ha rideterminato il valore recuperabile con un peggioramento di €/milioni 1,5 rispetto alla valutazione del bilancio 2020.

Nella delineata situazione, dopo aver valutato gli elementi di incertezza significativa, sulla base delle linee guida su cui si fonda il piano concordatario della società controllata, e tenuto conto dell’avvenuta omologa del concordato preventivo e dell’avvenuta soddisfazione dei creditori privilegiati come sopra indicato, l’Amministratore Unico ha predisposto il bilancio d’esercizio consolidato con criteri di funzionamento, adottando tuttavia una serie di cautele valutative che il contesto di riferimento impone

Tale piano concordatario si basa su alcune principali ipotesi ed assunzioni, di cui alcune già realizzate alla data odierna, mentre altre risultano soggette ad elementi di incertezza significativa, in quanto la definizione e/o la realizzazione delle stesse è connessa ad eventi futuri, incerti ed al di fuori del controllo del Gruppo, anche alla luce del nuovo contesto venutosi a determinare per effetto della situazione emergenziale Covid–19. Pertanto, il venir meno del presupposto della continuità aziendale potrebbe comportare la mancata realizzabilità delle attività iscritte e/o l’insorgere di passività non riflesse nel bilancio consolidato al 31 dicembre 2021

###### Privacy informatica

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

###### Differimento termini approvazione bilancio

Il maggior termine di approvazione del bilancio d’esercizio 2021 della Napoli Holding S.r.l. e del bilancio consolidato del Gruppo Napoli Holding si è reso inevitabile per la ritardata approvazione del bilancio alla medesima data della società controllata.

Napoli, ottobre 2022

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

 dr. Amedeo Manzo