

DELIBERAZIONE CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto: approvazione dell'aumento di capitale della A.N.M. S.p.A. con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding s.r.l. e delle misure a supporto dello stabile risanamento della A.N.M. S.p.A. (allegati: n.6 mozioni, n. 9 ordini del giorno, parere del Collegio dei Revisori dei Conti e deliberazione di G.C. n. 132 del 15.03.2017 di proposta al Consiglio).

L'anno duemiladiciassette il giorno 31 del mese di marzo, nella casa Comunale precisamente nella sala delle sue adunanze in Via Verdi n.35 – V° piano, si è riunito il Consiglio Comunale in grado di **PRIMA** convocazione ed in seduta **PUBBLICA**

Premesso che a ciascun consigliere, ai sensi dell'art. 125 del T.U. 1915, modificato dall'art. 61 R.D. 30 dicembre 1923 n. 2839, è stato notificato l'avviso di convocazione pubblicato all'Albo Pretorio del Comune, si dà atto che dei sottoelencati Consiglieri in carica e presenti alla votazione dell'atto, risultano assenti quelli per i quali tale circostanza è timbrata a fianco di ciascun nominativo.

SINDACO de MAGISTRIS LUIGI		P			
1)	ANDREOZZI ROSARIO	P	21)	LEBRO DAVID	P
2)	ARIENZO FEDERICO	P	22)	MADONNA SALVATORE	Assente
3)	BISMUTO LAURA	P	23)	MENNA LUCIA FRANCESCA	P
4)	BRAMBILLA MATTEO	P	24)	MIRRA MANUELA	P
5)	BUONO STEFANO	P	25)	MORETTO VINCENZO	Assente
6)	CANIGLIA MARIA	P	26)	MUNDO GABRIELE	P
7)	CAPASSO ELPIDIO	P	27)	NONNO MARCO	P
8)	CARFAGNA MARIA ROSARIA	Assente	28)	PACE SALVATORE	P
9)	CECERE CLAUDIO	P	29)	PALMIERI DOMENICO	Assente
10)	COCCIA ELENA	P	30)	QUAGLIETTA ALESSIA	P
11)	COPPETO MARIO	P	31)	RINALDI PIETRO	P
12)	DE MAJO ELEONORA	P	32)	SANTORO ANDREA	P
13)	ESPOSITO ANIELLO	Assente	33)	SGAMBATI CARMINE	P
14)	FELACO LUIGI	P	34)	SIMEONE GAETANO	P
15)	FREZZA FULVIO	P	35)	SOLOMBRINO VINCENZO	P
16)	FUCITO ALESSANDRO	P	36)	TRONCONE GAETANO	Assente
17)	GAUDINI MARCO	P	37)	ULLETO ANNA	Assente
18)	GUANGI SALVATORE	P	38)	VALENTE VALERIA	P
19)	LANGELLA CIRO	P	39)	VERNETTI FRANCESCO	P
20)	LANZOTTI STANISLAO	Assente	40)	ZIMBALDI LUIGI	P



Presiede la riunione il Presidente Alessandro Fucito

In grado di prima convocazione ed in prosieguo di seduta

Partecipa alla seduta il Vicesegretario Generale dr. Francesco Maida

Risultano presenti in aula il dirigente dei Servizi di trasporto pubblico ing. Giuseppe D'Alessio, il dirigente del Servizio Demanio e Patrimonio dott.ssa Natalia D'Esposito e il dirigente del Servizio Partecipazioni dr. Gianfranco Dentale per l'attività di supporto tecnico a riscontro della nota d'invito p.g. n.238484 del 24.03.2017.

Il Presidente pone all'esame dell'Aula la deliberazione di G.C. n.132 del 15.03.2017 di proposta al Consiglio avente ad oggetto: approvazione dell'aumento di capitale della Anm spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding s.r.l. e delle misure a supporto dello stabile risanamento della Anm spa .

Fa presente, che il provvedimento è stato inviato alle Commissioni: Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità, Sport, Bilancio e Finanza, Trasparenza e al Collegio dei Revisori dei Conti.

Fa presente, altresì, che la Commissione Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità con verbale n. 135 del 29.03. c.a. ha rinviato l'espressione del parere in sede di Consiglio comunale con n.2 emendamenti a firma del presidente Simeone; la Commissione Sport con verbale n.177 del 28.03.c.a. ha rinviato l'espressione del parere in sede di Consiglio comunale ad eccezione del consigliere Santoro che ha espresso parere contrario; la Commissione Bilancio e Finanza con verbale n. 131 del 28.03.c.a. ha rinviato l'espressione del parere in sede di Consiglio comunale e il Collegio dei Revisori dei Conti con opportune raccomandazioni ha espresso parere favorevole.

Il Presidente informa l'Aula che sul provvedimento sono state presentate: n.1 questione sospensiva a firma del consigliere Santoro e n. 2 questioni pregiudiziali; una a firma dei consiglieri Palmieri, Nonno e Ulleto e l'altra a firma del consigliere Lanzotti. Pone in discussione la questione sospensiva a firma del consigliere Santoro e gli cede la parola per l'illustrazione.

Entra in aula il consigliere Madonna. (presenti 38)

Il consigliere Santoro la illustra, chiede che la discussione sul provvedimento venga sospesa fino a che la stessa non verrà corredata delle indispensabili perizie di valutazione degli immobili oggetto di conferimento dal Comune di Napoli ad Anm. s.p.a. ai fini di una ricapitalizzazione societaria.

Il consigliere Brambilla ritiene che si è di fronte al rispetto di un vincolo di finanza pubblica, ispirato al principio generale del divieto di soccorso finanziario a favore delle società partecipate. Sostiene, inoltre, che si sta ricapitalizzando Anm s.p.a. mediante conferimento di beni sprovvisti della dovuta perizia giurata. Sottolinea, inoltre, le incongruenze dal punto di vista formale e giuridico dell'atto proposto e, chiede che venga trasmessa la deliberazione e tutti i documenti allegati con il verbale della seduta odierna alla Procura della Corte dei Conti sezione regionale di controllo della Campania.

Entra in aula il consigliere Esposito A.(presenti 39)

Il Presidente non avendo altre richieste di intervento, dichiara chiusa la discussione e cede la parola all'assessore Palma.

L'assessore Palma definisce maturi i tempi per la ricapitalizzazione, in quanto il piano industriale di Anm, offre precise garanzie di risanamento, invita ad agire in tempi stretti per evitare che il capitale sociale continui ad erodersi, definisce ampiamente sufficiente per la ricapitalizzazione la valutazione di massima presente nella delibera.

Il Presidente pone in votazione la questione sospensiva a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha respinta a maggioranza.

Il Presidente passa alla discussione congiunta delle 2 questioni pregiudiziali, una a firma dei consiglieri Palmieri, Nonno e Ulleto e l'altra a firma del consigliere Lanzotti. Cede la parola ai proponenti per l'illustrazione.

La consigliera Ulleto motiva la richiesta di rinvio in Commissione della delibera, rilevando la mancanza di una autorizzazione del Ministero delle Economie e delle Finanze sull'attuale piano, incapace di garantire nuova liquidità, per consentire la sua integrazione con gli elementi mancanti, a partire dalle perizie tecniche sugli immobili.

Il consigliere Lanzotti chiede il ritiro della deliberazione e la sua riformulazione alla luce dei rilievi sollevati, quali la difformità dell'atto rispetto al dettato normativo sulle partecipate del settembre 2016 e la mancata autorizzazione da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri all'aumento di capitale. Invita il Segretario Generale ad esprimersi sugli elementi contenuti nella pregiudiziale.

Il Vicesegretario Generale chiarisce che l'atto deliberativo, da parte della competente dirigenza, è stato dettagliato nei minimi particolari e la Segreteria Generale nel rendere il parere ha ripercorso la pragmaticità dell'istruttoria svolta dai Servizi tecnici e, tutti gli elementi riportati sono il presupposto per l'esame delle ulteriori competenti sedi, a partire dagli organi ministeriali, sulle questioni relative alla ricapitalizzazione. Dagli interventi che si sono succeduti, risulta chiaro che si fa riferimento al valore complessivo degli immobili che si vogliono conferire e quindi sulle conseguenze che si possono riflettere tra utilizzazione da parte della pubblica amministrazione di beni che possono seguire determinate vicende di carattere civilistico. Ritiene che il quesito posto muove da una molteplicità di considerazioni sia di tipo strategico ma, in parte anche di natura tecnica, pertanto fornisce rassicurazioni sulla legittimità e legalità della procedura adottata, per dissipare i dubbi e ricondurre la discussione nella opportunità delle azioni nell'alveo di cui l'Assemblea è sovrana.

Il consigliere Brambilla dissente su quanto avanti reso e chiede chiarimenti relativamente all'atto registrato dalla Corte dei Conti, visto che non c'è nessun allegato corposo alla delibera, dato che si sta discutendo di soldi che escono dalle casse del Comune per 65 milioni di euro, del lavoro di 2700 famiglie e del servizio pubblico della terza città d'Italia. Ritiene che non si può far riferimento alla pragmaticità dell'istruttoria svolta dai Servizi tecnici, ma ci si deve riferire all'istruttoria fatta a seguito delle leggi dello Stato.

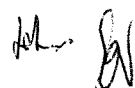
Il Vicesegretario Generale interviene nuovamente per meglio esplicitare quanto prima reso, relativamente alla deliberazione che si sta esaminando e, che deve essere sottoposta all'approvazione del Consiglio, atto che serve affinché in fase endoprocedimentale si pervenga all'atto finale che viene citato dal consigliere Brambilla.

Il consigliere Moretto afferma che i chiarimenti forniti dal Vicesegretario Generale confermano i contenuti delle sospensive in esame.

Assiste il Segretario Generale dr. Gaetano Virtuoso.

Il Presidente non avendo altre richieste di intervento, cede la parola all'assessore Palma. **L'assessore Palma** ribadisce che la procedura, partita dai pareri del Ragioniere dello Stato e del MEF si è di fatto interrotta perché è intervenuto il decreto Madia che ha modificato la normativa sulle partecipate.

Il Presidente pone in votazione la questione pregiudiziale a firma dei consiglieri Palmieri, Nonno e Ulleto, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha respinta a maggioranza.



Il Presidente pone in votazione la questione pregiudiziale a firma del consigliere Lanzotti, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha respinta a maggioranza.

Il Presidente cede la parola agli Assessori firmatari dell'atto per l'illustrazione.

L'assessore Palma chiarisce che l'obiettivo è di arrivare al pareggio di bilancio dell'azienda e che va letta a partire dal gap strutturale delle partecipate del trasporto pubblico, che hanno come referente la Regione, deputata a distribuire per i servizi minimi la quota assegnata dal Fondo Nazionale dei Trasporti. Le risorse non sono state adeguate all'aumento dei servizi forniti, ad esempio con l'ampliamento della rete metropolitana. Il Comune per parte sua integra le risorse proprio per garantire i servizi minimi, appostandole nel proprio bilancio, ed auspica che anche la Regione lo faccia. La ricapitalizzazione di Anm è possibile, perché c'è un piano severo di risanamento dell'azienda, più strutturato e strategico rispetto a quello del 2014-2015 autorizzato dal MEF, al quale il Comune si impegna ad affiancare le proprie leve garantendo innanzitutto la regolarità dei flussi finanziari. La delibera risponde adeguatamente alle normali conseguenze derivate dall'accorpamento delle tre società di mobilità in Anm che ora con misure gestionali di efficientamento e risparmi, anche nell'esercizio, potrà raggiungere il proprio risanamento strutturale. In questa ottica vanno considerate alcune misure come l'aumento progressivo in 3 anni del biglietto singolo e la razionalizzazione dei permessi di sosta per i residenti, sostanzialmente oggi non a pagamento in quanto la quota attuale si limita a coprire i costi del contrassegno. Conclude esprimendo forte preoccupazione per le conseguenze irreversibili sul futuro dell'azienda e della mobilità cittadina in caso di mancata approvazione dell'atto.

Si allontana il Presidente Fucito ed assume la presidenza il Vicepresidente Frezza.

(presenti 38)

Il Presidente cede la parola al Presidente della Commissione Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità che ha chiesto di intervenire.

Il consigliere Simeone chiede che la delibera venga illustrata anche dagli altri due Assessori firmatari.

L'assessore Calabrese tiene a precisare, che ogni intervento previsto in delibera è stato volto a salvare l'azienda e tutelare la città.

Il Presidente dichiara aperta la discussione generale e, cede la parola al Presidente della Commissione Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità per l'illustrazione dei lavori svolti in Commissione.

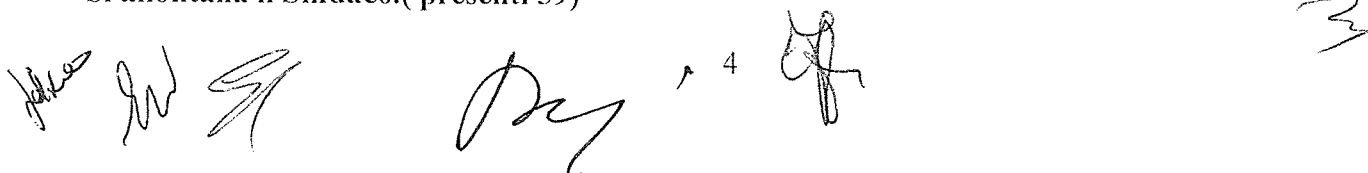
Entra in aula la consigliera De Majo. (presenti 39)

Il consigliere Simeone a nome del gruppo DEMA, si sofferma sul forte valore politico in difesa del trasporto pubblico, sul taglio generale alle risorse per i trasporti. Precisa che Anm è stata eccessivamente penalizzata dalla politica dei trasporti regionale. Infine, ripercorre i punti salienti del piano ed invita ad un atto di coraggio e responsabilità nei confronti delle 2700 famiglie dei lavoratori Anm

Rientra in aula il Presidente Fucito e riassume la Presidenza. (presenti 40)

Il consigliere Lanzotti ritiene che l'Amministrazione non è esente da colpe per il fallimento annunciato di Anm per la quale serve un vero efficientamento, accanto ai chiarimenti sugli aspetti finanziari, e l'avvio di una contrattazione di secondo livello, per evitare sperperi enormi e immotivati come quelli degli scandalosi 165 superminimi garantiti per oltre due milioni di euro all'anno a funzionari e dirigenti.

Si allontana il Sindaco. (presenti 39)

The bottom of the page features several handwritten signatures in black ink. From left to right, there are three distinct signatures, followed by a circular stamp containing the number '4', and then another signature. To the far right, there is a large, stylized handwritten mark that resembles the number '3'.

Il consigliere Moretto critica il management dell'azienda, ma ritiene che anche l'Amministrazione comunale è responsabile della crisi Anm sulla quale si interviene per l'ennesima volta, rischiando il danno erariale e il dissesto. Richiama, in conclusione la situazione debitoria di tutte le partecipate il cui sistema viene mantenuto in piedi mettendo in discussione le tutele dei lavoratori e gli interessi dei cittadini.

La consigliera Valente ritiene che l'atto in discussione risulta essere un salvataggio finto, tardivo, e totalmente inefficace rispetto all'obiettivo, si continua ad attribuire colpe a Regione e Governo, mentre le politiche del Comune e il suo stesso stato finanziario incidono nella situazione dell'azienda che è al collasso. Asserisce che, siccome ne va della vita dell'azienda, dei lavoratori e della qualità della vita dei cittadini napoletani, occorre una operazione credibile e seria, soprattutto sulle misure che incidono sul personale, ed una strategia complessiva che nell'atto in discussione non traspare.

Si allontana il Presidente Fucito e assume la Presidenza il Vicepresidente Salvatore Guangi.

(presenti 38)

Il consigliere Troncone valuta importante il piano di salvataggio dell'azienda ma chiede che vengano chiariti i punti controversi e, dal punto di vista tecnico, il motivo per il quale alla delibera non sono allegate le perizie tecniche sul valore degli immobili conferiti, che pure furono effettuate quando gli stessi beni, insieme ad altri, di proprietà di Anm, furono inseriti nel 2012 nel piano di dismissione per sostenere il piano di riequilibrio pluriennale, creando così un danno all'azienda dal punto di vista della consistenza patrimoniale.

Il consigliere Arienzo evidenzia alcuni punti non chiariti nell'atto, quali il problema della liquidità, i tempi per l'entrata in vigore del nuovo piano tariffario, la "Naspi" (ex percettori di cassa integrazione) per i 140 lavoratori non ancora autorizzata dalla Regione, problemi di organizzazione e di retribuzione del personale.

Ritiene che si sta effettuando un'operazione bancaria, dalla quale emerge una totale assenza di programmazione, che non fa che procrastinare il fallimento dell'azienda.

Il consigliere Nonno evidenzia la mancanza della maggioranza qualificata in aula e degli Assessori. Sottolinea il pericolo che gli immobili ceduti vengano aggrediti dai creditori in un futuro prossimo, evidenziando diverse incongruenze presenti nella deliberazione, come la cessione del ramo di azienda relativo alla segnaletica, il trasferimento del parcheggio Brin, per il quale Anm versa attualmente 2,5 milioni di euro all'anno al Comune, un'operazione che si poteva risolvere con un semplice comodato d'uso riconosciuto all'azienda. Preannuncia la presentazione di un ordine del giorno relativo all'istituzione di una commissione di vigilanza sulle aziende partecipate.

Il consigliere Esposito lamenta l'assenza del Sindaco durante il dibattito su un tema delicato per i cittadini e per i 2700 lavoratori dell'azienda. Sostiene che non si può fare terrorismo sull'urgenza di approvare la delibera, perché ancora troppi sono i punti sui quali bisogna discutere, dalle stime effettive degli immobili alle spese per la cessione dei cespiti, senza contare che le misure previste per il personale negano le conquiste sindacali e genereranno ulteriori contenziosi.

Rientra in aula il Presidente Fucito e riassume la Presidenza. (presenti 39)

La consigliera Carfagna sottolinea la complessità della deliberazione e le successive implicazioni ed effetti che produrrà. Esprime preoccupazione sulla sostenibilità economico-finanziaria e la legittimità del piano industriale le cui opzioni sono tutte da verificare. Afferma che sembra piuttosto un piano suggerito dalle banche per sanare l'esposizione debitoria dell'azienda, con esso non si

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a large, stylized signature, a smaller signature, a signature with the number '5' written above it, a signature that appears to be 'RF', a signature that looks like 'S', and a final signature on the far right that is partially cut off.

risolveranno indebitamento, perdite, mancati incassi. Dopo un' accurata analisi degli atti precedenti, avanza alcune proposte, come quella di accelerare sul Bacino Unico, che consentirà di integrare le reti di trasporto con la creazione di un soggetto unico, la razionalizzazione dei mezzi, l'uso efficace delle risorse regionali, ma anche più risorse grazie alle premialità del Decreto Legge 95/2012.

Assiste il Vicesegretario Generale dr. Francesco Maida.

Il consigliere Coppeto rileva l'incertezza del momento, sottolineando sulla scelta difficile che si sta operando, con misure che pesano sulla vita dei cittadini, invita a valutare i motivi che hanno portato ai tagli nei trasferimenti statali alle autonomie locali negli ultimi cinque anni -20,1% e che il sistema dei trasporti è uno degli aspetti fondamentali di una democrazia, dopo il lavoro, la salute, la scuola, settori nei quali è necessario il mantenimento degli assetti pubblici strategici.

Rientra in aula il Sindaco.(presenti 40)

Il Presidente comunica all'Aula che l'assessore Palma si allontana per impegni istituzionali e nel contempo sarà disponibile l'assessore Calabrese.

Si allontana la consigliera Ulleto.(presenti 39)

Il consigliere Brambilla elogia l'assessore Calabrese che pur non in piena forma fisica è rimasto in aula. Rileva che, il piano presentato non salva realmente l'azienda perché contiene errori madornali e manca completamente di alternative strategiche, si fonda su "atti di fede" nella regolarità dei pagamenti del Comune e nei trasferimenti della Regione e non progetta nulla sulla mobilità cittadina che deve necessariamente fondarsi per essere efficiente sull'intermodalità.

Si allontana il consigliere Esposito. (presenti 38)

Il consigliere Langella si dichiara favorevole al piano, che prevede di mettere in sicurezza 2.700 lavoratori. Ritiene che di trasporto pubblico locale va salvaguardato nel suo carattere pubblico ma accompagnato, affinché ai cittadini sia offerto un servizio efficiente, dalla previsione di misure sulla viabilità che garantiscano ai cittadini una migliore qualità della vita, con l'integrazione tra trasporto pubblico di linea e quello non di linea.

Si allontana il consigliere Moretto. (presenti 37)

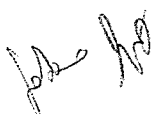
La consigliera Menna rileva la mancanza di una visione strategica in visione di una progettazione di una mobilità sostenibile in una città moderna. Si fa coincidere il risparmio con il taglio di chilometri e di linee senza ascoltare i cittadini, mentre occorre uscire dall'emergenza progettando soluzioni innovative.

Si allontana il Presidente Fucito e assume la Presidenza il Vicepresidente Fulvio Frezza.

(presenti 36)

Il consigliere Santoro afferma che si sta operando una mera operazione contabile per evitare la messa in liquidazione dell'azienda, che non risolve il problema di liquidità. Sottolinea l'opportunità che il Sindaco recuperi rapporti sereni con altri livelli istituzionali per il risanamento dell'azienda. Sostiene che risanamento aziendale non può gravare solo sui sacrifici dei cittadini e, che può essere affrontato con la razionalizzazione delle risorse e dei servizi che al momento sono molto carenti, soprattutto nelle periferie, senza considerare che le condizioni di sicurezza dei lavoratori e degli utenti non sono per niente garantite. Per tutto quanto innanzi esposto preannuncia il voto contrario.

Il consigliere Andreozzi sottolinea la crisi industriale, il vessatorio fiscal compact, sono politiche che strangolano il Sud e Napoli che ha ereditato, anche, i debiti dalle passate Amministrazioni e che i forti tagli nei trasferimenti gravano sulla città, che cerca di reagire con azioni volte a garantire servizi primari per i cittadini. Auspica che, a breve si arrivi all'avvio della Napoli Holding rimediando agli errori di gestione delle partecipate che finora ci sono stati.



Il Presidente dichiara conclusa la discussione generale e cede la parola all'assessore Calabrese per la replica agli interventi resi.

L'assessore Calabrese replica agli interventi resi, precisando, che le scelte compiute nella delibera di risanamento che comunque ha alle spalle un lavoro sulle azioni del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile che presto sarà condiviso con il Consiglio e con i cittadini. Invita, infine a considerare che il piano Anm allegato alla delibera non è ancora un piano industriale, questo sarà discusso una volta messa in sicurezza l'azienda e i lavoratori.

Rientra in aula il consigliere Fucito e riassume la Presidenza.(presenti 37)

Il Presidente comunica che sono stati presentati n. 6 mozioni, n.33 ordini del giorno e n. 58 emendamenti. Cede la parola all'assessore Palma che ha chiesto di intervenire.

L'assessore Palma replica agli interventi resi, soffermandosi, in particolare sull'individuazione dei beni che si propone di conferire al patrimonio di Anm, chiarendo che in delibera sono elencati 6 beni e che per l'ammontare dei 65 milioni della ricapitalizzazione, dalle stime ne potrebbero bastare 4. Chiarisce, inoltre, a proposito dell'impatto sul costo del personale del piano che dovrà essere riesaminato in Consiglio l'intero sistema del costo del personale di tutte le partecipate sulla base degli orientamenti giurisprudenziali in merito. Conclude, assicurando, in relazione alla manovra che si propone su dati di risparmio certi, a partire dai conti sugli esuberi e dalla rivisitazione dei contratti, poiché solo mettendo in sicurezza l'azienda è possibile puntare sul rilancio della stessa.

Assiste il segretario Generale dr. Gaetano Virtuoso.

Il Presidente passa all'esame delle n.6 mozioni presentate, pone in discussione la mozione n. 1 a firma dei consiglieri Coppeto, Coccia ed altri.

La consigliera Coccia la illustra, che impegna *"l'Amministrazione ed il Sindaco a preparare entro il 31 luglio 2017 un piano di riorganizzazione del trasporto di linea su scala metropolitana"*.

Il consigliere Santoro non concorda con il piano di fusione tra l' A.N.M. e la C.T.P., così come previsto nella mozione.

L'assessore Palma ritiene, che il punto relativo alla fusione va a rafforzare quanto già previsto nel dispositivo dell'atto al punto n.17 .

La consigliera Coccia propone di aggiungere *" riorganizzazione del trasporto pubblico locale su scala metropolitana"*

Il consigliere Santoro propone di togliere "fusione" dalla parte impegnativa.

Il consigliere Coppeto propone di sostituire "fusione" con *"di linea"*.

Il consigliere Brambilla motiva il voto contrario alla mozione.


Il Presidente pone in votazione la mozione a firma dei consiglieri Coppeto, Coccia ed altri così come modificata, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario del Movimento Cinque Stelle, F.I., P.D. e del consigliere Nonno.

(allegato n.1)

Il Presidente pone in discussione la mozione n.2 a firma del consigliere Guangi che impegna *"Sindaco e Giunta a far sottoporre alla Commissione Trasparenza l'elenco dei periti tra cui la Napoli Servizi sceglierà quelli più adatti in base a criteri di imparzialità, indipendenza, professionalità, adeguatezza e a far comunicare ai consiglieri comunali le valutazioni reali che saranno attribuite agli immobili oggetto di conferimento"*.

Il consigliere Guangi la illustra.

Il consigliere Nonno interviene a favore.



L'assessore Palma esprime parere favorevole sui punti n.1 e 3, mentre sul n.2 esprime parere contrario.

Il consigliere Brambilla precisa sull'importanza della perizia estimativa, degli immobili da conferire, che va effettuata da un perito del Tribunale di Napoli.

Il consigliere Guangi chiarisce in relazione a quanto previsto nella mozione e concorda con l'eliminazione del punto n.2 della parte impegnativa.

Si allontanano dall'aula i consiglieri Troncone e Carfagna.(presenti 35)

L'assessore Palma chiarisce sulla perizia di massima che deve dare valore ai fascicoli.

Il Presidente pone in votazione la mozione n.2 a firma del consigliere Guangi così come modificata, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha approvata a maggioranza con il voto contrario del Movimento Cinque Stelle.
(allegato n. 2)

Il Presidente passa all'esame della mozione n. 3 a firma del consigliere Santoro *"che impegna il Sindaco e la Giunta a garantire una informativa al Consiglio Comunale entro il 30 settembre 2017 sullo stato di attuazione della ricapitalizzazione e risanamento di A.N.M. s.p.a"*

L'assessore Palma esprime parere favorevole.

Il Presidente pone in votazione la mozione n. 3 a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha approvata all'unanimità. (allegato n.3)

Il Presidente passa all'esame della mozione n. 4 a firma del consigliere Santoro che *"impegna Sindaco e Giunta a garantire un adeguato piano di riorganizzazione delle linee su gomma del trasporto pubblico locale al fine di garantire i corretti collegamenti in città"*.

Il consigliere Santoro la illustra.

La consigliera Menna propone di togliere dalla parte impegnativa il riferimento *"all'insediamento di via Pisani"*.

Il consigliere Simeone interviene a favore della mozione.

L'assessore Calabrese ritiene che il piano non può essere realizzato *"entro 30 giorni"* e propone di sostituire con *"in tempi congrui"* ed esprime parere favorevole.

Il Presidente pone in votazione la mozione n.4 a firma del consigliere Santoro con le modifiche proposte, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha approvata all'unanimità.
(allegato n.4)

Il Presidente passa all'esame della mozione n. 5 a firma del consigliere Santoro che *"prevede la garanzia di immediato accesso agli atti amministrativi della Anm da parte dei consiglieri comunali"*

Il consigliere Santoro la illustra.

Il Presidente dopo l'illustrazione da parte del proponente, chiede al Segretario Generale di esprimersi sull'accesso agli atti così come previsto dalla mozione.

Il Segretario Generale osserva che il diritto all'accesso agli atti è un diritto generalizzato ed è disciplinato dal regolamento, ancor più quando si tratta di Consiglieri e si estende anche alle partecipate.

Il consigliere Santoro precisa che tale prerogativa viene puntualmente disattesa.

L'assessore Palma esprime parere favorevole.

Il Presidente pone in votazione la mozione n.5 a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha approvata all'unanimità. (allegato n.5)

Il Presidente passa all'esame della mozione n. 6 a firma del consigliere Gaudini e di tutte le forze politiche di maggioranza che *"impegna l'Amministrazione a compulsare l'azienda per l'avvio di una più efficace lotta all'evasione, ad adeguare gli strumenti di vendita dei titoli di viaggio e rimodulare il sistema tariffario in un'ottica di risparmio per i cittadini all'esito del contenzioso in atto con la Regione Campania circa i corrispettivi non erogati ed una volta raggiunti gli obiettivi prefissati"*.

Il consigliere Simeone la illustra.

Il consigliere Santoro propone una modifica al posto di "auto risanamento" di "risanamento".

L'assessore Palma accoglie la mozione così come presentata ed esprime parere favorevole.

Il Presidente pone in votazione la mozione n. 6 a firma del consigliere Gaudini e di tutte le forze politiche di maggioranza, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio la ha approvata a maggioranza con il voto di astensione Movimento Cinque Stelle e P.D.. **(allegato n.6)**

Il Presidente dichiara concluso l'esame delle mozioni e, passa all'esame di n. 35 ordini del giorno, 32 dei quali presentati dal consigliere Santoro. Propone al consigliere Santoro, se ritiene possibile, fare una sintesi per similitudine dei documenti presentati.

Il consigliere Simeone rileva la similarità dei diversi ordini del giorno e concorda con una sintesi degli stessi.

Il consigliere Santoro concorda ad accorparli per similitudine

L'assessore Palma condivide l'accorpamento degli ordini del giorno per analogia, in quanto quasi tutti prevedono l'adeguamento e l'efficientamento dei sistemi tecnologici di comunicazione e informatizzazione dei servizi da rendere per il TPL, che gli stessi vanno nella direzione del piano di risanamento dell'Azienda e, pertanto risultano accoglibili ed il parere favorevole.

Il consigliere Coppeto sostiene che, pur essendo le proposte avanzate con gli ordini del giorno condivisibili, per opportunità politica, propone di trasformarli in raccomandazioni senza sottoporli al voto.

Il consigliere Santoro non condivide la proposta di trasformati in raccomandazioni ed invita a considerare i n. 32 ordini del giorno in un unico documento sottoponendolo a votazione.

Il Presidente propone, se non si palesano distinguo sui documenti, se l'Aula lo ritiene praticabile, propone di porre in votazione gli ordini del giorno contrassegnati dal n.1 al n.32 considerandoli un unico documento.

Il consigliere Verneti invita a fare sintesi, riformulando i documenti presentati in un unico ordine del giorno.

Il consigliere Pace osserva che i documenti impegnano l'Amministrazione in azioni che fanno capo ad Anm e, pertanto, propone di inserire nella parte dispositiva degli ordini del giorno "a concertare con Anm".

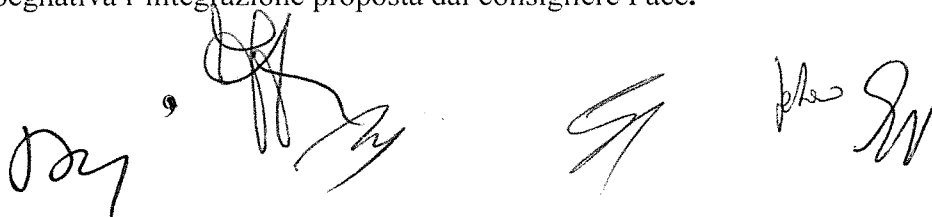
Il Presidente invita ad una riformulazione dei documenti, dopo i rilievi sollevati, sul metodo, e sui contenuti degli stessi.

Il consigliere Coppeto dichiara, che se gli ordini del giorno non vengono trasformati in raccomandazioni, sarà costretto a votare contro.

Il consigliere Felaco propone di mettere in votazione i singoli documenti.

Il consigliere Pace ricorda la proposta avanzata di integrazione della parte impegnativa e, pertanto, invita a riformulare i documenti con la stessa.

Il consigliere Brambilla concorda con l'accorpamento degli ordini del giorno in un unico documento, inserendo nella parte impegnativa l'integrazione proposta dal consigliere Pace.



Il consigliere Simeone rileva che l'Amministrazione aveva già espresso parere favorevole e, pertanto bisogna decidere come procedere nella votazione dei n.32 ordini del giorno.

La consigliera Mirra invita l'Amministrazione ad esprimersi sull'ammissibilità dei documenti.

La consigliere Bismuto invita ad accorpare gli ordini del giorno in un unico documento con la modifica suggerita dal consigliere Pace ed accoglierlo come raccomandazione.

Il Presidente nel constatare che non vi è unità d'intento sulla modalità di prosecuzione dell'esame degli ordini del giorno, invita il consigliere Santoro ad accorparli per agevolarne il lavoro.

Il consigliere Rinaldi condivide la proposta della consigliera Bismuto, precisa sulla riformulazione dei documenti, le cui richieste risultano essere di competenza di Anm. Invita l'Amministrazione ad acquisirli come raccomandazioni, oppure, se lo si ritiene utile, chiedere parere al Segretario Generale sull'ammissibilità degli stessi.

Il Presidente chiarisce che l'esito della discussione ha condizionato la valutazione prima espressa dall'Amministrazione e, pertanto, invita il Segretario Generale, se ritiene opportuno, ad esprimersi nel merito.

Il Segretario Generale precisa sulla richiesta di ammissibilità degli ordini del giorno presentati dal consigliere Santoro. Fa presente che l'ordine del giorno è stato sempre considerato un atto di indirizzo meramente politico e che i soggetti destinatari dei documenti, in discussione, risultano essere o l'azienda partecipata Anm oppure la concessionaria metropolitana di Napoli. Pertanto, atteso che, trattasi di atti di indirizzo meramente politico e, proposti da un soggetto politico che è il Consiglio comunale, il quale esercita anche un controllo analogo sulle società partecipate, ritiene che i documenti non risultano inammissibili.

Il Presidente invita il proponente se concorda, anche con il parere favorevole dell'Amministrazione, di inviare gli ordini del giorno in Commissione per una futura trattazione.

Il consigliere Santoro fa rilevare che i documenti sono frutto di un lungo ed impegnativo lavoro svolto e, che conviene sulla modifica proposta dal consigliere Pace di integrare la parte impegnativa, considerato che l'Amministrazione si esprime favorevolmente, propone di porli in votazione accorpendoli per similitudine.

Il consigliere Simeone condivide l'accorpamento documenti per argomento.

Il consigliere Felaco propone di inviare gli ordini del giorno in Commissione per poi esaminarli in una seduta monotematica sul turismo.

Il Presidente constatato che gli ordini del giorno dal n.1 al n.4, posso essere accorpati, in quanto hanno una premessa più o meno comune e nella parte dispositiva si richiede l'apertura di sportelli informativi presso le stazioni della metropolitana linea 1. Dichiaro che gli ordini del giorno dal n. 1 al n.4 diventano un unico ordine del giorno, la cui premessa è comune e, la parte dispositiva impegna *"l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché all'interno delle stazioni della linea 1 Museo, Toledo, Municipio, Piazza Garibaldi, venga aperto uno sportello per le informazioni ai turisti in transito"*, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei consiglieri Felaco, Bismuto e del gruppo Sinistra in Comune.

(allegato 7)

Il Presidente pone in votazione l'ordine del giorno n. 5 a firma Santoro che impegna *"l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché sui monitor attualmente non utilizzati presenti nelle stazioni della linea 1 vengano comunicate informazioni di servizio e sulle manifestazioni in corso sul territorio cittadino in modo da informare i cittadini di eventuali"*

disservizi o servizi offerti”, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei consiglieri Felaco, Bismuto e del gruppo Sinistra in Comune.

(allegato 8)

Il Presidente pone in votazione gli ordini del giorno dal n.6 al n.9 accorpandoli in un unico ordine del giorno a firma Santoro che *“impegna l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché vengano installati distributori automatici in grado di emettere titoli di credito nel caso in cui non sia disponibile il resto a seguito dell'acquisto di titoli di viaggio; concertare con l'Anm affinché vengano installati più distributori automatici di biglietti in prossimità delle principali fermate degli autobus, nelle stazioni funicolari e nelle stazioni della linea 1 della metropolitana di Napoli”*, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei consiglieri Felaco, Bismuto e del gruppo Sinistra in Comune. (allegato 9)

Il Presidente pone in votazione gli ordini del giorno dal n.10 al n.14 accorpandoli in un unico ordine del giorno a firma Santoro che impegna *“l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché sia garantita la presenza ed il corretto funzionamento dei sistemi di protezione degli autisti sugli autobus della Anm spa (porte divisorie tra posto di guida e area destinata ai passeggeri;*

affinchè venga garantita la presenza ed il corretto funzionamento dei sistemi di videosorveglianza sui vagoni delle funicolari di Napoli, della metropolitana di Napoli linea 1, sui tram e autobus della Anm S.p.A.”, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei consiglieri Felaco, Bismuto e del gruppo Sinistra in Comune.

(allegato 10)

Il Presidente pone in votazione gli ordini del giorno dal n.15 al n.19 accorpandoli in un unico ordine del giorno a firma Santoro che impegna *“ l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché sia garantita la manutenzione periodica dei tram, degli autobus, dei locali per dipendenti delle funicolari di Montesanto, Mergellina, Chiaia”*, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei consiglieri Felaco, Bismuto e del gruppo Sinistra in Comune.

(allegato 11)

Il Presidente pone in votazione gli ordini del giorno dal n.20 al n.22 accorpandoli in un unico ordine del giorno a firma Santoro che impegna *“ l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm ad incrementare il personale di sorveglianza presso le stazioni della funicolare di Chiaia, Montesanto, Mergellina”*, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha approvato a maggioranza con il voto contrario dei consiglieri Felaco, Bismuto e del gruppo Sinistra in Comune.

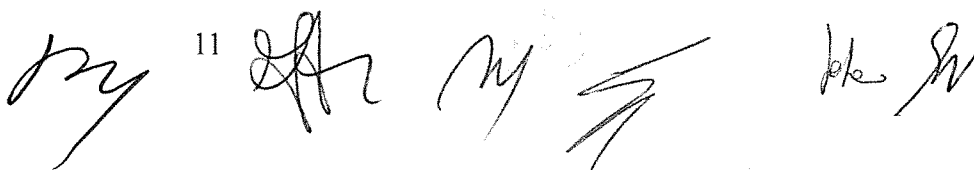
(allegato 12)

Il Presidente pone in votazione l'ordine del giorno n. 23 a firma del consigliere Santoro che impegna *“ l'amministrazione comunale ad imporre al gestore di verificare periodicamente il funzionamento del sistema di segnalazione delle emergenze nelle stazioni della Metropolitana di Napoli linea 1 e, ove esso sia malfunzionante, procedere celermente al ripristino della funzionalità onde assicurare la sicurezza dei passeggeri in transito”*, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha approvato alla unanimità.

(allegato 13)

Il Presidente pone in votazione gli ordini del giorno dal n.24 al n.26 a firma del consigliere Santoro con il parere contrario dell'amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio li ha respinti a Maggioranza. Sospende l'esame degli ordini del giorno dal n. 27 al n. 29 e, pone in votazione l'ordine del giorno n. 30 con il parere contrario dell'amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta dichiara che lo Consiglio lo ha respinti a maggioranza. Dichiara che l'ordine

11



del giorno n. 31 è trasformato in raccomandazione e, pone in votazione l'ordine del giorno n. 32 con il parere contrario dell'amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente dichiara, infine che gli ordini del giorno dal n. 27 al n.29 non sono accoglibili.

Il consigliere Santoro propone di inviarli in commissione per approfondimento.

Il Presidente pone in discussione l'ordine del giorno n. 33 a firma del consigliere Nonno.

Il consigliere Nonno lo illustra, chiarendo sulla richiesta di istituzione di una commissione di vigilanza sulle partecipate.

Si allontana dall'aula il Presidente Fucito e assume la Presidenza il Vicepresidente Frezza.

(presenti 34)

L'assessore Palma propone di aggiungere *“da convocare congiuntamente alla commissione competente”*.

Il consigliere Santoro ricorda che nella scorsa consiliatura tale commissione fu istituita e presieduta dal consigliere Addio.

Il consigliere Nonno concorda con la modifica proposta dall'assessore Palma.

Il consigliere Pace motiva l'inutilità dell'istituzione di tale commissione .

Il Presidente pone in votazione l'ordine del giorno n. 33 a firma del consigliere Nonno, assistito dagli scrutatori che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza. Pone in discussione l'ordine del giorno n. 34 a firma dei consiglieri Valente, Quaglietta e Arienzo che impegna l'amministrazione *“contestualmente alla verifica dell'attuazione del Piano, a discutere in Consiglio comunale gli indirizzi strategici del Comune di Napoli sul sistema di trasporto pubblico locale nell'ambito urbano e di area vasta in base ai piani adottati dalla Città Metropolitana di Napoli e dalla Regione Campania, previa verifica dello stato dei piani programmi di investimenti avviati mediante utilizzo di finanziamenti regionali, nazionali ed europei”*.

Il consigliere Arienzo lo illustra.

L'assessore Palma esprime parere favorevole.

Il consigliere Nonno interviene nel merito e chiede che il prossimo ordine del giorno venga votato per appello nominale.

Il consigliere Coppeto preannuncia e motiva il voto favorevole.

La consigliera Valente precisa sulle finalità del documento presentato.

Il Presidente pone in votazione l'ordine del giorno n. 34 dei consiglieri Valente, Quaglietta e Arienzo, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha approvato all'unanimità.

(allegato 14)

Il Presidente pone in discussione l'ordine del giorno n. 35 a firma dei consiglieri Valente, Quaglietta e Arienzo che impegna l'amministrazione a *“riferire entro il termine di tre mesi dall'approvazione della presente delibera in merito all'attuazione di tutte le misure previste nel Piano di salvataggio di ANM proponendo eventuali azioni alternative e le ulteriori opportune risorse finanziarie atte a garantire il rispetto dell'accordo sindacale”*

La consigliera Valente lo illustra.

Si allontanano i consiglieri Lanzotti, Madonna e Menna.(presenti 31)

Il consigliere Coppeto propone di sostituire “ tre mesi” con “sei mesi”e prevedere un più ampio riferimento *“degli accordi sindacali”* .

Rientra in aula il Presidente Fucito e assume la Presidenza.(presenti 32)

Il consigliere Nonno chiede che venga messo in votazione per appello nominale.

Il Presidente come richiesto dai consiglieri Nonno, Guangi ed Arienzo pone in votazione, per appello nominale, l'ordine del giorno n. 35 a firma dei consiglieri Valente, Quaglietta e Arienzo con le modifiche "*sei mesi*" e "*degli accordi sindacali*", dispone in tal senso e assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio con la presenza in aula di n. 31 consiglieri (**risulta allontanatosi il consigliere Verneti**) con n. 30 voti favorevoli e il voto contrario del consigliere Brambilla lo ha approvato a maggioranza. (allegato 15)

Il Presidente dichiara concluso l'esame degli ordini del giorno e passa all'esame degli emendamenti. Pone in discussione l'emendamento contrassegnato con il numero 0 a firma dei consiglieri Nonno e Ulleto.

Il consigliere Nonno lo illustra.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il consigliere Nonno chiede se può intervenire per dichiarazione di voto ed invita il Segretario Generale ad esprimersi.

Il Segretario Generale chiarisce che il Regolamento interno del consiglio comunale non contempla le dichiarazioni di voto sugli emendamenti. Gli emendamenti possono essere illustrati dal proponente.

Il consigliere Nonno espone considerazioni sulla possibilità di intervenire.

Il consigliere Guangi ricorda che si può intervenire per dichiarazione di voto sugli emendamenti.

Il Segretario Generale ribadisce che i consiglieri possono intervenire per dichiarazione di voto su emendamenti presentati da altri proponenti.

Rientrano in aula i consiglieri Verneti e Menna.(presenti 33)

Il Presidente riassume e chiarisce la questione della dichiarazione di voto e, pone in votazione, così come precedentemente richiesto per appello nominale, l'emendamento contrassegnato con il numero 0 a firma dei consiglieri Nonno e Ulleto, dispone in tal senso e assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio con la presenza in aula di n.32 consiglieri (**risulta allontanatosi il consigliere Simeone**) con n. 26 voti contrari e n.6 voti favorevoli lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in discussione l'emendamento contrassegnato con il n. 0 bis a firma dei consiglieri Nonno e Ulleto.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il Presidente lo pone in votazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente passa all'esame dell'emendamento contrassegnato con il numero n. 0 ter a firma del consigliere Moretto che non risulta presente in aula .

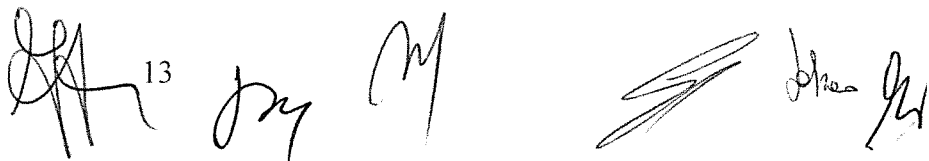
Il consigliere Nonno dichiara di fare propri tutti gli emendamenti a firma del consigliere Moretto.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il Presidente pone in votazione, così come precedentemente richiesto dai consiglieri Quaglietta, Valente e Nonno, per appello nominale l'emendamento contrassegnato con il numero 0 ter a firma del consigliere Moretto fatto proprio dal consigliere Nonno, dispone in tal senso e assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio con la presenza in aula di n.28 consiglieri (**risulta allontanatosi il Sindaco e i consiglieri Brambilla, Menna, Sgambati, Solombrino ed entrato il consigliere Simeone**) con n. 22 voti contrari e n.6 voti favorevoli lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente passa all'esame dell'emendamento contrassegnato con il n. 0 quater a firma del consigliere Moretto fatto proprio dal consigliere Nonno.

Il consigliere Nonno lo illustra.



Si allontana il Presidente Fucito e assume la Presidenza il Vicepresidente Frezza.(presenti 27)

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Si allontana la consigliere Valente ed entra il Sindaco e il consigliere Solombrino.(presenti 28)

Il Presidente pone in votazione, per appello nominale così come richiesto dai consiglieri Guangi, Arienzo e Nonno, l'emendamento contrassegnato con il numero 0 quater a firma del consigliere Moretto fatto proprio dal consigliere Nonno, dispone in tal senso e assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio con la presenza in aula di n.31 consiglieri (**risulta entrato il Presidente Fucito, i consiglieri Menna, Sgambati, Brambilla ed uscito la consigliere Quaglietta**) con n. 27 voti contrari e n.4 voti favorevoli lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente passa all'esame dell'emendamento contrassegnato con il n. 0 quinquies a firma dei consiglieri Nonno e Ulleto.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il Presidente lo pone in votazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in esame l'emendamento n.1 a firma del consigliere Santoro.

Il consigliere Santoro lo illustra.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il Presidente lo pone in votazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in votazione anche gli emendamenti a firma del consigliere Santoro contrassegnati con i numeri 2, 3, 4, 4 bis, , 5, 6 e 7 con il parere contrario dell'Amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio li ha respinti a maggioranza.

Il Presidente dichiara che gli emendamenti contrassegnati con il n.4 ter e n.7 bis sono stati trasformati in raccomandazione. Pone in votazione gli emendamenti contrassegnati con il n. 7 ter, 8 e 8 bis con il parere contrario dell'Amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio li ha respinti a maggioranza.

Il Presidente dichiara che gli emendamenti contrassegnati con il n.9, 10 e 10 bis sono stati trasformati in raccomandazioni.

Si allontana il Presidente Fucito, assume la Presidenza il Vicepresidente Frezza.(presenti 30)

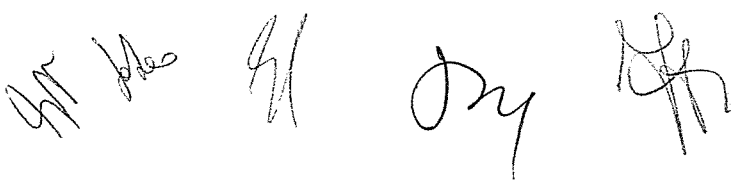

Il Presidente pone in votazione l'emendamento contrassegnato con il n. 10 ter a firma dei consiglieri Guangi e Nonno, con il parere contrario dell'Amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza. Dichiara, inoltre che l'emendamento contrassegnato con il n. 11 a firma del consigliere Simeone è stato ritirato. Pone, poi, in votazione gli emendamenti a firma del consigliere Santoro contrassegnati con i numeri 12, 13, 14, 15 e il n. 15 bis a firma dei consiglieri Guangi e Nonno, con il parere contrario dell'Amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il consiglio li ha respinti a maggioranza.

Il consigliere Santoro dichiara di ritirare gli emendamenti contrassegnati con i numeri dal 16 al n. 19 .

Il Presidente pone in votazione l'emendamento contrassegnato con il n.20 a firma del consigliere Santoro, con il parere contrario dell'Amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il consigliere Santoro ritira l'emendamento contrassegnato con il n.21.

Il Presidente dichiara che l'emendamento contrassegnato con il n.22 a firma del consigliere

 14 

Lanzotti decade per la non presenza in aula del proponente.

Il consigliere Simeone dichiara di ritirare l'emendamento contrassegnato con il n.23.

Il Presidente dichiara che l'emendamento contrassegnato con il n.24 a firma del consigliere Lanzotti decade per la non presenza in aula del proponente.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento contrassegnato con il n.25 a firma del consigliere Santoro, con il parere contrario dell'Amministrazione, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in discussione l'emendamento contrassegnato con il n.26 a firma del consigliere Lanzotti fatto proprio dal consigliere Nonno.

Il consigliere Nonno lo illustra.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il Presidente pone in votazione l'emendamento contrassegnato con il n. 26, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, l'emendamento contrassegnato con il n. 27 a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente dichiara che l'emendamento contrassegnato con il n.28 a firma del consigliere Santoro è stato trasformato in raccomandazione e, pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, gli emendamenti contrassegnati con il n. 28 bis e n. 29 sempre a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio li ha respinti a maggioranza. Dichiara che l'emendamento contrassegnato con il n. 29 bis sempre a firma del consigliere Santoro è stato trasformato in raccomandazione.

Rientra in aula la consigliera Valente.(presente 31)

Il Presidente pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, l'emendamento contrassegnato con il n. 30 sempre a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza e, dichiara che l'emendamento contrassegnato con il n.31 a firma del consigliere Santoro è stato trasformato in raccomandazione.

Il Presidente pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, gli emendamenti contrassegnati con il n. 32 e n.32 bis sempre a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio li ha respinti a maggioranza.

Il Presidente pone in discussione l'emendamento contrassegnato con il n. 32 ter a firma della consigliera Valente.

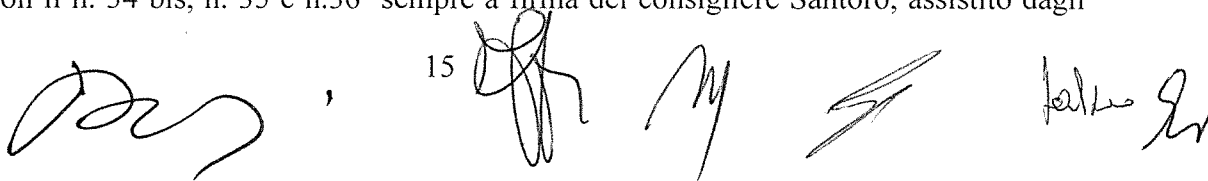
La consigliera Valente lo illustra.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il Presidente pone in votazione, l'emendamento contrassegnato con il n. 32 ter a firma della consigliera Valente, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, l'emendamento contrassegnato con il n. 33 sempre a firma del consigliere Santoro, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza e, dichiara che l'emendamento contrassegnato con il n. 34 sempre a firma del consigliere Santoro è stato trasformato in raccomandazione.

Il Presidente pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, gli emendamenti contrassegnati con il n. 34 bis, n. 35 e n.36 sempre a firma del consigliere Santoro, assistito dagli

15 

scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza e, dichiara che gli emendamenti contrassegnati con i numeri 37, 38 e 39 sempre a firma del consigliere Santoro sono stati trasformati in raccomandazione.

Rientra in aula il Presidente Fucito e riassume la Presidenza.(presenti 32)

Il Presidente pone in votazione, con il parere contrario dell'Amministrazione, l'emendamento contrassegnato con il n. 39 bis a firma dei consiglieri Guangi e Nonno, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio lo ha respinto a maggioranza.

Il Presidente pone in discussione l'emendamento contrassegnato con il n. 39 ter sempre a firma del consigliere Santoro.

Il consigliere Brambilla afferma di aver già chiesto l'inoltro della deliberazione, del resoconto stenotipico e di tutti i documenti allegati alla Corte dei Conti ed esprime voto favorevole.

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il consigliere Santoro ritiene superato con l'emendamento ter, valutato che il consigliere Brambilla ha già richiesto quanto previsto con l'emendamento

Il Presidente pone in discussione l'emendamento contrassegnato con il n.40 a firma dei consiglieri Nonno e Ulleto.

Rientra in aula la consigliera Quaglietta.(presenti 33)

L'assessore Palma esprime parere contrario.

Il consigliere Nonno dichiara di ritirare l'emendamento contrassegnato con il n. 40 per poi presentarlo in fase di discussione del bilancio di previsione.

Il Presidente dichiara concluso l'esame degli emendamenti e cede la parola per dichiarazione di voto.

La consigliera Menna preannuncia il voto contrario in coerenza con la pregiudiziale condivisa, e per tutto quanto dichiarato e principalmente per la mancanza di una visione strategica per il rilancio dell'azienda a tutela della garanzia lavorativa degli operatori.

Il consigliere Santoro auspica che venga riconosciuto alle forze di opposizione di aver cercato di entrare nel merito delle questioni poste, apportando un contributo di merito all'atto, procurandosi la documentazione non allegata, che ha chiarito alcuni aspetti oscuri che sono stati oggetto di diversi rilievi. Preannuncia il voto contrario ad un atto contestato sul nascere, con il quale si conferiscono degli immobili ad una azienda, esponendoli a rischio pignoramento.

Il consigliere Arienzo preannuncia il voto contrario in quanto la delibera prevede una mera operazione finanziaria ed è mancante di sufficienti provvedimenti, a garanzia della messa in sicurezza sia dell'azienda che dei lavoratori.

Il consigliere Guangi come già evidenziato dai consiglieri Lanzotti e Carfagna, il gruppo di F.I. voterà contro l'atto che risulta mancante di sostenibilità economico-finanziaria e legittimità del piano industriale le cui opzioni sono tutte da verificare.

Il consigliere Nonno preannuncia il voto contrario per tutti gli aspetti non chiari riportati nell'atto e più volte sollevati durante la lunga discussione.

Il consigliere Simeone dichiara a nome delle forze di maggioranza il voto favorevole e, ringrazia il Sindaco che voluto a tutti i costi garantire il servizio del trasporto locale napoletano pubblico. Ritiene che la sfida del rilancio del piano industriale ha sposato una serie di principi di efficientamento che andranno a rivoluzionare il TPL e che l'Amministrazione tutta dovrà vigilare sull'azienda affinché porti a compimento le proposte avanzate.

Il Presidente dichiara conclusi gli interventi per dichiarazione di voto e cede la parola al Sindaco che ha chiesto di intervenire.

Il Sindaco ringrazia maggioranza e opposizione per aver ben lavorato nell'interesse della città. Affermando che Napoli è l'unica grande città che ha fatto la scelta coraggiosa e difficile dell'azienda tutta pubblica e oggi si sono tracciate le linee per una grande azienda pubblica metropolitana. Infine esprime ringraziamento ai lavoratori e agli utenti, concludendo il suo intervento con l'auspicio che si possa vincere insieme al Consiglio comunale, con il management e i sindacati, la sfida del miglioramento della qualità del servizio.

Il Presidente in votazione la proposta di G.C. n.132 del 15.03.2017, assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio con la presenza in aula di n. 33 Consiglieri, i cui nominativi sono riportati sul frontespizio del presente atto a maggioranza, con il voto contrario dei gruppi consiliari P.D., Movimento Cinque Stelle, F.I. e dei consiglieri Nonno e Santoro

DELIBERA

l'approvazione della proposta di G.C. n.132 del 15.03.2017 avente ad oggetto: approvazione dell'aumento di capitale della Anm S.p.A. con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding s.r.l. e delle misure a supporto dello stabile risanamento della Anm S.p.A., con n. 6 mozioni e n. 9 ordini del giorno precedentemente approvati.

Il Presidente propone al Consiglio di dichiarare immediatamente eseguibile per l'urgenza la delibera prima approvata. In base all'esito della votazione e assistito dagli scrutatori accerta e dichiara che il Consiglio ha dichiarato a maggioranza con il voto contrario del consigliere Santoro, ai sensi del 4° comma dell'art. 134 del T.U. 267/2000, la deliberazione testé adottata immediatamente eseguibile per l'urgenza.

Si allegano, quale parte integrante del presente provvedimento:

- n. 6 mozioni;
- n. 9 ordini del giorno;
- parere del Collegio dei Revisori dei Conti;
- delibera di G.C. n.132 del 15.03.2017 di proposta al Consiglio, composta da n.18 pagine progressivamente numerate, nonché da allegati, costituenti parte integrante, di complessive pagine 148 separatamente numerate.

Il contenuto integrale degli interventi è riportato nel resoconto stenotipico della seduta, depositato presso la Segreteria del Consiglio Comunale.

Selva
Il Dirigente
Dott.ssa E. Barban



[Signature]
Il Coordinatore
Dr. G. Scala

del che il presente verbale viene sottoscritto come appresso:

Il Vicepresidente del Consiglio comunale

Ennio Frezza

[Signature]

Il Vicepresidente del Consiglio comunale

Salvatore Guangi

[Signature]

Il Presidente del Consiglio comunale

Alessandro Fucito

[Signature]

Il Vicesegretario Generale

Dr. Francesco Maida

[Signature]

Il Segretario Generale

Dr. Gaetano Martusoso

[Signature]

Si attesta che la presente è stata pubblicata all'albo pretorio il 13 APR 2017
e vi rimarrà pubblicata per quindici giorni (comma 1, art. 124 del D.L.vo 267/2000).

Il Responsabile

Il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi del comma 4, art.134 D.L.gs.
267/2000 è comunicato con nota n. _____ del _____ a:

Am. Peluso Am. Porriello Am. Celebrese Dott. Grimaldi
Dott. me Aprea Dott. Muccioniello Dott. Deutale Dott. me D'Esposito
Ing. D'Alema Dott. Seale
ESECUTIVA' DELLA DELIBERAZIONE

Constatato che sono decorsi i dieci giorni dalla pubblicazione si dà atto che la presente
deliberazione è divenuta da oggi esecutiva, ai sensi del comma 3, art.134 del D.L.vo 267/2000.-

Addì _____

Il Segretario Generale

La presente deliberazione viene assegnata per le procedure attuative, ai sensi dell'art. 97 del
D.L.vo 267/2000 a:

Addì _____

Il Segretario Generale

Copia della presente deliberazione viene in data odierna ricevuta dal sottoscritto con onere
della procedura attuativa.

P.R. Firma:

Attestazione di conformità

La presente copia, composta da n. 18 pagine progressivamente numerate, è conforme all'originale della
deliberazione consiliare n. 23 del 31/3/2017.

Gli allegati, costituenti parte integrante, composti da complessivi fogli n. _____ progressivamente numerate:

- sono rilasciati in copia conforme unitamente alla presente;
- sono visionabili, in originale, presso l'archivio in cui sono depositati.

Il Funzionario Responsabile



COMUNE DI NAPOLI

Dipartimento Consiglio Comunale
Servizio Segreteria del Consiglio Comunale e Gruppi Consiliari

ALLEGATI COSTITUENTI PARTE

INTEGRANTE DELLA

DELIBERAZIONE DI C.C.

N° 23 DEL 31/3/2017

L'Assemblea

MOZIONE

Riferimento Delibera di G.C. n.132 del 15/03/2017

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

PROPOSTO DA Mario Coppeto, Elena Coccia, Pietro Rinaldi (Sinistra Napoli in Comune a Sinistra)

MODIFICATA E APPROVATO A MAGGIORANZA

Premesso

che il trasporto pubblico è funzione e servizio indispensabile ed essenziale;

Considerato

che l'attuale piano di risanamento deve avere una prospettiva di effettivo rilancio dell'ANM e che ciò si può ottenere soltanto se si mettono in moto in tempi brevi "economie di scala" che giungano ad un effettivo taglio dei costi di gestione;

Il Consiglio Comunale impegna

l'Amministrazione e il Sindaco a preparare entro il 31.07.2017 un piano di riorganizzazione del trasporto pubblico locale di linea su scala metropolitana coinvolgendo la Anm e la Ctp come già previsto anche nelle linee programmatiche di mandato del Sindaco Metropolitano, in modo da riorganizzare su una prospettiva di aria vasta il TPL, sfruttando gli oggettivi collegamenti funzionali tra le citate aziende

nu g

Consiglio Comunale di Napoli del 31 marzo 2017

Mozione d'accompagnamento alla Delibera di GC n. 132 del 15/03/2017

Premesso

che il trasporto pubblico è funzione e servizio indispensabile ed essenziale;

Considerato

che l'attuale piano di risanamento deve avere una prospettiva di effettivo rilancio dell'ANM e che ciò si può ottenere soltanto se si mettono in moto in tempi brevi "economie di scala" che giungano ad un effettivo taglio dei costi di gestione;

Il Consiglio Comunale impegna

l'Amministrazione e il Sindaco a preparare entro il 31.07.2017 ~~un piano di fusione propria~~ tra l'ANM e la CTP, come già previsto anche nelle linee programmatiche di mandato del Sindaco Metropolitano, in modo da riorganizzare su una prospettiva di aria vasta il TPL, sfruttando gli oggettivi collegamenti funzionali tra le citate aziende

• a far tenere fusione

I Consiglieri

[Handwritten signatures of three council members]

(Handwritten signature)

MOZIONE

Riferimento Delibera di G.C. n.132 del 15/03/2017

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

PROPOSTO DA Salvatore Guangi (Forza Italia)

MODIFICATA E APPROVATO A MAGGIORANZA

Premesso

che all'articolo 4 della delibera di Giunta Comunale N° 132 del 15/03/2017 avente ad oggetto: "Proposta al Consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa, è testualmente sancito: l'aumento di capitale di sessantacinque (65) milioni di euro, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli.

Considerato

che attualmente non si conosce la reale valutazione degli immobili di cui si prevede il conferimento, infatti alla pagina 5 lettera dd. della presente delibera si premette che il valore degli immobili conferiti sarà definitivamente accertato nella perizia di stima redatta sulla base di quanto stabilito ex art.2343 cc. Ter e comunque nel limite di quanto autorizzato mentre alla lettera gg., sempre in pagina 5, è riportato che i periti che dovranno fare le valutazioni saranno individuati dalla Napoli Servizi S:p.A., in base a criteri di imparzialità, indipendenza, professionalità, adeguatezza all'incarico

Visto

si conferiscono beni immobili funzionali all'aumento di capitale della ANM senza conoscere il reale valore.

Impegna il Sindaco e la Giunta

- a far sottoporre alla Commissione Trasparenza l'elenco dei periti tra cui la Napoli Servizi sceglierà quelli più adatti in base ai succitati criteri di imparzialità, indipendenza, professionalità, adeguatezza all'incarico;
- a far comunicare ai Consiglieri Comunali le valutazioni reali che saranno attribuite agli immobili oggetto di conferimento.

(Handwritten signature)

CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI
Gruppo Consiliare Forza Italia

Mozione Seduta del Consiglio Comunale del 31 03 2017

Delibera di Giunta Comunale n. 132 del 15/03/2017

Premesso

che all'articolo 4 della delibera di Giunta Comunale N° 132 del 15/03/2017 avente ad oggetto: *"Proposta al consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa*, è testualmente sancito: l'aumento di capitale di sessantacinque (65) milioni di euro, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli.

Considerato

che attualmente non si conosce la reale valutazione degli immobili di cui si prevede il conferimento, infatti alla pagina 5 lettera dd. della presente delibera si premette che il valore degli immobili conferiti sarà definitivamente accertato nella perizia di stima redatta sulla base di quanto stabilito ex art. 2343 cc. Ter e comunque nel limite di quanto autorizzato mentre alla lettera gg., sempre in pagina 5, è riportato che i periti che dovranno fare le valutazioni saranno individuati dalla Napoli Servizi S.p.A, in base a criteri di imparzialità, indipendenza, professionalità, adeguatezza all'incarico

Visto

si conferiscono beni immobili funzionali all'aumento di capitale della ANM senza conoscerne il reale valore

Impegna il Sindaco e la Giunta

- a far sottoporre alla Commissione Trasparenza l'elenco dei periti tra cui la Napoli Servizi sceglierà quelli più adatti in base ai succitati criteri di imparzialità, indipendenza, professionalità, adeguatezza all'incarico;
- ~~a subordinare la scelta di tali periti al parere della Commissione Trasparenza;~~
- a far comunicare ai Consiglieri Comunali le valutazioni reali che saranno attribuite agli immobili oggetto di conferimento.


Salvatore Guangi



MOZIONE

alla delibera di Giunta comunale di proposta al Consiglio numero 132/2017 avente ad oggetto "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa".

Il Consiglio comunale di Napoli

PREMESSO

- che è stato convocato in data 30/03/2017 per discutere della delibera di Giunta Comunale 132/2017 del 15 marzo 2017 avente ad oggetto "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa"
- che la suddetta delibera da seguito ad una azione di ricapitalizzazione della ANM spa iniziata nell'autunno 2015 con la richiesta di autorizzazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) inoltrata dal Sindaco di Napoli il 30/09/2015;
- che il MEF ha autorizzato il Comune di Napoli a procedere con la ricapitalizzazione in data 11 febbraio 2016;

EVIDENZIATO

- che interesse dell'Ente Pubblico è garantire il corretto equilibrio tra contenimento dei costi e qualità dei servizi pubblici erogati;

IMPEGNA

il Sindaco di Napoli e gli Assessori preposti a garantire una informativa al Consiglio comunale entro il 30 settembre 2017 sullo stato di attuazione del processo di ricapitalizzazione e risanamento della ANM spa.

il Consigliere Comunale
dott. Andrea Santoro

MOZIONE

Riferimento Delibera di G.C. n.132 del 15/03/2017

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATA E APPROVATA ALL'UNANIMITA'

Il Consiglio Comunale di Napoli

PREMESSO

- che è stato convocato in data 30/03/2017 per discutere della delibera di Giunta Comunale 132/2017 del 15 marzo 2017 avente ad oggetto: "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa"
- che la suddetta delibera da seguito ad una azione di ricapitalizzazione della ANM spa iniziata nell'autunno 2015 con la richiesta di autorizzazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) inoltrata al Sindaco di Napoli 30/09/2015;
- che il MEF ha autorizzato il Comune di Napoli a procedere con la ricapitalizzazione in data 11 febbraio 2016;

EVIDENZIATO

- che interesse dell'Ente Pubblico è garantire il corretto equilibrio tra contenimento dei costi e qualità dei servizi pubblici erogati;

IMPEGNA

il Sindaco di Napoli e gli Assessori preposti a garantire un adeguato piano di riorganizzazione delle linee su gomma del trasporto pubblico locale al fine di garantire i coretti collegamenti con i territori più periferici della nostra città che finora hanno avuto le linee bus solo su carta ma poi quotidianamente venivano privati del servizio per la indisponibilità di mezzi. O come i territori che pur densamente abitati sono a tutt'oggi privi di collegamento di trasporto pubblico.

Il suddetto piano dovrà essere predisposto in tempi congrui essere sottoposto all'attenzione del Consiglio Comunale per il tramite della competente Commissione Mobilità al fine di concertare eventuali modifiche o integrazioni.

fu 9/



MOZIONE

alla delibera di Giunta comunale di proposta al Consiglio numero 132/2017 avente ad oggetto "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa".

Il Consiglio comunale di Napoli

PREMESSO

- che è stato convocato in data 30/03/2017 per discutere della delibera di Giunta Comunale 132/2017 del 15 marzo 2017 avente ad oggetto "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa"
- che la suddetta delibera da seguito ad una azione di ricapitalizzazione della ANM spa iniziata nell'autunno 2015 con la richiesta di autorizzazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) inoltrata dal Sindaco di Napoli il 30/09/2015;
- che il MEF ha autorizzato il Comune di Napoli a procedere con la ricapitalizzazione in data 11 febbraio 2016;

EVIDENZIATO

- che interesse dell'Ente Pubblico è garantire il corretto equilibrio tra contenimento dei costi e qualità dei servizi pubblici erogati;

IMPEGNA

il Sindaco di Napoli e gli Assessori preposti a garantire un adeguato piano di riorganizzazione delle linee su gomma del trasporto pubblico locale al fine di garantire i corretti collegamenti con i territori più periferici della nostra città, ~~come l'insediamento abitato di via Pisani~~, che finora hanno avuto le linee bus solo su carta ma poi quotidianamente venivano privati del servizio per la indisponibilità di mezzi. O come i territori che pur densamente abitati sono a tutt'oggi privi di un collegamento di trasporto pubblico, come ad esempio via Camaldolilli.

Il suddetto piano dovrà essere predisposto ^{in tempi brevi} ~~entro 30 giorni~~ e sottoposto all'attenzione del Consiglio Comunale per il tramite della competente Commissione Mobilità al fine di concertare eventuali modifiche o integrazioni.

il Consigliere Comunale
dott. Andrea Santoro



CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI
Gruppo Misto
Fratelli d'Italia – Alleanza Nazionale

Com. Misto
5
Appro
Napoli, 31/03/2017

MOZIONE

alla delibera di Giunta comunale di proposta al Consiglio numero 132/2017 avente ad oggetto "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa".

Il Consiglio comunale di Napoli

PREMESSO

- che è stato convocato in data 30/03/2017 per discutere della delibera di Giunta Comunale 132/2017 del 15 marzo 2017 avente ad oggetto "PROPOSTA AL CONSIGLIO: di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa"
- che la suddetta delibera da seguito ad una azione di ricapitalizzazione della ANM spa iniziata nell'autunno 2015 con la richiesta di autorizzazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) inoltrata dal Sindaco di Napoli il 30/09/2015;
- che il MEF ha autorizzato il Comune di Napoli a procedere con la ricapitalizzazione in data 11 febbraio 2016;

EVIDENZIATO

- che interesse dell'Ente Pubblico è garantire il corretto equilibrio tra contenimento dei costi e qualità dei servizi pubblici erogati;

IMPEGNA

il Sindaco di Napoli e gli Assessori preposti a garantire adeguate modalità di immediato accesso agli atti amministrativi della ANM spa su richiesta dei Consiglieri comunali che abbiano la necessità di esercitare attività di controllo sull'operato dell'azienda.

il Consigliere Comunale
dott. Andrea Santoro

6 *Lettera n. 56*

MOZIONE ALLA DELIBERA DI G.C. N.132/2017

IL CONSIGLIO COMUNALE DI NAPOLI *Appie*

VISTO CHE

il d.lgs. 422/97 stabilisce che gli oneri che dovrebbero garantire i servizi minimi di trasporto pubblico locale, sono a totale carico delle regioni

PREMESSO CHE

il trasporto pubblico locale è il servizio di interesse generale e la difesa dei servizi di pubblico interesse è un obiettivo primario di questa amministrazione

la società A.N.M. è affidataria dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, ferro e servizi complementari alla mobilità

CONSIDERATO

che la Regione Campania è titolare della funzione di trasporto pubblico locale,

che il settore del trasporto pubblico locale soffre da tempo di un progressivo definanziamento che ha determinato il deterioramento economico gestionale,

che il comune di Napoli destinatario delle risorse regionali per il finanziamento dei servizi minimi, ha integrato, per senso di responsabilità nei confronti della comunità amministrata, con proprie risorse di bilancio, gli insufficienti trasferimenti di fondi regionali

gli elevati livelli di evasione in particolare nel settore gomma,

le funzioni afferenti alla città Metropolitana, sui servizi da erogare ai cittadini in ambito di trasporto pubblico,

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- i distributori automatici di biglietti sono di frequente fuori servizio o non in grado di dare resto a seguito dell'acquisto dei titoli di viaggio.
- All'interno delle stazioni metropolitane della linea 1 sono presenti monitor non utilizzati.
- le stazioni metropolitane della linea 1 costituiscono uno dei principali sistemi di trasporto utilizzati dai turisti in arrivo in città

IMPEGNA

l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché all'interno delle stazioni della linea 1 Museo, Toledo, Municipio, Piazza Garibaldi, venga aperto uno sportello per le informazioni ai turisti in transito.



Ordine del Giorno n.2
Riferimento delibera n. 132 del 15.3.2017

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato 8)

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- i distributori automatici di biglietti sono di frequente fuori servizio o non in grado di dare resto a seguito dell'acquisto dei titoli di viaggio.
- All'interno delle stazioni metropolitane della linea 1 sono presenti monitor non utilizzati.

IMPEGNA

l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché sui monitor attualmente non utilizzati presenti nelle stazioni della linea 1 vengano comunicate informazioni di servizio e sulle manifestazioni in corso sul territorio cittadino in modo da informare i cittadini di eventuali disservizi o servizi offerti



Ordine del Giorno n.3 (accorpati dal n. 6 al n.9)
Riferimento delibera n. 132 del 15.3.2017

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato n.9)

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- La scarsa manutenzione dei locali destinati ai dipendenti in servizio presso le funicolari

IMPEGNA

l'amministrazione comunale

- a concertare con l'Anm affinché vengano installati distributori automatici in grado di emettere titoli di credito nel caso in cui non sia disponibile il resto a seguito dell'acquisto di titoli di viaggio;
- a concertare con l'Anm affinché vengano installati più distributori automatici di biglietti in prossimità delle principali fermate degli autobus, nelle stazioni funicolari e nelle stazioni della linea 1 della metropolitana di Napoli.



SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato 10)

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- La scarsa manutenzione dei locali destinati ai dipendenti in servizio presso le funicolari

IMPEGNA

l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché sia garantita la presenza ed il corretto funzionamento dei sistemi di protezione degli autisti sugli autobus della Anm spa (porte divisorie tra posto di guida e area destinata ai passeggeri;
affinchè venga garantita la presenza ed il corretto funzionamento dei sistemi di videosorveglianza sui vagoni delle funicolari di Napoli, della metropolitana di Napoli linea 1, sui tram e autobus della Anm S.p.A.



SEDUTA DEL 31 marzo 2017

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- La scarsa manutenzione dei locali destinati ai dipendenti in servizio presso le funicolari

IMPEGNA

l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm affinché sia garantita la manutenzione periodica dei tram, degli autobus, dei locali per dipendenti delle funicolari di Montesanto, Mergellina, Chiaia



SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato 12)

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- La scarsa manutenzione dei locali destinati ai dipendenti in servizio presso le funicolari

IMPEGNA

l'amministrazione comunale a concertare con l'Anm ad incrementare il personale di sorveglianza presso le stazioni della funicolare di Chiaia, Montesanto, Mergellina



Ordine del Giorno n.7 (rif. 23)
Riferimento delibera n. 132 del 15.3.2017

SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato 13)

PROPOSTO DA Andrea Santoro (Misto - Fratelli d'Italia)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso che

- il sistema del Trasporto Pubblico Locale nella nostra città è un elemento essenziale della mobilità cittadina, considerata la conformazione del territorio e la distribuzione degli edifici sul territorio comunale.
- Il parco automezzi della ANM si presenta in uno stato di manutenzione mediocre se non scarso.
- Le stazioni delle funicolari e della Metropolitana linea 1 sono scarsamente sorvegliate.
- I sistemi di segnalazione delle stazioni di emergenza sono spesso fuori uso.
- La scarsa manutenzione dei locali destinati ai dipendenti in servizio presso le funicolari

IMPEGNA

l'amministrazione comunale ad imporre al gestore di verificare periodicamente il funzionamento del sistema di segnalazione delle emergenze nelle stazioni della Metropolitana di Napoli linea 1 e, ove esso sia malfunzionante, procedere celermente al ripristino della funzionalità onde assicurare la sicurezza dei passeggeri in transito



SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato 14)

PROPOSTO DA Valeria Valente, Alessia Quaglietta, Federico Arienzo (Partito Democratico)

MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

Premesso che il piano di salvataggio triennale di ANM proposto con la presente delibera si fonda su alcuni punti essenziali tra cui:

- 1) Riduzione dei costi del personale attraverso azioni di efficientamento e accompagnamento alla pensione oltre che di mobilità interaziendale, cessione del ramo d'azienda relativo alla segnaletica dismissione del servizio su gomma extra-urbano, rimodulazione del programma di esercizio del servizio, misure anti-evasione tariffaria, incremento corrispettivi della Regione, incremento 10% tariffa integrata, incremento del biglietto aziendale e delle tariffe della sosta nei parcheggi in struttura comunale, revisione della sosta bus turistici, incremento delle tariffe degli stalli per i residenti, azioni di valorizzazione della sosta a raso, mantenimento dei corrispettivi del comune al livello di quelli del 2015 e flussi di cassa al livello del 2016, finanziamento delle manutenzioni straordinarie degli impianti Anm per 9 milioni in tre anni.
- 2) Un aumento di capitale mediante conferimento di immobili appartenenti al patrimonio indisponibile del Comune per un valore presunto di 65 mln.

Considerato che

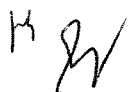
Nell'ambito delle conclusioni dello stesso documento si avverte che "è necessario che tutte le azioni previste dal piano siano attuate";

gli accordi sottoscritti dall'Amministrazione con le OO.SS. prevedono i seguenti punti qualificanti:

- Salvaguardare la continuità aziendale.
- Difendere la natura pubblica del servizio di trasporto urbano e, quindi, di ANM.
- Mettere in sicurezza l'Azienda.
- Confermare che non sarà effettuato alcun licenziamento.
- Contemplare l'eventuale mobilità verso altre partecipate attraverso la prioritaria adesione volontaria e nel rispetto di apposito accordo sindacale.
- Eliminazione di qualsiasi intervento sulla contrattazione decentrata e, quindi, conferma della coerente applicazione degli accordi in essere sui premi di risultato e di secondo livello;

Tanto premesso e considerato, il Consiglio comunale impegna la Giunta a:

Contestualmente alla verifica dell'attuazione del Piano, a discutere in Consiglio comunale gli indirizzi strategici del Comune di Napoli sul sistema di trasporto pubblico locale nell'ambito urbano e di area vasta in base ai piani adottati dalla Città Metropolitana di Napoli e dalla Regione Campania, previa verifica dello stato dei piani programmi di investimenti avviati mediante utilizzo di finanziamenti regionali, nazionali ed europei.



SEDUTA DEL 31 marzo 2017

(allegato 15)

PROPOSTO DA Valeria Valente, Alessia Quaglietta, Federico Arienzo (Partito Democratico)
MODIFICATO E APPROVATO A MAGGIORANZA

Premesso che il piano di salvataggio triennale di ANM proposto con la presente delibera si fonda su alcuni punti essenziali tra cui:

- 1) Riduzione dei costi del personale attraverso azioni di efficientamento e accompagnamento alla pensione oltre che di mobilità interaziendale, cessione del ramo d'azienda relativo alla segnaletica dismissione del servizio su gomma extra-urbano, rimodulazione del programma di esercizio del servizio, misure anti-evasione tariffaria, incremento corrispettivi della Regione, incremento 10% tariffa integrata, incremento del biglietto aziendale e delle tariffe della sosta nei parcheggi in struttura comunale, revisione della sosta bus turistici, incremento delle tariffe degli stalli per i residenti, azioni di valorizzazione della sosta a raso, mantenimento dei corrispettivi del comune al livello di quelli del 2015 e flussi di cassa al livello del 2016, finanziamento delle manutenzioni straordinarie degli impianti Anm per 9 milioni in tre anni.
- 2) Un aumento di capitale mediante conferimento di immobili appartenenti al patrimonio indisponibile del Comune per un valore presunto di 65 mln.

Considerato che

Nell'ambito delle conclusioni dello stesso documento si avverte che "è necessario che tutte le azioni previste dal piano siano attuate";

gli accordi sottoscritti dall'Amministrazione con le OO.SS. prevedono i seguenti punti qualificanti:

- Salvaguardare la continuità aziendale.
- Difendere la natura pubblica del servizio di trasporto urbano e, quindi, di ANM.
- Mettere in sicurezza l'Azienda.
- Confermare che non sarà effettuato alcun licenziamento.
- Contemplare l'eventuale mobilità verso altre partecipate attraverso la prioritaria adesione volontaria e nel rispetto di apposito accordo sindacale.
- Eliminazione di qualsiasi intervento sulla contrattazione decentrata e, quindi, conferma della coerente applicazione degli accordi in essere sui premi di risultato e di secondo livello;

Tanto premesso e considerato, il Consiglio comunale impegna la Giunta a:

Riferire entro il termine di sei mesi dall'approvazione della presente delibera in merito all'attuazione di tutte le misure previste nel Piano di salvataggio di ANM proponendo eventuali azioni alternative e le ulteriori opportune risorse finanziarie atte a garantire il rispetto degli accordi sindacali.



PARERE ESPRESSO DAL COLLEGIO REVISORI DEI CONTI DEL 28 MARZO 2017

OGGETTO: *Deliberazione di G.C. n. 132 del 15 marzo 2017 di "Proposta al Consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM S.p.A. con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli holding s.r.l. e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM S.p.A".*

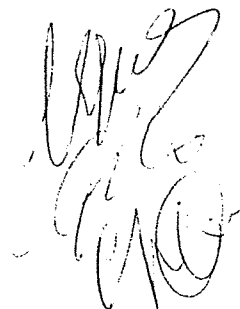
L'anno duemiladiciassette, il giorno 28 del mese di marzo, alle ore 15:20, presso i locali siti al 3° piano di Palazzo S. Giacomo, si è riunito il Collegio dei Revisori così composto:

dr. Nicola GIULIANO	Presidente
dr. Giuseppe CRISCUOLO	Componente
dr. Giuseppe RIELLO	Componente

per esprimere il parere sulla Deliberazione di G.C., di cui all'oggetto

Il Collegio dei Revisori;

- letto il parere dei dirigenti proponenti del Servizio Servizi di trasporto pubblico, del Servizio Demanio e Patrimonio e del Servizio Partecipazioni, in termini di "favorevole" e reso ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.lgs. 267/2000 e s.m.i;
- letto il parere di Regolarità contabile del Ragioniere generale, in termini di "favorevole" e reso ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.lgs. 267/2000 e s.m.i;
- lette le osservazioni del Segretario Generale sulla scorta dell'istruttoria tecnica svolta dai Servizi proponenti;

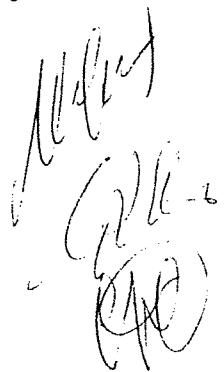


PREMESSO CHE

- il trasporto pubblico locale è un servizio pubblico di interesse generale e la difesa dei servizi di pubblico interesse è un obiettivo primario del Comune di Napoli, quale concreto e diretto strumento, tra gli altri, per la realizzazione delle finalità dell'Ente, come sancite agli artt. 3, 6 e 7 del proprio Statuto;
- il trasporto pubblico locale è considerato, in ambito comunitario, servizio di interesse economico generale (SIEG), ed in quanto tale ritenuto di rilevante importanza per l'Unione europea, sia perché valore comune a tutti gli Stati membri, sia per il ruolo di promozione nella coesione sociale e territoriale (art. 14 TFUE);
- con la deliberazione consiliare n. 59 del 30.11.2012 è stato avviato il piano di riassetto delle partecipate comunali, individuando come prima azione la riorganizzazione delle società partecipate operanti nel settore della mobilità urbana e che a seguito di tale organizzazione il Comune di Napoli detiene una partecipazione totalitaria indiretta in ANM S.p.A., per il tramite di Napoli Holding srl che, in forza di quanto stabilito dalla deliberazione di Consiglio Comunale n. 36 del 29.07.2013, ha operato sino ad ora in qualità di agenzia della mobilità per il Comune di Napoli.

TENUTO CONTO

- di quanto espresso dalla deliberazione di Giunta Comunale n. 102 del 24.02.2015 avente ad oggetto "presa d'atto del Piano industriale 2014-2017 di A.N.M. S.p.A. per la verifica della sostenibilità economica, finanziaria e patrimoniale del nuovo assetto societario, nonché della continuità aziendale, in



ottemperanza alle deliberazioni di Consiglio Comunale n. 59/2012 e n. 36/2013", il Sindaco ha richiesto apposita autorizzazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri ai sensi dell'art. 6, comma 19, secondo periodo, del decreto legge 78/2010, a procedere per il triennio 2015-2017 ad un aumento di capitale a mezzo conferimento di beni per un importo di circa 65 mln di euro (sessantacinquemilioni di euro);

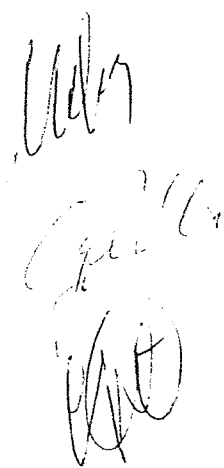
-che in data 25.02.2016 è pervenuto, su proposta del Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'atto autorizzativo del Presidente del Consiglio dei Ministri;

-della relazione ex art. 2446 c.c. sulla situazione economico-patrimoniale della società al 30.11.2016, con annesse le osservazioni del Collegio sindacale, e del "Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019 di A.N.M. S.p.A. proposto dall'Amministratore Unico, contenente un insieme di azioni volte al risanamento della società, di cui alcune a carico del Comune di Napoli ed altre a carico della società medesima";

-che non risultando verificate talune delle precondizioni di sostenibilità del piano industriale 2014-2017, la proposta, in sostanza, appare finalizzata alla rimodulazione delle misure correttive della gestione, necessarie ed improcrastinabili, ed aventi l'obiettivo di evitare l'aggravamento della crisi, eliminando le cause che l'hanno generata e ripristinando condizioni di equilibrio della società.

PRESO ATTO CHE

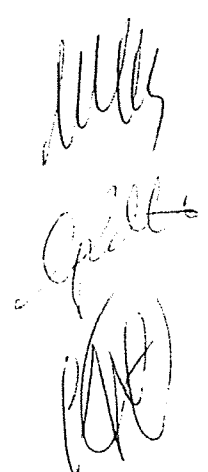
con il provvedimento in esame, la Giunta Comunale prevede:



- a) di approvare l'aumento di capitale di 65 milioni di euro, a mezzo di conferimento di beni immobili di proprietà del Comune di Napoli e che gli stessi sono indisponibili e non sono inseriti nel piano di dismissione previsto nel Piano di Riequilibrio economico-finanziario pluriennale;
- b) di integrare i corrispettivi per i servizi minimi per il TPL stanziati dalla Regione per propria competenza, con risorse a bilancio di previsione 2017/2019 pari a 54 milioni di euro;
- c) una serie di leve tariffarie a incremento dei ricavi aziendali, quali l'aumento delle tariffe per i titoli di viaggio aziendali, l'aumento delle tariffe della sosta e la ridefinizione del costo annuo del permesso di parcheggio sugli stalli blu a pagamento per i cittadini residenti.

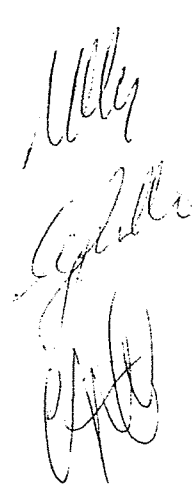
TUTTO CIO' PREMESSO, TENUTO CONTO E PRESO ATTO

il Collegio dei Revisori ai sensi dell'art. 239, nelle sue articolazioni, esprime per quanto di competenza, parere favorevole alla Deliberazione di G.C. n. 132 del 15 marzo 2017 di "Proposta al Consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM S.p.A. con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli holding s.r.l. e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM S.p.A",



RACCOMANDANDO

- 1) di perseguire, in un'ottica di generale recupero di efficienza del sistema delle partecipazioni ed in coerenza con quanto stabilito nel Documento Unico di Programmazione (DUP) 2016-2018 e con quanto si suggerisce di stabilire nel Documento Unico di Programmazione (DUP) 2017-2019, la volontà dell'Amministrazione di riorganizzare il sistema complessivo delle Partecipazioni comunali, anche attraverso il mutamento del modello organizzativo gestionale, nel quale la Napoli Holding srl deve acquisire progressivamente alle sue dirette dipendenze le funzioni di staff (amministrazione del personale, finanza aziendale, gestione dei servizi legali, stazione appaltante, centrale di committenza, ecc.) delle proprie controllate e delle altre aziende del sistema complessivo delle Partecipazioni comunali, e prioritariamente di A.N.M. S.p.A., prestando i propri servizi alle stesse e garantendo incrementi di efficacia ed efficienza gestionale aziendale;
- 2) di non dimenticare che il Comune di Napoli è un Ente in Riequilibrio Finanziario Pluriennale e si è in attesa di conoscere l'esito della istruttoria da parte della Corte dei Conti-Sezione Regionale di Controllo della Campania, relativamente alla rimodulazione del piano di riequilibrio finanziario pluriennale, giusta deliberazione del Consiglio Comunale n. 15 del 30.9.2016;
- 3) che la società A.N.M. S.p.A. deve predisporre idonee misure organizzative, senza aggravio di costi, per lo stabile monitoraggio e la comunicazione periodica all'Amministrazione comunale e specificatamente al nucleo Direzionale, istituito con deliberazione di Giunta Comunale n. 820/2016 (controllo analogo).






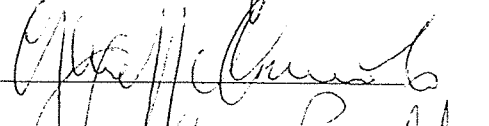
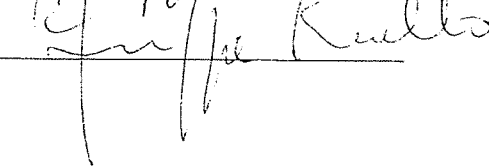
COMUNE DI NAPOLI

Collegio dei Revisori dei Conti

sull'andamento ed il grado di realizzazione delle misure nonché per la formulazione di motivate proposte di variazione delle azioni ad invarianza di impatto economico-finanziario;

4) di inviare la presente deliberazione, comprensiva di allegati, alla Corte dei Conti-Sezione Regionale di Controllo della Campania, come disposto dagli artt. 5, comma 3, 4 e 14, comma 5, del D.Lgs. 175/2016.

IL COLLEGIO DEI REVISORI

136
13-3-17
ORIGINAL
09.03.2017
I1/156
Originale

ASSESSORATO ALLE INFRASTRUTTURE, LAVORI PUBBLICI E MOBILITA'
Servizi di trasporto pubblico

ASSESSORATO AL BILANCIO, FINANZA E PROGRAMMAZIONE
Servizi Partecipazioni

ASSESSORATO AL PATRIMONIO
Servizio Demanio e Patrimonio

Proposta al Consiglio

Proposta di deliberazione prot. n. 11 del 08.03.2017

Categoria _____ Classe _____ Fascicolo _____

Annotazioni

REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE - DELIB. N. 132

OGGETTO: **Proposta al consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa**

Il giorno 15 MAR. 2017, nella residenza comunale, convocata nei modi di legge, si è riunita la Giunta comunale.

Si dà atto che risultano presenti i seguenti n. 8 Amministratori in carica:

SINDACO:

Luigi de MAGISTRIS



ASSESSORI:

Raffaele DEL GIUDICE

Ciro BORRIELLO

Mario CALABRESE

Alessandra CLEMENTE

Gaetano DANIELE

Roberta GAETA

.....P.....
.....P.....
.....P.....
...Assente...
.....P.....
...Assente...

Salvatore PALMA

Annamaria PALMIERI

Enrico PANINI

Carmine PISCOPO

Daniela VILLANI

.....P.....
...Assente...
.....P.....
.....P.....
.....P.....
.....P.....

Nota Bene: Per gli assenti viene apposto, a fianco del nominativo il timbro "ASSENTE"; per i presenti viene apposta la lettera "P".

Assume la Presidenza: Sindaco Luigi de Magistris

Partecipa il Segretario del Comune: Gr. Gaetano Virtuoso

IL PRESIDENTE

Constatata la validità della seduta, invita la Giunta a trattare l'argomento indicato in oggetto.

26
IL SEGRETARIO GENERALE

La Giunta, su relazione e proposta dell'Assessore alle Infrastrutture, Lavori pubblici e Mobilità, **Mario Calabrese**, dell'Assessore al Bilancio, Finanza e Programmazione, **Salvatore Palma**, dell'Assessore allo Sport, gestione Patrimonio e Demanio, **Ciro Borriello**

Premesso che

- a. il trasporto pubblico locale è servizio pubblico di interesse generale e la difesa dei servizi di pubblico interesse è un obiettivo primario del Comune di Napoli, quale concreto e diretto strumento, tra gli altri, per la realizzazione delle finalità dell'Ente, come sancite agli artt. 3, 6 e 7 del proprio Statuto;
- b. il trasporto pubblico locale è considerato, in ambito comunitario, servizio di interesse economico generale (SIEG), ed in quanto tale ritenuto di rilevante importanza per l'Unione Europea, sia perché valore comune a tutti gli Stati membri, sia per il ruolo di promozione nella coesione sociale e territoriale (art. 14 TFUE);
- c. il Consiglio Comunale, con deliberazione n. 59 del 30.11.2012, ha dato avvio al piano di riassetto delle partecipate comunali, individuando come prima azione la riorganizzazione delle società partecipate operanti nel settore della mobilità urbana;
- d. a seguito di tale riorganizzazione il Comune detiene una partecipazione totalitaria indiretta in ANM spa, per il tramite di Napoli Holding, la quale in forza di quanto stabilito dalla deliberazione di Consiglio n. 36 del 29.07.2013 ha operato sin ora in qualità di agenzia della mobilità per il Comune di Napoli;
- e. la Società ANM è affidataria, in regime di *in house providing*, dei servizi di trasporto pubblico su gomma e ferro e servizi complementari alla mobilità su tutto il territorio cittadino, giusto contratto di servizio approvato con deliberazione di Giunta n. 772 del 03.11.2014 e sottoscritto in data 18.12.2014;
- f. che tale affidamento è conforme al Regolamento Ce n. 1370 del 23/10/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia;
- g. per quanto detto ai precedenti punti, la partecipazione indiretta in ANM è detenibile dal Comune ai sensi dell'art. 4, co.2, lett. a del D.Lgs 175/2016 (*Finalità perseguibili mediante l'acquisizione e la gestione di partecipazioni pubbliche*).

Rilevato che

- h. la Regione Campania, titolare della funzione di trasporto pubblico locale, ha con Delibera G.R. n. 144/2014 approvato il documento "*Proposta per la definizione dei lotti di gara – modalità automobilistica*", in forza del quale sono stati individuati 5 lotti di gara per l'affidamento dei servizi minimi TPL su gomma;
- i. la Regione Campania ha altresì indetto con D.D. n. 379/2014 procedura ristretta di gara e successivamente con Delibera G.R. n. 571/2015 revocato in autotutela gli atti deliberativi relativi alla procedura;
- j. con Delibera G.R. n. 806/2016 ha suddiviso, ai fini dell'affidamento dei servizi di TPL su gomma, il bacino unico regionale in lotti e per tutti questi, eccetto il lotto relativo all'area del Comune di Napoli, ha stabilito i livelli di servizio minimi;
- k. la Regione ha, altresì, stabilito, con riferimento al solo lotto Comune di Napoli, la costituzione di un tavolo istituzionale per l'approfondimento tecnico-giuridico delle diverse tematiche, finalizzato alla definizione di un accordo per il trasferimento delle risorse e per la gestione dei servizi;

l. con deliberazione di Giunta n. 102 del 24.02.2015 *"Presa d'atto del Piano industriale 2014 - 2017 di A.N.M. S.p.A. per la verifica della sostenibilità economica, finanziaria e patrimoniale del nuovo assetto societario, nonché della continuità aziendale, in ottemperanza alle deliberazioni di Consiglio Comunale nn. 59/2012 e 36/2013"* l'amministrazione comunale ha inteso, tra l'altro,:

1. *"Stabilire che l'individuazione dei beni oggetto dell'eventuale conferimento (parcheggi e/o altre immobilizzazioni) e la quantificazione del loro valore saranno effettuate con successivo atto deliberativo, nel rispetto delle procedure previste dagli artt. 2343 e segg. del Codice Civile, a valle della verifica degli effetti sull'andamento economico-finanziario della società generati dalle azioni di efficientamento previste nel piano industriale e dalla esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6205 depositata in data 22/12/2014;"*
2. *"Prendere atto che il Piano prevede, inoltre, una riduzione dell'organico nel triennio dovuta alle uscite naturali ed a incentivi all'esodo previsti per il 2015 per 265 dipendenti non appartenenti alle categorie direttamente coinvolte nel processo produttivo".*

m. il Sindaco, alla luce di ciò, ha richiesto l'autorizzazione, ai sensi dell'art. 6, co. 19 del D.l. 78/2010, a procedere per il triennio 2015-2017 ad un aumento di capitale a mezzo conferimento di beni (v. allegato n. 1) per un importo di circa sessantacinque milioni di euro (65 mln/€);

n. in data 25.02.2016, è pervenuto nullaosta del Ministero dell'Economia ad effettuare aumento di capitale a favore di ANM spa, mediante conferimento di beni (v. allegato n.2);

o. anche dalla relazione prodotta dall'Amministratore unico dell'ANM (v. allegato n. 3), ai sensi dell'art. 2446 del codice civile, risultano non verificate talune delle precondizioni di sostenibilità del piano industriale 2014- 2017;

p. l'Azienda per l'esercizio 2015 presenta una situazione deficitaria tale da mettere a rischio la continuità aziendale, specificamente con perdite pari a 42 mln/€ e un patrimonio netto residuo pari a 35 mln/€.

q. il preconsuntivo 2016, accluso alla relazione, presenta al contempo una significativa perdita d'esercizio pari, al 30.11 ad oltre 27 mln/€, con un patrimonio netto residuo alla stessa data pari a ca. 8,3 mln/€, che delinea la non reversibilità, con azioni ordinarie, del quadro di deficitarietà dell'azienda;

r. la relazione, prodotta ai sensi dell'art. 2446, al fine di garantire la continuità aziendale e lo stabile risanamento, propone misure di ristrutturazione straordinarie da attuarsi nell'arco temporale di un triennio, previa dichiarazione dello stato di crisi aziendale e la necessità di un accompagnamento di tali misure da parte della proprietà sotto forma di aumento di capitale, come di seguito elencato:

- uscite naturali di personale, accompagnamento alla pensione;
- dismissione del servizio suburbano su gomma, che alla luce del Delibera G.R. n. 806/2016 verrà esercito da altro operatore TPL;
- cessione ramo segnaletica ad altra partecipata;
- altre fuoriuscite di personale a seguito della razionalizzazione dei processi e dismissione di attività in perdita;
- altre azioni di efficientamento e contenimento costi del personale;
- altre azioni di efficientamento su altri costi operativi;
- ottimizzazione ricavi a mezzo riduzione dell'evasione tariffaria;

IL SEGRETARIO 

- variazione dei livelli di servizio, con rimodulazione dei programmi di esercizio tra ferro e gomma.

s. la perdita d'esercizio 2015 risente anche degli effetti dell'applicazione dell'*impairment test* (OIC 9) applicato dalla Società alle immobilizzazioni materiali e che ha dato luogo a svalutazione delle stesse per un importo pari a 3 mln/€;

t. l'Azienda ha ritenuto prudenzialmente di non accertare, per l'esercizio 2015, le somme relative al definitivo riconoscimento da parte del Consiglio di Stato al diritto al maggior trasferimento regionale per l'erogazione dei servizi minimi per l'annualità 2011 ne quello per le successive annualità impugnate;

u. l'Azienda, con senso di responsabilità, nella già citata relazione, si impegna a raggiungere per il 2019 risparmi ed efficientamenti di spesa nella misura di 39 mln/€ annui rispetto all'esercizio 2015, richiedendo al Comune un'integrazione al corrispettivo annuo per il periodo 2017-2019 di 54 mln/€ pari a quanto corrisposto nel 2015, anno del maggior decremento degli stanziamenti di bilancio comunale a favore del Tpl cittadino, ciò al fine di garantire ricavi da corrispettivi stabili ed in linea con le previsioni del *Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019*;

Considerato che

v. il settore del trasporto pubblico locale, soffre da tempo di un progressivo definanziamento che ha comportato il deterioramento economico patrimoniale di numerosi operatori del settore, le risorse stanziare dalla Regione sono, infatti, risultate di per sé insufficienti per la copertura dei costi operativi del TPL urbano per i servizi minimi di competenza regionale nella misura prevista dalla normativa in argomento e nel complesso minori al valore totale corrispondente al costo unitario per KM/vettura esercito su gomma e su ferro rapportato ai servizi da assicurare alla città di Napoli;

w. il Comune di Napoli, destinatario ai sensi della L.R. n. 3/2002 delle risorse regionali per il finanziamento dei servizi minimi di TPL, ha dunque integrato nel corso degli anni, per senso di responsabilità verso la comunità amministrata e il più ampio bacino di fruitori del servizio pubblico di tpl cittadino, composto da lavoratori, studenti, turisti, pendolari, con proprie risorse di bilancio i corrispettivi regionali necessari per la copertura dei costi operativi del TPL urbano per i servizi minimi;

x. che la riduzione dei trasferimenti regionali in conseguenza della rivisitazione della spesa storica per il TPL si è tradotta in ogni caso a far data dall'anno 2010 in minori risorse assegnate al Comune di Napoli e per esso alle aziende di trasporto urbano per lo svolgimento dei servizi minimi di TPL su gomma e su ferro, che hanno ulteriormente aggravato le condizioni del servizio, con particolare rilevante riduzione progressiva della produzione chilometrica dei servizi su gomma nel corso degli anni e deterioramento della condizione economico patrimoniale della società A.N.M. s.p.a.

y. il quadro relativo ai futuri affidamenti regionali non è, per quanto rilevato dal punto k. ad oggi delineato;

Ritenuto

z. pertanto doversi predisporre tutte le misure normativamente previste, volte a garantire, in virtù di quanto previsto all'art. 5 par. 5 del Regolamento (CE) N. 1370/2007, la

continuità dei servizi di trasporto pubblico locale, che non possono essere interrotti, alla luce del dettato normativo di cui al D.Lgs. n. 422/97 e alla L.R. n. 3/2002;

5

aa. necessario doversi al contempo preservare il valore degli *asset* societari del gruppo Comune di Napoli, valutando le reali capacità di autorisanamento economico dell'azienda, in ossequio al principio di divieto di soccorso finanziario ed alle norme di settore anche in considerazione dell'adesione del Comune di Napoli al Piano di Riequilibrio Pluriennale ai sensi dell'art 243 bis D.Lgs. 267/2000;

bb. potersi approvare, sulla scorta delle misure di stabile risanamento proposte dall'Azienda nella sezione rubricata "*Iniziative il risanamento della gestione e per il manteimento delle condizioni di continuità aziendale*" della relazione dell'amministratore 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 (65) milioni di euro, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli, così come catastalmente identificati (v. allegato n.6);

cc. opportuno rinviare l'approvazione dell'ulteriore aumento di capitale di 12 mln/€, a mezzo conferimento beni immobili, proposto dall'Azienda al Comune di Napoli, al perfezionamento delle procedure previste in merito dal sopravvenuto art. 14, co.5 del D. Lgs. 175/2016;

dd. doversi dare mandato al Sindaco o suo delegato di approvare in Assemblea l'aumento di capitale sociale mediante conferimento in proprietà degli immobili di cui all'allegato elenco, per il valore che sarà definitivamente accertato nella perizia di stima redatta sulla base di quanto stabilito ex art.2343 c.c ter e comunque nel limite di quanto autorizzato;

ee. doversi stabilire, in coerenza con quanto statuito nella citata deliberazione di Consiglio n. 36/2013, che le quote azionarie deliberate a seguito del predetto aumento di capitale saranno contestualmente sottoscritte dalla Napoli holding srl in assemblea di ANM, col consenso del Comune ad adempiere.

ff. doversi stabilire che, in virtù di quanto detto al punto precedente, sono a carico della Napoli Holding tutte le attività in collaborazione con i competenti uffici. Le spese, tasse ed imposte connesse all'operazione di conferimento ivi inclusa la valutazione eseguita a norma del codice civile restano a carico della conferitaria;

2

gg. doversi dare mandato al servizio Demanio e Patrimonio a prestare l'idoneo supporto alla Napoli Holding per le attività di cui al punto precedente, a tal fine i periti saranno individuati dalla società Napoli Servizi S.p.A. in base a criteri di imparzialità, indipendenza, professionalità, adeguatezza all'incarico. Al fine di fornire ai periti adeguato inquadramento urbanistico dell'immobile da valutare, il Servizio Demanio e Patrimonio ha richiesto al Servizio Pianificazione Urbanistica Generale apposito parere sugli immobili da conferire, parere rilasciato con nota PG/2017/141032 (v. allegato n.7);

hh. doversi stabilire che, nel redigendo bilancio 2017-2019, ad integrazione dei corrispettivi per i servizi minimi per il TPL stanziati dalla Regione in base alla propria competenza, siano previste, al fine di garantire ricavi da corrispettivi stabili ed in linea con le previsioni del *Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019*, ulteriori risorse pari allo stanziamento di bilancio 2015, compatibilmente con gli ordinari equilibri di bilancio ai sensi dell'art. 193 D.Lgs. n. 267/2000 e con l'adesione del Comune di Napoli al Piano di Riequilibrio Pluriennale ai sensi dell'art 243 bis D.Lgs. 267/2000, anche alla luce di quanto

IL SEGRETARIO COMUNALE

stabilito al co. 436, lett.b punto 3, art.1 della legge 232 del 11.12.2016 (legge di bilancio 2017);

ii. doversi stabilire altresì che, nel redigendo bilancio 2017-2019, siano previsti, in base al *Piano delle manutenzioni straordinarie cicliche della Linea 1 e Linea 6 della metropolitana e funicolari* prodotto da ANM, al Titolo II della spesa stanziamenti, da finanziare con risorse del bilancio comunale a titolo non oneroso, per un importo massimo di € 9.003.258,40, ripartiti sul triennio come segue: 2017 € 3.004.103,60, 2018 € 2.997.637,60, 2019 € 3.001.517,20; come da previsione formulata dei Servizi *Realizzazione e Manutenzione Linea Metropolitana 1* e *Realizzazione e Manutenzione Linea Metropolitana 6* con nota PG/2017/095660 (v. allegato n.8). Ferma restando la puntuale verifica di congruenza rispetto alle spese tecniche rimandata ai citati servizi competenti.

jj. dover approvare le seguenti leve tariffarie e gestionali a sostegno delle misure di risanamento che la società dovrà attuare:

- Aumento dal 01.04.2017 delle tariffe per i titoli di viaggio aziendali a € 1,10 per il biglietto singolo, subordinato alla formale autorizzazione della Giunta Regionale della Campania;
- Ulteriore incremento ad € 1,20 a partire dal 1° gennaio 2018 e ad € 1,30 a partire dal 1° gennaio 2019 per il biglietto singolo, subordinato alla formale autorizzazione della Giunta Regionale della Campania;
- Definizione di incentivi ~~incentivo~~ all'utilizzo di forme dematerializzate per il pagamento dei titoli di viaggio;
- Aumento delle tariffe della sosta dei parcheggi in struttura di proprietà comunale a partire dal 01.04.2017 come da tabella allegata (v. allegato n.9);
- Nuova regolamentazione sulla tariffazione dei bus turistici con conseguente incremento dei ricavi;
- Definizione del costo annuo del permesso di parcheggio sugli stalli blu a pagamento per i residenti da un minimo di € 25 fino ad un massimo di € 150 euro, a partire dal 01.01.2017, diversificato per fascia di reddito ISEE come di seguito riportato:

Fascia di contribuzione	ISEE	TARIFFA ANNUA
A)	DA € 0,00 A € 2.500,00	€ 10,00
B)	DA € 2.500,01 A € 5.000,00	€ 25,00
C)	DA € 5.000,01 A € 16.750,99	€ 50,00
D)	DA € 16.751,00 A € 25.750,99	€ 100,00
E)	OLTRE € 25.751,00	€ 150,00

kk. dover autorizzare il Servizio Servizi di Trasporto Pubblico a porre in essere tutti gli adempimenti di propria competenza, utili, opportuni e/o necessari all'attuazione del precedente punto, anche con riferimento alla disciplina dei rapporti di cui ai Contratti di Servizio sottoscritti tra il Comune e la Società A.N.M. s.p.a. e tra la Napoli Holding e l'A.N.M. s.p.a., nonché della Convenzione tra Napoli Holding e Comune di Napoli;

ll. opportuno stabilire, che, ferma restando la volontà dell'Amministrazione comunale di salvaguardare i posti di lavoro, l'Azienda, con le modalità gestionali ed organizzative che riterrà più utili ed opportune, dovrà predisporre e realizzare ulteriori idonee misure di autorisanamento anche finanziario atte a ridurre, almeno per tutto il periodo necessario al risanamento, l'incidenza del costo del lavoro rispetto al 2015 in maniera progressiva rispetto ai livelli di reddito dei lavoratori, in linea con gli atti di indirizzo del Comune in materia di contenimento dei costi di funzionamento degli organismi partecipati;

mm. alla luce del rapida trasformazione dello scenario regionale del Tpl e del relativo quadro d'incertezza per gli attuali operatori, opportuno verificare la fattibilità e, nel caso, avviare ogni azione volta a prevedere la gestione del servizio di trasporto pubblico su area vasta in coerenza con le determinazioni della Città Metropolitana.

7

nn. doversi stabilire che al fine di attuare le azioni a carico dell'Azienda per recare ad effetto il proprio autorisanamento, la stessa dovrà predisporre idonee misure organizzative, senza aggravio di costi, per lo stabile monitoraggio e comunicazione periodica all'Amministrazione comunale, e specificamente al Nucleo Direzionale, istituito con D.G.C. 820/2016, sull'andamento delle misure nonché per la formulazione di motivate proposte di variazione delle suddette azioni ad invarianza di impatto economico finanziario;

oo. doversi dare atto che i beni immobili di cui si è deliberata l'autorizzazione al conferimento, provenendo dal patrimonio indisponibile dell'Ente, non rientrano nel piano delle dismissioni finalizzate al riequilibrio finanziario pluriennale deliberato ai sensi dell'art. 243 bis del D.lgs 267/2000;

pp. doversi dare atto che i beni immobili di cui si è deliberata l'autorizzazione al conferimento non sono posti a reddito, ad eccezione del parcheggio in struttura di via Brin, attualmente in uso da parte di ANM nell'ambito del contratto di gestione della sosta a pagamento, i cui introiti vengono già percepiti dall'azienda stessa;

qq. che l'importo del canone annuo a carico di A.N.M. s.pa. di cui al vigente contratto di gestione della sosta a pagamento, fissato per il 2016 nella misura di duemilionicinquecentomila euro (M/€ 2,5), non verrà ridotto a seguito del conferimento del citato parcheggio in struttura, in conformità a quanto stabilito dal Piano di Riequilibrio Finanziario Pluriennale del Comune di Napoli - redatto ai sensi dell'art. 243 bis, 243 ter e 243 quater del Dlgs. n. 267/2000 così come approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 3 del 28.01.2013 ed in conformità alla Deliberazione di G.C. n. 806 del 15.12.2016 relativa all'approvazione della variazione al piano degli obiettivi allegato al Piano Esecutivo di Gestione 2016;

rr. opportuno valutare eventuali azioni di valorizzazione del ramo sosta, alla luce della prevista marginalità operativa lorda negativa a tutto il 2019, come rappresentato dall'Azienda nell'allegato *Piano strategico di risanamento stabile e rilancio*;

ss. doversi disporre che la presente deliberazione, comprensiva di allegati, venga inviata, a cura del Servizio Partecipazioni, a fini conoscitivi alla Corte dei Conti sezione regionale controllo della Campania, come disposto dagli artt. 5, co.3, 4 e 14, co.5 del D. Lgs 175/2016.

M

Visti

l'art. 5, co. 2 e co. 5 del Regolamento Ce n. 1370 del 23/10/2007;
gli artt. 3, co.2, 42, co.2 lett. e e g d.lgs 267/2000;
gli artt. 4, co.2 lett. a, 7, co. 1 lett.c, 8, co.1, art. 14, co.4 del D. Lgs 175/2016.

Sentito

il Nucleo Direzionale preposto al coordinamento ed attuazione del Controllo Analogico.

Si allegano – quale parte integrante del presente atto – i seguenti documenti, composti, complessivamente, da n. 14.9 pagine, progressivamente numerate:

1. Richiesta del Sindaco di autorizzazione, ai sensi dell'art. 6, co. 19 del D.l. 78/2010, a procedere per il triennio 2015-2017 ad un aumento di capitale di ANM spa.

2. Nullaosta del Ministero dell'Economia all'aumento di capitale.
3. Relazione dell'Amministratore unico di ANM spa, resa ai sensi dell'art.2446 c.c.
4. Osservazioni del collegio sindacale di ANM spa alla relazione di cui al punto 3.
5. Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019 di ANM.
6. Scheda relativa agli immobili da sottoporre a perizia.
7. Parere del Servizio Pianificazione Urbanistica Generale.
8. Parere tecnico dei Servizi *Realizzazione e Manutenzione Linea Metropolitana 1 e Realizzazione e Manutenzione Linea Metropolitana 6*
9. Tabelle delle tariffe di sosta

.....
 La parte narrativa, i fatti, gli atti citati, le dichiarazioni ivi comprese sono vere e fondate, e quindi, redatte dai sottoindicati Dirigenti, secondo e limitatamente alle proprie competenze, sotto la propria responsabilità tecnica, per cui esclusivamente sotto tale profilo – essendo rimessa alla Giunta Comunale ogni decisione in merito – lo stesso Dirigente sottoscrive la premessa e la parte che segue:

Il dirigente del Servizio
 Servizi di trasporto pubblico
 ing. Giuseppe D'Alessio

Il dirigente del Servizio Demanio e
 Patrimonio
 dott.ssa Natalia D'Esposito

Il dirigente del Servizio
 Partecipazioni
 dott. Gianfranco Dentale

CON VOTI UNANIMI

DELIBERA

DI PROPORRE AL CONSIGLIO DI:

1. Prendere atto della relazione dell'Amministratore Unico di ANM spa, redatta ai sensi dell'art. 2446 c.c. e delle accluse osservazioni del collegio sindacale, da cui emerge una situazione deficitaria tale da mettere a rischio la continuità aziendale.
2. Dare atto della necessità di predisporre tutte le misure, normativamente previste volte a garantire la continuità del servizio ed al contempo preservare il valore degli *asset* societari del gruppo Comune di Napoli.
3. Prendere atto del nullaosta ad effettuare aumento di capitale a favore di ANM spa mediante conferimento di beni, espresso dal Ministero dell'Economia su richiesta del Sindaco di Napoli, in virtù delle disposizioni di cui all'art. 6, co. 19 del D.L 78/2010.
4. Approvare, sulla scorta delle misure di stabile risanamento proposte dall'Azienda nella relazione di cui al punto 1, dettagliate nel *Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019 di ANM* come di seguito elencate:
 - uscite naturali di personale, accompagnamento alla pensione;
 - concentrazione sull'area urbana con dismissione del servizio suburbano su gomma con eventuale passaggio ad altro operatore TPL;
 - cessione ramo segnaletica ad altra partecipata del Comune di Napoli;
 - altre fuoriuscite di personale a seguito della razionalizzazione dei processi e dismissione di attività in perdita;
 - altre azioni di efficientamento e contenimento costi del personale;
 - altre azioni di efficientamento su altri costi operativi;
 - ottimizzazione ricavi a mezzo riduzione dell'evasione tariffaria sulla sosta a pagamento e sul TPL;
 - variazione dei livelli di servizio, con rimodulazione dei programmi di esercizio e revisione della produzione chilometrica dei servizi minimi su ferro e su gomma;
 l'aumento di capitale di sessantacinque (65) milioni di euro, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli, così come catastalmente identificati nell'elenco allegato.

IL SEGRETARIO GENERALE

5. Rinvia l'approvazione dell'ulteriore aumento di capitale di 12 mln/€, a mezzo conferimento beni immobili, proposto dall'Azienda al Comune di Napoli, al perfezionamento delle procedure previste in merito dal sopravvenuto art. 14, co.5 del D. Lgs. 175/2016.
6. Di dare mandato al Sindaco o suo delegato di approvare in Assemblea l'aumento di capitale sociale mediante conferimento in proprietà degli immobili di cui all'allegato elenco per il valore che sarà definitivamente accertato nella perizia di stima e comunque nel limite di quanto autorizzato.
7. Stabilire, in coerenza con quanto statuito nella citata deliberazione di Consiglio n. 36/2013, che le quote azionarie deliberate a seguito del predetto aumento di capitale saranno contestualmente sottoscritte dalla Napoli holding srl in assemblea di ANM, col consenso del Comune ad adempiere.
8. Stabilire che, in virtù di quanto detto al punto precedente, sono a carico della Napoli Holding tutte le attività in collaborazione con i competenti uffici. Le spese, tasse ed imposte connesse all'operazione di conferimento ivi inclusa la valutazione eseguita a norma del codice civile restano a carico della conferitaria.
9. Dare mandato al servizio Demanio e Patrimonio a prestare l'idoneo supporto alla Napoli holding per le attività di cui al punto precedente.
10. Stabilire che, nel redigendo bilancio 2017-2019, ad integrazione dei corrispettivi per i servizi minimi per il TPL stanziati dalla Regione per propria competenza, siano previste a favore del TPL, al fine di garantire ricavi da corrispettivi stabili ed in linea con le previsioni del *Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019*, risorse pari allo stanziamento di bilancio 2015, compatibilmente con gli ordinari equilibri di bilancio ai sensi dell'art. 193 D.Lgs. n. 267/2000 e con l'adesione del Comune di Napoli al Piano di Riequilibrio Pluriennale ai sensi dell'art 243 bis D.Lgs. 267/2000, anche alla luce di quanto stabilito al co. 436, lett.b punto 3, art.1 della legge 232 del 11.12.2016 (legge di bilancio 2017).
11. Stabilire altresì che, nel redigendo bilancio 2017-2019, siano previsti, in base al *Piano delle manutenzioni straordinarie cicliche della Linea 1 e Linea 6 della metropolitana e funicolari* prodotto da ANM, al Titolo II della spesa stanziamenti, da finanziare con risorse del bilancio comunale a titolo non oneroso, per un importo massimo di € 9.003.258,40, ripartiti sul triennio come segue: 2017 € 3.004.103,60, 2018 €2.997.637,60, 2019 €3.001.517,20; come da previsione formulata dei Servizi *Realizzazione e Manutenzione Linea Metropolitana 1 e Realizzazione e Manutenzione Linea Metropolitana 6* con nota PG/2017/095660 (v. allegato n.8). Ferma restando la puntuale verifica di congruenza rispetto alle spese tecniche rimandata ai citati servizi competenti.
12. Stabilire di dover approvare le seguenti leve tariffarie e gestionali a sostegno delle misure di risanamento da intraprendere:
- Aumento dal 01.04.2017 delle tariffe per i titoli di viaggio aziendali a € 1,10 per il biglietto singolo, subordinato alla formale autorizzazione della Giunta Regionale della Campania;
 - Ulteriore incremento ad € 1,20 a partire dal 1° gennaio 2018 e ad € 1,30 a partire dal 1° gennaio 2019 per il biglietto singolo, subordinato alla formale autorizzazione della Giunta Regionale della Campania;
 - Definizione di incentivi all'utilizzo di forme dematerializzate per il pagamento dei titoli di viaggio;

IL SEGRETARIO GENERALE

- Aumento delle tariffe della sosta dei parcheggi in struttura di proprietà comunale a partire dal 01.04.2017 come da tabella allegata;
- Nuova regolamentazione sulla tariffazione dei bus turistici con conseguente incremento dei ricavi;
- Definizione del costo annuo del permesso di parcheggio sugli stalli blu a pagamento per i residenti da un minimo di € 10,00 fino ad un massimo di € 150 euro, a partire dal 01.01.2017, diversificato per fascia di reddito ISEE come di seguito riportato:

Fascia di contribuzione	ISEE	TARIFFA ANNUA
A)	DA € 0,00 A € 2.500,00	€ 10,00
B)	DA € 2.500,01 A € 5.000,00	€ 25,00
C)	DA € 5.000,01 A € 16.750,99	€ 50,00
D)	DA € 16.751,00 A € 25.750,99	€ 100,00
E)	OLTRE € 25.751,00	€ 150,00

13. Stabilire di autorizzare il Servizio Servizi di Trasporto Pubblico a porre in essere tutti gli adempimenti di propria competenza, utili, opportuni e/o necessari all'attuazione del precedente punto, anche con riferimento alla disciplina dei rapporti di cui ai Contratti di Servizio sottoscritti tra il Comune e la Società A.N.M. s.p.a. e tra la Napoli Holding e l'A.N.M. s.p.a., nonché della vigente Convenzione tra Napoli Holding e Comune di Napoli.
14. Stabilire, ferma restando la volontà dell'Amministrazione comunale di salvaguardare i posti di lavoro, che l'Azienda, con le modalità gestionali ed organizzative che riterrà più utili ed opportune, debba predisporre e realizzare ulteriori idonee misure di autorisanamento anche finanziario atte a ridurre, almeno per tutto il periodo necessario al risanamento, l'incidenza del costo del lavoro rispetto al 2015, in maniera progressiva rispetto ai livelli di reddito dei lavoratori, in linea con gli atti di indirizzo del Comune in materia di contenimento dei costi di funzionamento degli organismi partecipati.
15. Ribadire altresì, in un'ottica di generale recupero di efficienza del sistema delle partecipazioni ed in coerenza con quanto stabilito in ultimo nel Documento unico di programmazione 2016-2018, la volontà dell'Amministrazione di riorganizzare il sistema complessivo delle Partecipazioni comunali, anche attraverso il mutamento del modello organizzativo gestionale, nel quale la Napoli Holding srl deve acquisire progressivamente alle sue dirette dipendenze le funzioni di staff (amministrazione del personale, finanza, gestione dei servizi legali, stazione appaltante, centrale di committenza, etc.) delle proprie controllate e delle altre aziende del sistema complessivo delle Partecipazioni comunali, e prioritariamente di ANM, prestando i propri servizi alle stesse e garantendo incrementi di efficacia ed efficienza gestionale aziendale.
16. Stabilire che al fine di attuare tutte le azioni a carico dell'Azienda per recare ad effetto il proprio autorisanamento, la stessa debba predisporre idonee misure organizzative, senza aggravio di costi, per lo stabile monitoraggio e comunicazione periodica all'Amministrazione comunale e specificamente al Nucleo Direzionale, istituito con D.G.C. 820/2016, sull'andamento ed il grado di realizzazione delle misure nonché per la formulazione di motivate proposte di variazione delle azioni ad invarianza di impatto economico finanziario.
17. Dare mandato agli uffici competenti di verificare la fattibilità e, nel caso, avviare ogni azione volta a prevedere la gestione del servizio di trasporto pubblico su area vasta, in coerenza con le determinazioni della Città Metropolitana.
18. Dare atto che l'importo del canone annuo della sosta a pagamento a carico di A.N.M. s.p.a. di cui al vigente contratto di servizio, fissato per il 2016 nella misura di due

IL SEGRETARIO GENERALE

milionicinquecentomila euro (M/€ 2,5) , non verrà ridotto a seguito del conferimento del parcheggio in struttura di via Brin, in conformità a quanto stabilito dal Piano di Riequilibrio Finanziario Pluriennale del Comune di Napoli - redatto ai sensi dell'art. 243 bis , 243 ter e 243 quater del Dlgs. n. 267/2000 così come approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 3 del 28.01.2013 ed in conformità alla Deliberazione di G.C. n. 806 del 15.12.2016 relativa all'approvazione della variazione al piano degli obiettivi allegato al Piano Esecutivo di Gestione 2016.

19. Dare mandato agli uffici competenti, a valutare eventuali azioni di valorizzazione del ramo sosta, alla luce della prevista marginalità operativa lorda negativa a tutto il 2019, come rappresentato dall'Azienda nell'allegato *Piano strategico di risanamento stabile e rilancio*.
20. Dare atto che i beni immobili di cui si è deliberata l'autorizzazione al conferimento, provenendo dal patrimonio indisponibile dell'Ente, non sono inseriti nel piano delle dismissioni finalizzate al riequilibrio finanziario pluriennale.
21. Disporre che la presente deliberazione, comprensiva di allegati, venga inviata, a cura del Servizio Partecipazioni, a fini conoscitivi alla Corte dei Conti sezione regionale controllo della Campania, come disposto dagli artt. 5, co.3 e 4 e 14, co.5 del D. Lgs 175/2016.

Il dirigente del Servizio
Servizi di trasporto pubblico
ing. *Giuseppe D'Alessio*

Il dirigente del Servizio
Demanio e Patrimonio
dott.ssa *Natalia D'Esposito*

Il dirigente del Servizio
Partecipazioni
dott. *Gianfranco Dentale*

Visto
Il Direttore Centrale Infrastrutture,
lavori pubblici e mobilità
Dott. *Raffaele Mucciariello*

Visto
Il Direttore Centrale
Patrimonio
D.ssa *Maria Aprea*

Visto
Il Direttore Centrale Servizi
Finanziari
Dott. *Raffaele Grimaldi*

L'Assessore alle Infrastrutture, lavori
pubblici e mobilità
Prof. *Mario Calabrese*

L'Assessore allo Sport,
gestione Patrimonio e
Demanio
Dott. *Ciro Borriello*

L'Assessore al Bilancio, Finanza e
Programmazione
Dott. *Salvatore Palma*

Letto confermato e sottoscritto:
IL SINDACO *[firma]* IL SEGRETARIO GENERALE *[firma]*

12
PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N. 44 DEL 08/03/2017 AVENTE AD OGGETTO:

Proposta al consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa, successivo conferimento quote azionarie alla Napoli Holding srl e misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa

I Dirigenti sottoindicati, secondo e limitatamente alle proprie competenze, esprimono, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000 e s.m.i., il seguente parere di regolarità tecnica in ordine alla suddetta proposta:

FAVOREVOLE

Addì,

Il dirigente del Servizio
Servizi di trasporto pubblico
ing. Giuseppe D'Alessio

Il dirigente del Servizio
Demanio e Patrimonio
dott.ssa Natalia D'Esposito

Il dirigente del Servizio
Partecipazioni
dott. Gianfranco Dentale

Pervenuta in Ragioneria Generale il 09/03/2017..... Prot. I.A. 156.....

Il Dirigente del Servizio di Ragioneria, esprime, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000 e s.m.i., il seguente parere di regolarità contabile in ordine alla suddetta proposta:

V.p.e.

Addì.....

IL RAGIONIERE GENERALE

ATTESTATO DI COPERTURA FINANZIARIA ED IMPEGNO CONTABILE

La somma di €.....viene prelevata dal Titolo.....Sez.....
Rubrica.....Cap.....() del Bilancio 20....., che presenta
la seguente disponibilità:

Dotazione	€.....
Impegno precedente	€.....
Impegno presente	€.....
Disponibile	€.....

Ai sensi e per quanto disposto dall'art. 151, comma 4, del D.Lgs. 267/2000, si attesta la copertura finanziaria della spesa di cui alla suddetta proposta.

Addì.....

IL RAGIONIERE GENERALE

parere di regolarità contabile, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000 e s.m.i., in ordine alla suddetta proposta:

Proposta al consiglio di approvazione dell'aumento di capitale della ANM spa con sottoscrizione delle quote azionarie da parte di Napoli Holding srl e delle misure a supporto dello stabile risanamento della ANM spa

la proposta di deliberazione prevede:

- di approvare l'aumento di capitale di sessantacinque (65) milioni di euro, a mezzo conferimento beni immobili di proprietà del Comune di Napoli;
- di integrare i corrispettivi per i servizi minimi per il TPL stanziati dalla Regione per propria competenza, con risorse a bilancio comunale 2017-2019 pari a 54 milioni di euro;
- una serie di leve tariffarie a sostegno dei ricavi aziendali, quali aumento delle tariffe per i titoli di viaggio aziendali, aumento delle tariffe della sosta e la ridefinizione del costo annuo del permesso di parcheggio sugli stalli blu a pagamento per i residenti.

Le misure sono motivate dall'esigenza di salvaguardare la continuità aziendale e attraverso di essa la continuità del servizio di trasporto pubblico locale nella Città di Napoli.

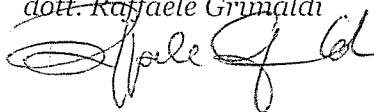
I riflessi economico-finanziari di tali misure per un ente in Riequilibrio Finanziario Pluriennale quale il Comune di Napoli sono di particolare significatività, vincolando per il triennio 2017-2019 importi rilevanti di un bilancio previsionale affetto da elevata rigidità e scarsi margini di manovra quale quello comunale e di quota parte del relativo bilancio di cassa 2017.

Pertanto, diviene imprescindibile il ruolo dell'Azienda, soggetta al controllo analogo, nel realizzare tutte le misure di propria competenza proposte al socio, di cui al punto 4 del deliberato, e sulla cui base si è articolata l'iniziativa di risanamento e rilancio, nel pieno rispetto di quanto stabilito ai successivi punti 14 e 16.

Per quanto detto, si ravvisa la necessità di prevedere nel redigendo DUP 2017-2019 l'assegnazione di stringenti obiettivi gestionali specifici ad ANM spa per la realizzazione di tutte misure di propria competenza ed alla sua controllante Napoli Holding srl per il relativo monitoraggio.

Per tutto quanto rilevato si esprime parere favorevole.

Il Ragioniere Generale
dott. Raffaele Grimaldi



Osservazioni del Segretario Generale

16

Sulla scorta dell'istruttoria tecnica svolta dai Servizi proponenti.

Con il provvedimento in oggetto si intende proporre al Consiglio comunale l'approvazione di una serie di misure finalizzate al "risanamento della ANM spa", tra cui un'operazione di ricapitalizzazione, ricorrendo il caso di cui all'articolo 2446 c.c. in conseguenza di reiterate perdite di esercizio, mediante conferimento in natura di beni immobili, ai sensi dell'articolo 2343 c.c., nonché diverse azioni per il contenimento della spesa e il potenziamento delle entrate, al fine di poter assicurare la continuità aziendale.

Letto il parere di regolarità tecnica che recita: "Favorevole";

Letto il parere di regolarità contabile, che recita: "[...] I riflessi economico-finanziari di tali misure per un ente in Riequilibrio Finanziario Pluriennale quale il Comune di Napoli sono di particolare significatività, vincolando per il triennio 2017-2019 importi rilevanti di un bilancio previsionale affetto da elevata rigidità e scarsi margini di manovra quale quello comunale e di quota parte del relativo bilancio di cassa 2017. Pertanto, diviene imprescindibile il ruolo dell'Azienda, soggetta al controllo analogo, nel realizzare tutte le misure di propria competenza proposte al socio, di cui al punto 4 del deliberato, e sulla cui base si è articolata l'iniziativa di risanamento e rilancio, nel pieno rispetto di quanto stabilito ai successivi punti 14 e 16. Per quanto detto, si ravvisa la necessità di prevedere nel redigendo DUP 2017-2019 l'assegnazione di stringenti obiettivi gestionali specifici ad ANM spa per la realizzazione di tutte le misure di propria competenza ed alla sua controllante Napoli Holding srl per il relativo monitoraggio. Per tutto quanto rilevato si esprime parere favorevole."

Al riguardo, si precisa che, ai sensi dell'art. 18 del Regolamento comunale sul sistema dei controlli interni, il parere di regolarità contabile implica che siano state svolte attente valutazioni in ordine a: "la regolarità della documentazione prodotta; il rispetto delle competenze proprie dei soggetti che adottano i provvedimenti; la giusta imputazione al bilancio e la disponibilità sul relativo intervento o capitolo; l'osservanza dei principi contabili e delle norme fiscali; la valutazione degli effetti che si determinano per il bilancio dell'Ente in relazione agli equilibri economico-finanziari dello stesso; la valutazione degli effetti che si determinano per il bilancio dell'Ente in relazione agli equilibri patrimoniali." Altresì rilevanti sono le valutazioni sulla coerenza dell'atto proposto rispetto alle prescrizioni del Piano di riequilibrio affinché lo stesso si mantenga idoneo, sia in termini di competenza che di cassa, all'effettivo risanamento dell'Ente.

Lo schema definitivo del provvedimento, pervenuto alla Segreteria Generale in data odierna, reca in allegato la relazione ex art. 2446 c.c. sulla situazione economico-patrimoniale della società al 30-11-2016, con annesse le osservazioni del Collegio sindacale e il "Piano strategico di stabile risanamento e rilancio 2017-2019 di ANM", proposto dall'Amministratore Unico. Esso è connotato da un dispositivo piuttosto complesso in quanto costituito da un composito insieme di azioni volte al risanamento di ANM s.p.a., alcune a carico del Comune di Napoli ed altre a carico della società stessa. In particolare, il Comune di Napoli intende conferire ad ANM s.p.a. beni immobili facenti parte del patrimonio indisponibile dell'Amministrazione, del valore complessivo di € 65 milioni, nonché approvare le misure di risanamento che ANM s.p.a. dovrà attuare nel triennio 2017-2019, in

VISTO:
Il Sindaco

IL SEGRETARIO GENERALE

15

base alle previsioni del Piano strategico presentato dalla stessa Azienda. Tali misure si concretizzano, tra l'altro, nella riduzione del personale e dei relativi costi, nella dismissione del servizio suburbano, nella cessione del ramo segnaletica ad altra partecipata del Comune, nel contrasto all'evasione tariffaria sulla sosta a pagamento e sul trasporto pubblico locale, nella variazione dei livelli di servizio. Ancora, lo schema deliberativo rinvia l'approvazione di un ulteriore aumento di capitale di € 12 milioni proposto da ANM s.p.a., da realizzare anch'esso mediante conferimento di beni immobili, *"al perfezionamento delle procedure previste in merito dal sopravvenuto art. 14, comma 5, del D. Lgs. 175/2016"*. Si propone, inoltre, al Consiglio comunale di inserire nel redigendo bilancio 2017/2019 risorse per il trasporto pubblico locale commisurate a quelle previste nel bilancio 2015, nonché stanziamenti per la manutenzione straordinaria periodica delle Funicolari e della Linea 1 e della Linea 6 della Metropolitana per un importo complessivo, per il triennio, pari a € 9.003.258,40, da finanziare, come precisato nell'atto, con *"risorse del bilancio comunale a titolo non oneroso"*. In un'ottica di potenziamento delle entrate, viene previsto un aumento delle tariffe per i titoli di viaggio e per la sosta. Viene, infine, ribadita l'intenzione di procedere ad una riorganizzazione del sistema delle partecipazioni comunali che veda l'acquisizione da parte di Napoli Holding s.r.l. delle funzioni di staff sia delle proprie controllate sia delle altre aziende partecipate dall'Ente.

I risultati gestionali rilevabili dagli atti che compongono la proposta, da sottoporre all'Organo consiliare, rappresentano indicatori di uno stato di crisi aziendale (attestato nell'atto) ai sensi dell'articolo 14 del decreto legislativo n. 175/2016, che, invero, si era già prefigurato in precedenza, laddove con deliberazione di Giunta comunale n. 102 del 24-2-2015 (alle cui osservazioni segretariali quest'ufficio si richiama) furono adottati provvedimenti attuativi di indirizzi consiliari (delibere del Consiglio comunale n. 59/2012 e n.36/2013) per il risanamento aziendale di ANM attraverso un piano industriale (periodo 2014-2017), fondato, tra l'altro, sulla ricapitalizzazione societaria per perdite, mediante conferimento di beni per un valore di € 65 milioni, richiedendo, quest'ultimo intervento, già all'epoca, la previa autorizzazione della Presidenza del Consiglio Ministri ai sensi dell'articolo 6, comma 19, secondo periodo, del decreto legge n. 78/2010.

Assunto che, come attestato nelle premesse dell'atto, *"[...] risultano non verificate talune delle precondizioni di sostenibilità del piano industriale 2014-2017 [...]"*, la proposta appare, in sostanza, finalizzata alla rimodulazione delle misure correttive della gestione, necessarie ed improcrastinabili, con l'obiettivo, evidentemente, di evitare l'aggravamento della crisi, eliminandone le cause e ripristinando, in una nuova prospettiva temporale, condizioni di equilibrio della società, con la conferma, tra l'altro, del conferimento di beni immobili per il valore di 65 milioni di euro.

A tali fini, la proposta si richiama alla disposizione di cui all'articolo 6, comma 19, del d.l. 78/2010, ora trasfusa nell'articolo 14, comma 5, del d.lgs. 19-8-2016, n. 175 (*Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica*). Si tratta della norma che impone il rispetto di un vincolo di finanza pubblica ispirato al principio generale del *"divieto di soccorso finanziario"* che impedisce di effettuare aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito o di rilasciare garanzie a favore delle società partecipate che abbiano registrato, per tre esercizi consecutivi, perdite di bilancio, con alcune eccezioni per speciali ragioni di pubblico interesse (salvo quanto previsto dagli articoli 2447 e 2482 *ter* del Codice civile) per le quali l'Amministrazione pubblica intende salvaguardare la continuità aziendale, nel qual caso occorrerà acquisire apposito atto autorizzativo del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'Economia e Finanze.

Nei suddetti sensi, l'Amministrazione comunale è tenuta, ai fini delle proprie scelte, ad accurate valutazioni circa sia la sostenibilità dell'operazione di ricapitalizzazione per perdite, in considerazione dei riflessi diretti e indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente, sia l'idoneità del Piano di risanamento in ordine alla sussistenza di concrete prospettive di recupero, nel tempo, delle condizioni di efficienza della gestione e di equilibrio economico-

VISTO:
Il Sindaco

IL SEGRETARIO GENERALE 2

finanziario, fermo restando il rilascio del provvedimento autorizzativo previsto dalla richiamata normativa.

In relazione ai contenuti della proposta, si pone, inoltre, in evidenza:

- i beni immobili oggetto di conferimento fanno parte del patrimonio indisponibile del Comune e, quindi, come precisato al punto 20 del dispositivo, non sono inseriti nel piano di dismissione previsto nel Piano di riequilibrio finanziario pluriennale; sul punto si richiama l'art. 828 del codice civile, in cui si dispone che *“I beni che costituiscono il patrimonio dello Stato, delle province e dei comuni sono soggetti alle regole particolari che li concernono e, in quanto non è diversamente disposto, alle regole del presente codice. I beni che fanno parte del patrimonio indisponibile non possono essere sottratti alla loro destinazione, se non nei modi stabiliti dalle leggi che li riguardano.”*; in proposito si rileva che al provvedimento è allegata la nota del Servizio Pianificazione Urbanistica Generale, con la quale vengono indicate le destinazioni ammesse per i beni oggetto di conferimento; si ricorda che per la stima dei beni l'art. 2343 c.c. detta disposizioni in ordine alla procedura da seguire;
- al punto 4 ed al punto 15 del dispositivo si propone rispettivamente la cessione ad altra partecipata del ramo d'azienda relativo alla segnaletica e l'assunzione da parte di Napoli Holding delle funzioni di staff di tutte le partecipate comunali; in proposito si richiama, altresì, la Relazione sullo stato di attuazione del Piano di riequilibrio finanziario pluriennale (2° semestre 2016), prodotta dal Collegio dei revisori dei conti, laddove si evidenzia che *“il progetto Napoli Holding non è ancora decollato [...]”*. Sul tema si ricorda che l'art. 24 del d.lgs. 175/2016 impone la revisione straordinaria delle partecipazioni da effettuarsi entro il 23 marzo 2017 (termine per il quale è in corso di approvazione la proroga, contenuta nel decreto legislativo correttivo adottato dal Consiglio dei Ministri il 17 febbraio 2017); inoltre, lo stesso decreto 175/2016, all'art. 20, richiede l'effettuazione, con periodicità annuale, dell'analisi dell'assetto complessivo delle società partecipate;
- la riduzione dei costi di personale viene perseguita mediante una serie di azioni volte, in particolare, all' *“accompagnamento alla pensione”*, alla fuoriuscita di personale mediante razionalizzazione dei processi e dismissione di attività in perdita nonché alla riduzione dell'incidenza del *“costo del lavoro rispetto al 2015, in maniera progressiva rispetto ai livelli di reddito dei lavoratori”*; sulla materia del personale vale qui richiamare altresì le misure di carattere transitorio contenute nell'art. 25 del T.U. 175/2016;
- gli incrementi delle tariffe dei titoli di viaggio disposti al punto 12 del dispositivo mirano ad un progressivo incremento nel triennio 2017/2019 (subordinato a specifica autorizzazione della Regione Campania) seppur con il riconoscimento di incentivi a forme dematerializzate di pagamento dei titoli di viaggio; in proposito, si richiama l'art. 7 della L.R. 3/2002 (*Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania*), sulla disciplina delle tariffe e dei titoli di viaggio, secondo cui *“La Regione [...] determina i criteri che regolano il sistema tariffario del trasporto pubblico regionale e locale, definisce la politica tariffaria e le sue modalità di applicazione, stabilisce le diverse tipologie di titoli di viaggio e i corrispondenti livelli tariffari massimi [...]”*;
- l'aumento delle tariffe per la sosta è proposto al Consiglio comunale sia in relazione alla sosta nei parcheggi di proprietà comunale sia in relazione alla sosta negli appositi stalli delimitati dalle strisce blu; in proposito si richiama l'art. 7 del D. Lgs. 285/1992 (*“Nuovo codice della strada”*), laddove si prevede che i Comuni possono *“stabilire, previa deliberazione della Giunta, aree destinate al parcheggio sulle quali la sosta dei veicoli è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le aree urbane”*.

VISTO:
Il Sindaco

IL SEGRETARIO GENERALE 3

- L'articolo 53 dello Statuto del Comune di Napoli che detta "*Finalità e criteri generali*" dei servizi pubblici (Titolo V) e al comma 2, in particolare, dispone che essi "[...]sono gestiti con criteri imprenditoriali mediante le strutture e nelle forme che assicurino il più alto livello di efficienza ed economicità [...]".

Nel ricordare che compete alla dirigenza l'esercizio, nell'ambito delle competenze gestionali ad essa demandate ai sensi dell'art. 107 del D. Lgs. 267/2000, del potere/dovere di vigilanza e controllo sull'azione amministrativa, appare evidente che il buon esito del piano deriva principalmente dall'incisività sia delle azioni pianificate che dell'attività di monitoraggio e controllo sullo stato di attuazione del piano medesimo, da esercitarsi con riferimento alla normativa primaria e secondaria sul tema.

In particolare, si richiamano: l'articolo 147 del d.lgs. 267/2000, il quale, tra l'altro, assegna al sistema di controllo interno di verificare l'efficacia, l'efficienza e l'economicità degli organismi gestionali esterni dell'ente, nonché di garantire il controllo della qualità dei servizi erogati; l'art. 147 *quater* dello stesso decreto, secondo cui i controlli sono esercitati dalle strutture proprie dell'ente, le quali ne sono responsabili; a tali fini, il monitoraggio periodico sull'andamento delle società, deve analizzare, in particolare, gli scostamenti rispetto agli obiettivi assegnati e individuare le opportune azioni correttive, anche in riferimento a possibili squilibri economico-finanziari rilevanti per il bilancio dell'ente. Nell'ambito dell'ordinamento interno le disposizioni legislative statali in tema di monitoraggio e controllo sugli organismi esterni trovano sviluppo nel *Regolamento del Sistema dei controlli interni*, di cui alla deliberazione di Consiglio comunale n. 4 del 28.02.2004, e nel *Disciplinare del Sistema del controllo analogo da esercitarsi sugli organismi partecipati* (deliberazione di Giunta comunale n. 820 del 22.12.2016).

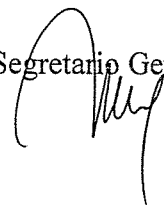
Secondo la giurisprudenza della magistratura contabile, il potere/dovere di controllo trova sostanziale connessione con il principio dell'equilibrio di bilancio (c.d. *pareggio di bilancio*) e della sostenibilità del debito pubblico, che ha assunto esplicito rilievo costituzionale nel nuovo testo degli articoli 97 e 81 della Costituzione

In tale direzione vale, infine, richiamare le disposizioni dell'articolo 21 del d.lgs. 175/2016, che indicano la necessità di accantonamenti di fondi nel bilancio dell'Ente locale in relazione a risultati di esercizio negativi da parte delle società partecipate.

La responsabilità in merito alla regolarità tecnica viene assunta dalla dirigenza che sottoscrive la proposta, sulla quale ha reso il proprio parere di competenza in termini di "favorevole" ai sensi dell'art. 49 TU, attestando, quindi, a mente del successivo art. 147 bis, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa nell'ambito del controllo di regolarità amministrativa e contabile assegnato alla dirigenza stessa nella fase preventiva della formazione dell'atto, al fine di garantire, ai sensi dell'art. 147, la legittimità, la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa medesima.

Spettano alla Giunta e successivamente al Consiglio comunale l'apprezzamento dell'interesse e del fine pubblico ed ogni altra valutazione conclusiva, con riguardo al principio di buon andamento e imparzialità dell'azione amministrativa.

Il Segretario Generale



15.3.17

VISTO:
Il Sindaco

Deliberazione di G.C. di proposta al C.C. n. 132 del 15/3/2017 composta da n. 18 pagine progressivamente numerate nonché da allegati descritti nell'atto.

SI ATTESTA:

Che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio il 20 MAR. 2017 e vi rimarrà per quindici giorni (art. 10, comma 1, del D.Lgs. 267/2000).

Il Funzionario Responsabile

Data e firma per ricevuta di copia del presente
atto da parte dell'addetto al ritiro per il Servizio
Segreteria del Consiglio

☐ Deliberazione adottata dal Consiglio Comunale
in data _____ n° _____

☐ Deliberazione decaduta

☐ Altro

Attestazione di conformità

La presente copia, composta da n. pagine, progressivamente numerate, è conforme all'originale della deliberazione di Giunta Comunale di proposta al Consiglio n. del

Gli allegati descritti nell'atto:

☐ sono rilasciati in copia conforme unitamente alla presente (1);

☐ sono visionabili in originale presso l'archivio in cui sono depositati (1), (2);

Il Funzionario responsabile

(1): Barrare le caselle delle ipotesi ricorrenti.

(2): La Segreteria della Giunta indicherà l'archivio presso cui gli atti sono depositati al momento della richiesta di visione.



Al Ministero dell'Economia e delle Finanze
Via XX Settembre 97
00187 ROMA

e p.c. Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Palazzo Chigi - Piazza Colonna 370
00187 ROMA

Prot. N° 745290
DEL 30/09/2015

OGGETTO: Richiesta di autorizzazione ad effettuare un aumento di capitale della società ANM spa, ai sensi dell'art. 6, comma 19, D.L. 78/2010 convertito con legge 122/2010.

La richiesta di cui all'oggetto si inserisce nell'ambito delle iniziative che il Comune di Napoli sta realizzando per la razionalizzazione e l'efficientamento del sistema delle proprie aziende partecipate, iniziative avviate nel corso del 2012 con una serie di atti deliberativi che hanno ridisegnato tutto l'assetto societario delle partecipazioni comunali.

Le azioni di razionalizzazione hanno riguardato, in primo luogo, il sistema della mobilità cittadina, che precedentemente era articolato in tre società di gestione:

- ANM spa, partecipata al 100% dal Comune di Napoli, affidataria diretta, secondo il modello dell'*in house providing*, dei servizi di trasporto pubblico locale autofilotranviari nel bacino comunale e provinciale di Napoli;
- Metronapoli spa, partecipata al 99,63% dal Comune di Napoli e da ANM per il restante 0,37%, affidataria diretta, secondo il modello dell'*in house providing*, dei servizi di trasporto pubblico locale su rotaia (metropolitana e funicolare);
- Napolipark srl, partecipata al 100% dal Comune di Napoli, affidataria diretta, secondo il modello dell'*in house providing*, dei servizi complementari alla mobilità (aree di sosta a pagamento in struttura e all'aperto, segnaletica orizzontale e verticale, impianti semaforici, manutenzione dei varchi telematici di controllo z.t.l., etc).

Successivamente, il Consiglio Comunale ha adottato due deliberazioni, di seguito riportate, con le quali ha rivisitato gli aspetti gestionali connessi alla mobilità cittadina, ridefinendo competenze e funzioni nell'ambito del ristrutturato assetto societario:

- deliberazione n. 59 del 30/11/2012, concernente "Avvio redazione del progetto di fusione delle società di TPL - ANM spa e Metronapoli spa - attraverso il passaggio, quale step intermedio, al modello societario del gruppo unico mediante costituzione di holding operativa con capogruppo Napolipark srl", con la quale è stato, tra l'altro, disposto di conferire l'intero pacchetto azionario delle partecipate ANM spa e Metronapoli spa a Napolipark srl;
- deliberazione n. 36 del 29/7/2013, concernente "Attuazione della deliberazione di Consiglio Comunale n. 59 del 30/11/2012 inerente le società partecipate dal Comune di Napoli operanti



nel settore della mobilità cittadina: approvazione del nuovo assetto societario complessivo e degli atti necessari alla sua implementazione ...” con la quale è stato tra l’altro disposto:

- la fusione per incorporazione di Metronapoli spa in ANM spa;
- la trasformazione di Napolipark srl in Napoli Holding srl;
- il trasferimento delle attività operative esercitate da Napolipark srl (ora Napoli Holding srl) alla società controllata ANM spa (post fusione);

Il nuovo assetto societario, che per effetto delle suindicate operazioni di accorpamento e di cessione di rami operativi è rideterminato come appresso specificato, non muta il quadro delle prerogative spettanti al Comune che, rispetto alle sue partecipate (sia dirette che indirette) conserva poteri di programmazione e di indirizzo strategico ed esercita il controllo analogo secondo le vigenti disposizioni nazionali e comunitarie:

- il Comune di Napoli è proprietario al 100% della Napoli Holding srl;
- Napoli Holding srl detiene l’intero pacchetto azionario di ANM spa.

L’ANM spa è, pertanto, un soggetto partecipato indirettamente dal Comune di Napoli che svolge servizi di trasporto pubblico e servizi complementari alla mobilità urbana su tutto il territorio cittadino, fino ad estendersi a parte dell’area metropolitana di Napoli.

Il bilancio aziendale degli ultimi tre anni rileva sistematicamente perdite d’esercizio che non consentono al Comune di Napoli di effettuare in favore di ANM spa aumenti di capitale, trasferimenti straordinari, aperture di credito e rilasciare garanzie, per effetto del divieto contenuto nell’art. 6, comma 19, del D.L. 78/2010.

Al pari di quasi tutte le aziende di trasporto pubblico locale, anche ANM spa presenta un risultato operativo costantemente negativo, determinato soprattutto da risorse insufficienti a coprire tutti i costi di gestione.

Si ricorda, infatti, che essendo il servizio di TPL svolto a tariffe amministrate, l’Azienda non ha alcuna possibilità di effettuare manovre tariffarie, per cui i ricavi più rilevanti rimangono il corrispettivo del contratto di servizio stipulato con il committente/proprietario Napoli Holding srl, le risorse ripartite dalla Regione Campania per il finanziamento dei servizi minimi e la quota di riparto dei proventi del Consorzio Unico Campania che si occupa della gestione della tariffazione integrata in ambito regionale.

L’ANM spa, al fine di superare questa condizione di deficitarietà strutturale e di favorire lo sviluppo e la crescita dell’Azienda ristabilendo un corretto equilibrio economico, finanziario e patrimoniale, ha messo in campo una serie di azioni che trovano esplicitazione nel piano Industriale di medio periodo 2014-2017, approvato dall’Azienda e recepito dal Comune di Napoli con deliberazione n. 102 del 24 febbraio 2015.

Gli obiettivi rappresentati nel piano, per ricevere completa attuazione, richiedono anche l’intervento del Comune di Napoli che, con la citata deliberazione, si è impegnato a sostenere l’Azienda prevedendo, tra l’altro, anche il trasferimento all’ANM di parcheggi ed altre immobilizzazioni di proprietà del Comune funzionali all’esercizio del trasporto pubblico, per un valore complessivo massimo di circa 65 milioni di Euro.



Al fine, pertanto, di salvaguardare la continuità di un servizio di pubblico interesse, come quello del trasporto pubblico locale, si chiede, ai sensi dell'art. 6, comma 19, D.L. 78/2010 convertito con legge 122/2010, l'autorizzazione ad effettuare un'operazione di aumento di capitale sociale mediante conferimento di beni, come descritto in precedenza, in favore della società ANM spa.

Si allegano:

- *Delibera di Giunta Comunale n. 102 del 24 febbraio 2015*
- *Bilancio d'Esercizio 2013 di ANM SpA*
- *Bilancio d'Esercizio 2014 di ANM SpA*

il Sindaco
Luigi de Magistris



Ministero
dell'Economia e delle Finanze
Gabinetto

1-0

Copia inviata del
Capo del Gabinetto

Ass. in Palma
Celebrese

Roma, 18 FEB. 2016

prot. n. 3208

Al Comune di Napoli
Ufficio di Gabinetto
Piazza Municipio - palazzo San
Giacomo

NAPOLI

e, p.c.

Alla Presidenza del Consiglio dei
Ministri - Segretariato Generale
Dipartimento per il Coordinamento
Amministrativo

ROMA

All'Ufficio del Coordinamento
Legislativo

Al Dipartimento della Ragioneria
Generale dello Stato
(Rif. nota n. 8823 del 3.02.2016)

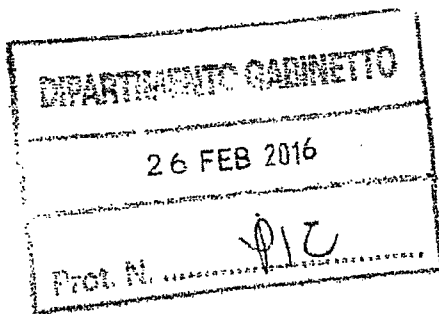
SEDE

COMUNE DI NAPOLI
Prot. 2016. 0167186 25/02/2016 12.13
Mitt.: MINISTERO DELLE ECONOMIE E DELLE FINANZE
Rsa.: Dipartimento Gabinetto del Sindaco DPG4805



OGGETTO: Azienda Napoletana per la Mobilità S.p.A. - Richiesta di
concessione di deroga ai sensi dell'art. 6, comma 19, del D.L. n. 78/2010,
convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122/2010.

In riferimento alla richiesta di cui in oggetto, si trasmettono le
valutazioni del competente Dipartimento della Ragioneria Generale dello
Stato, formulate con la nota a margine indicata.



Il Capo di Gabinetto

e-2585
mdc

47

4



28
2

Ministero
dell'Economia e delle Finanze
DIPARTIMENTO DELLA RAGIONERIA GENERALE DELLO STATO
ISPETTORATO GENERALE DI FINANZA
UFFICIO VII

Prot. n. 8823
Rif. Prot. Entrata N. 90805/2015
Allegati:
Risposta a nota n. 22270 del 20/11/2015

MEF-RGS-prot. 8823 del 03/02/2016 - U

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE GABINETTO del MINISTRO
11 FEB. 2016
Prot. n. 2585

Al Gabinetto del Ministro

SEDE

Aw. Tonetti
Ozz.

e, p.c.

All' Ufficio del coordinamento legislativo
SEDE

All' Ufficio legislativo - Economia
SEDE

OGGETTO: Azienda Napoletana per la Mobilità S.p.a. – richiesta di concessione di deroga ai sensi dell'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

Si fa riferimento alla nota sopraindicata con la quale codesto Ufficio di Gabinetto ha chiesto le valutazioni di competenza in merito alla richiesta di autorizzazione del Sindaco di Napoli ad effettuare un aumento di capitale a favore della società ANM S.p.A., in deroga alle disposizioni indicate in oggetto, mediante conferimento di beni.

La predetta società è soggetto partecipato in modo totalitario dal Comune di Napoli e svolge, in regime di *in house providing*, servizi di trasporto pubblico e servizi complementari alla mobilità urbana su tutto il territorio cittadino e su parte del territorio dell'area metropolitana del Comune di Napoli.

Al riguardo, si evidenzia che la ANM S.p.A. presenta una situazione strutturalmente deficitaria, come si evince dalle risultanze degli ultimi tre bilanci d'esercizio ed incorre, quindi, nel divieto di cui all'articolo 6, comma 19, del citato DL 78/2010; in seguito a ciò il Comune di Napoli chiede, in sostanza, l'applicazione del terzo periodo della disposizione sopra citata che consente di chiedere l'autorizzazione a ricapitalizzare in deroga al divieto di cui al primo periodo " (...) *al fine di salvaguardare la continuità nella prestazione dei servizi di*

S
AZ

pubblico interesse, a fronte di gravi pericoli per la sicurezza pubblica, l'ordine pubblico e la sanità...".

Infatti, tale situazione rende necessaria, per l'anno 2015, una ricapitalizzazione di circa 65 milioni di euro, strumentale alla realizzazione delle azioni previste nel Piano Industriale di medio periodo 2015-2017 della Società che il Socio Unico, Comune di Napoli, intende realizzare mediante conferimenti di beni in natura ai sensi dell'articolo 2343 del Codice civile. Il conferimento in questione avrebbe ad oggetto i parcheggi e/o altre immobilizzazioni di proprietà del Comune di Napoli ed avrebbe il duplice scopo di fornire nuovi mezzi patrimoniali alla ANM e di ottimizzare la gestione e la manutenzione delle infrastrutture conferite.

All'uopo il Comune di Napoli, con nota n. 745290 del 30/09/2015 ha trasmesso il Piano industriale della società relativo al periodo 2015-2017 il quale presenta, per tutto il periodo considerato, una situazione di deficit, sebbene tendenzialmente in riduzione. Infatti, sono previste perdite per 24,757 milioni di euro nel 2015, di 4,878 milioni di euro nel 2016 e di 1,242 milioni di euro nel 2017.

Dal predetto Piano industriale emerge come il Comune di Napoli, già a partire dal 2012, abbia intrapreso e realizzato azioni di razionalizzazione ed efficientamento del proprio sistema di aziende partecipate, in particolare del sistema della mobilità cittadina, tali da ridisegnare un nuovo assetto societario più snello e razionale.

Emerge, inoltre, che a supporto del Piano industriale in questione proseguono azioni concrete, già in precedenza iniziate dalla società, di contenimento dei costi e di sviluppo della produttività aziendale, nonché di riduzione dell'organico, anche mediante esodo incentivato, tali da consentire, nel tempo, un recupero della redditività aziendale.

Alla luce di quanto evidenziato, considerato che:

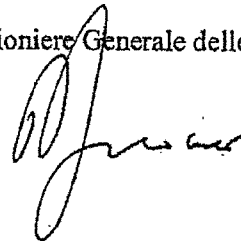
- l'interruzione di un pubblico servizio di trasporto locale potrebbe avere ricadute sull'ordine pubblico e la sicurezza, nonché generare tensioni occupazionali;
- l'operato del Comune di Napoli e dell'ANM S.p.A. appare in linea con le sopravvenute disposizioni di cui all'articolo 1, comma 611 lett. e), della legge n. 190/2014 (legge di stabilità per il 2015), in materia di razionalizzazione e accorpamento delle società aventi le caratteristiche di servizi pubblici rilevanti economicamente;

si ritiene che possa essere concessa la deroga di cui in oggetto limitatamente al triennio gestionale 2015-2017 previsto dal Piano industriale della ANM S.p.A.. e pertanto, il Comune di Napoli è autorizzato ad effettuare nel triennio suddetto, aumenti di capitale in favore della Azienda Napoletana per la Mobilità S.p.A. nella misura richiesta, in quanto strettamente necessaria a garantire la continuità aziendale della società e in coerenza con i risultati economici prospettati nel Piano industriale.

Tuttavia, si ritiene necessario richiamare l'attenzione del Comune di Napoli sulle disposizioni introdotte dall'articolo 1, comma 550 e seguenti, della legge 147/2013 (legge di stabilità per il 2014) e decorrenti dal 2015, che impongono alle pubbliche amministrazioni locali, partecipanti di soggetti che abbiano registrato risultati d'esercizio negativi, l'istituzione nel proprio bilancio preventivo di un apposito fondo vincolato dove accantonare un importo pari al risultato negativo non immediatamente ripianato.

Resta inteso che il conferimento di beni di cui trattasi è subordinato all'acquisizione, da parte del conferente, della relazione giurata di stima prevista dall'articolo 2343 del Codice civile per i conferimenti in natura.

Il Ragioniere Generale dello Stato



AZ

7
40

*Relazione Situazione Economico-
Patrimoniale al 30.11.2016*

Alberto Pansighe
8
40

Informazioni generali sull'impresa

	2015
Informazioni generali sull'impresa	
Dati anagrafici	
denominazione	Anm spa
sede	napoli
capitale sociale	93.500.000
capitale sociale interamente versato	si
codice CCAA	
partita IVA	06937950639
codice fiscale	06937950639
numero REA	539416
forma giuridica	spa
settore di attività prevalente (ATECO)	493100
società in liquidazione	(no)
società con socio unico	(si)
società sottoposta ad altrui attività di direzione e coordinamento	(si)
denominazione della società o ente che esercita l'attività di direzione e coordinamento	napoliholding
appartenenza a un gruppo	(si)
denominazione della società capogruppo	napoliholding
paese della capogruppo	italia
numero di iscrizione all'albo delle cooperative	

9
ED
98

*BILANCIO AL 30.11.2016 E
RENDICONTO FINANZIARIO*

lo
K
100

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

STATO PATRIMONIALE


ATTIVO	30/11/2016		31/12/2015	
	<i>Partiali</i>	<i>Totali</i>	<i>Partiali</i>	<i>Totali</i>
B IMMOBILIZZAZIONI				
B.I IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI				
B.I.4 Concessioni, licenze, marchi e diritti simili		277.205		103.507
B.I.5 Avviamento		-		-
B.I.7 Migliorie su beni di terzi		2.540.544		2.698.460
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI		2.817.749		2.801.967
B.II IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI				
B.II.1 Terreni e Fabbricati		8.151.827		8.621.771
B.II.2 Impianti e macchinario		16.779.137		17.750.903
B.II.3 Attrezzature industriali e commerciali		183.382		239.321
B.II.4 Altri beni materiali		254.835		355.953
B.II.5. Immobilizzazioni in corso		10.463.769		8.591.318
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI		35.832.950		35.559.266
B.III IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE				
B.III.1 Partecipazioni		172.073		172.073
B.III.1.b Partecipazioni in collegate	172.073		172.073	
B.III.2 Crediti				
B.III.2.d-bis Crediti verso altri				
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE		172.073		172.073
TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		38.822.772		38.533.306
C ATTIVO CIRCOLANTE				
C.I RIMANENZE				
C.I.1 Materie prime, sussidiarie e di consumo		6.238.248		6.189.645
TOTALE RIMANENZE		6.238.248		6.189.645

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

ATTIVO - Segue	30/11/2016		31/12/2015	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
C.II CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI				
C.II.1 Crediti verso clienti		10.717.350		16.260.625
esigibili entro l'esercizio successivo	10.717.350		16.260.625	
C.II.3 Crediti verso collegate		11.903.603		8.035.485
esigibili entro l'esercizio successivo	11.903.603		8.035.485	
C.II.4 Crediti verso controllanti		134.132.450		148.700.952
esigibili oltre l'esercizio successivo	134.132.450		148.700.952	
C.II.5 Crediti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		112.826		127.917
esigibili entro l'esercizio successivo	112.826		127.917	
C.II.5-bis Crediti tributari		2.869.790		4.821.700
esigibili entro l'esercizio successivo	2.869.790		4.821.700	
C.II.5-ter Imposte anticipate		720.720		720.720
esigibili entro l'esercizio successivo	720.720		720.720	
esigibili oltre l'esercizio successivo				
C.II.5-quater a. Crediti verso enti pubblici:		12.683.308		11.081.650
esigibili oltre l'esercizio successivo	12.683.308		11.081.650	
C.II.5-quater b Crediti verso altri		2.784.562		2.776.103
esigibili entro l'esercizio successivo	2.784.562		1.240.936	
esigibili oltre l'esercizio successivo			1.535.167	
TOTALE CREDITI CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI		175.924.609		192.525.152
C.IV DISPONIBILITA' LIQUIDE				
C.IV.1 Denaro e valori in cassa		3.754.534		240.162
C.IV.2 Depositi bancari e postali		1.047.725		2.002.179
TOTALE DISPONIBILITA' LIQUIDE		4.802.259		2.242.341
TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		186.965.116		200.957.138
D RATEI E RISCONTI ATTIVI				
D.I Altri ratei e risconti attivi		9.355.279		7.616.925
TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI		9.355.279		7.616.925
TOTALE ATTIVO		235.143.167		247.107.369


Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

PASSIVO	30/11/2016		31/12/2015	
	Partiali	Totali	Partiali	Totali
A PATRIMONIO NETTO				
A.I Capitale		93.500.000		93.500.000
A.IV Riserva legale		639.628		639.628
A.VI altre riserve		38.883.395		38.883.395
c)trasferimenti in c. capitale	31.980.384		31.980.384	
e)avanzo di fusione	6.903.011		6.903.011	
A.VIII Utili (perdite) portati a nuovo	(97.192.891)	(97.192.891)	(55.107.528)	(55.107.528)
A.IX Utile (perdita) dell'esercizio		(27.472.296)		(42.085.363)
TOTALE PATRIMONIO NETTO		8.357.836		35.830.132
B FONDI PER RISCHI E ONERI				
B.2 Fondo per imposte, anche differite		852.146		852.146
B.4 Altri fondi		14.469.073		15.689.548
TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI		15.321.219		16.541.694
C TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DEL LAVORO SUBORDINATO				
		33.341.856		36.688.760

13 

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

PASSIVO - Segue	30/11/2016		31/12/2015	
	Parziali	Totali	Parziali	Totali
D DEBITI				
D.4 Debiti verso banche		33.079.629		4.997.624
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	30.454.629		2.247.624	
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	2.625.000		2.750.000	
D.7 Debiti verso fornitori		60.767.297		56.915.827
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	60.767.297		56.915.827	
D.9 Debiti verso collegate		150.550		248.563
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	150.550		248.563	
D.11 Debiti verso controllanti		13.108.640		10.956.010
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	13.108.640		10.956.010	
D.11-bis Debiti verso imprese sottoposte al controllo delle controllanti		103.740		74.684
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	103.740		74.684	
D.12 Debiti tributari		31.470.874		42.227.703
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	31.470.874		42.227.703	
D.13 Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.781.882		10.103.264
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	5.781.882		10.103.264	
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>				
D.14 Altri debiti		13.867.596		12.731.060
<i>esigibili entro l'esercizio successivo</i>	13.737.106		12.600.570	
<i>esigibili oltre l'esercizio successivo</i>	130.490		130.490	
TOTALE DEBITI		158.330.208		138.254.735
ERATEI E RISCONTI PASSIVI				
E.1 Altri ratei e risconti passivi		19.792.049		19.792.049
TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI		19.792.049		19.792.049
TOTALE PASSIVO		235.143.167		247.107.369

14 

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

CONTO ECONOMICO

CONTO ECONOMICO		30/11/2016	31/12/2015	
	Parziali	Totale	Parziali	Totale
A VALORE DELLA PRODUZIONE				
A.1 Ricavi delle vendite e delle prestazioni		157.168.203		166.554.744
A.5 Altri ricavi e proventi		7.238.264		17.495.518
A.5.a diversi	3.697.639		5.551.247	
A.5.b contributi	1.094.084		2.342.384	
A.5.c sopravvenienze e/o insussist. Derivanti da errori di stima	2.446.541		9.601.887	
TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE		164.406.467		184.050.262
B COSTI DELLA PRODUZIONE				
B.6 Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci		19.105.940		19.770.537
B.7 Costi per servizi		47.340.795		53.090.880
B.8 Costi per godimento di beni di terzi		5.813.855		5.902.691
B.9 Costi per il personale		108.901.715		125.641.436
B.9.a Salari e stipendi	78.220.264		89.017.281	
B.9.b Oneri sociali	24.075.702		26.925.479	
B.9.c Trattamento di fine rapporto	5.783.389		6.461.298	
B.9.d trattamento quiescenza	784.599		923.394	
B.9.e Altri costi	37.761		2.313.984	
B.10 Ammortamenti e svalutazioni		5.648.520		12.055.750
B.10.a Ammortamento delle immobilizzazioni immateriali	1.089.920		2.837.507	
B.10.b Ammortamento delle immobilizzazioni materiali	4.558.600		4.674.037	
B.10.d Svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità			4.544.206	
B.11 Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci		-48.603	-	436.066
B.12 Accantonamenti per rischi		0		177.843
B.13 Altri accantonamenti		0		261.500
B.14 Oneri diversi di gestione		3.642.061		7.732.665
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE		190.404.283		224.197.236
Differenza fra valore e costi della produzione				
		(25.997.816)		(40.146.974)

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

CONTO ECONOMICO - Segue	30/11/2016		31/12/2015	
	Partiali	totali	Partiali	totali
C PROVENTI E ONERI FINANZIARI				
C.16 Altri proventi finanziari		172		5.844
C.16.a Proventi da interessi e svalutazioni crediti				
C.16.d Proventi diversi dai precedenti				
C.16.d.1 Proventi diversi dai precedenti da altre imprese				
C.16.d.4 Proventi da depositi bancari	172		5.844	
C.17 Interessi ed altri oneri finanziari		(1.474.652)		(1.880.445)
c.17.d inteessi verso altri	(1.474.652)		(1.880.445)	
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI		(1.474.480)		(1.874.601)
Risultato prima delle imposte		(27.472.296)		(42.021.575)
22 Imposte sul reddito dell'esercizio, correnti, anticipate e differite		0		(63.788)
22.a Imposte correnti sul reddito dell'esercizio				
22.b rilascio anticipate/differite sul reddito dell'esercizio irap			(53.408)	
22.c rilascio anticipate/differite sul reddito dell'esercizio ired			(10.380)	
22.d imposte anticipate irap				
23 Utile (perdite) dell'esercizio		(27.472.296)		(42.085.363)



Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

	30.11.2016	2015
A. Flussi finanziari derivanti dalla gestione reddituale (metodo indiretto)		
Utile (perdita) dell'esercizio	(27.472)	(42.085)
Imposte sul reddito		63
Interessi passivi/(interessi attivi)	1.474	1.875
(Dividendi)		
(Plusvalenze)/minusvalenze derivanti dalla cessione di attività		
1. Utile (perdita) dell'esercizio prima d'imposte sul reddito, interessi, dividendi e plus/minusvalenze da cessione	(25.998)	(40.147)
<i>Rettifiche per elementi non monetari che non hanno avuto contropartita nel capitale circolante netto</i>		
Accantonamento fondo TFR	6.568	7.384
Accantonamento altri fondi		1.400
Ammortamenti delle immobilizzazioni (comprese rettifiche esercizi precedenti)	5.649	7.512
Svalutazioni per perdite durevoli di valore		4.545
Altre rettifiche per elementi non monetari		
<i>Totale rettifiche elementi non monetari</i>	<i>12.217</i>	<i>20.841</i>
2. Flusso finanziario prima delle variazioni del ccn	(13.781)	(19.306)
<i>Variazioni del capitale circolante netto</i>		
Decremento/(Incremento) delle rimanenze	(47)	(437)
Decremento/(Incremento) dei crediti vs clienti	5.559	9.863
Decremento/(Incremento) dei crediti vs controllanti e collegate	10.700	(24.024)
Decremento/(Incremento) degli altri crediti del circolante	342	377
Incremento/(decremento) dei debiti verso fornitori	3.881	(533)
Decremento/(Incremento) dei debiti vs controllanti e collegate	2.054	2.585
Incremento/(decremento) degli altri debiti	(13.941)	(18.499)
Decremento/(Incremento) ratei e risconti attivi	(1.738)	(21)
Incremento/(decremento) ratei e risconti passivi		(1.043)
<i>Totale variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>6.810</i>	<i>(31.732)</i>
3. Flusso finanziario dopo le variazioni del ccn	(6.971)	(51.038)
<i>Altre rettifiche</i>		
Interessi incassati/(pagati)	(1.474)	(1.875)
(Imposte sul reddito pagate)		(63)
aumento capitale e riserve per operazioni straordinarie		
Dividendi incassati		
(Utilizzo dei fondi rischi)	(1.221)	(9.291)
(Utilizzo del f.do TFR)	(9.915)	(12.650)
<i>Totale flusso finanziario dopo le variazioni del capitale circolante netto</i>	<i>(12.610)</i>	<i>(23.879)</i>
4. Flusso finanziario dopo le altre rettifiche	(19.581)	(74.917)
Flusso finanziario della gestione reddituale (A)	(19.581)	(74.917)

	30.11.2016	2015
B. Flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento		
<i>Immobilizzazioni materiali</i>		
(Investimenti)	(4.834)	(3.623)
Prezzo di realizzo disinvestimenti		14
<i>Immobilizzazioni immateriali</i>		
(Investimenti)	(1.106)	(1.724)
Prezzo di realizzo disinvestimenti	-	-
<i>Immobilizzazioni finanziarie</i>		
(Investimenti)		
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
<i>Attività finanziarie non immobilizzate</i>		
(Investimenti)		
Prezzo di realizzo disinvestimenti		
Acquisizione o cessione di società controllate o di rami d'azienda al netto delle disponibilità liquide	0	0
<i>Totale flussi finanziari derivanti dall'attività d'investimento</i>	<i>(5.940)</i>	<i>(5.333)</i>
Flusso finanziario dell'attività di investimento (B)	(5.940)	(5.333)
C. Flussi finanziari derivanti dall'attività di finanziamento		
<i>Mezzi di terzi</i>		
Incremento (decremento) debiti a breve verso banche	28206	-4967
Accensione finanziamenti		
Riduzione finanziamenti	-125	(250)
<i>Mezzi propri</i>		
Cessione (acquisto) di azioni proprie		
Dividendi (e acconti su dividendi) pagati		
Flusso finanziario dell'attività di finanziamento (C)	28.081	(5.217)
Incremento (decremento) delle disponibilità liquide (A ± B ± C)	2.560	(85.467)
Disponibilità liquide al 1° gennaio 2016	2.242	87.709
Disponibilità liquide al 30 novembre 2016	4.802	2.242



RELAZIONE



PREMESSA

Signori Azionisti,

la presente relazione (di seguito, la “Relazione”), che è stata redatta in base a quanto previsto dall’articolo 2446 del Codice Civile ha in primo luogo lo scopo di illustrare gli provvedimenti da assumere per il ripianamento delle perdite risultanti dalla situazione patrimoniale della Società al 31 dicembre 2015.

La presente Relazione ha altresì lo scopo di illustrare una situazione patrimoniale redatta alla data del 30 novembre 2016, data più recente rispetto a quella prevista per l’Assemblea. La situazione patrimoniale al 30 novembre 2016 è composta da Stato Patrimoniale e Conto economico in conformità alle disposizioni contenute nell’OIC 30 per la redazione dei bilanci intermedi.

La situazione contabile al 30 novembre 2016 è stata redatta utilizzando gli stessi principi contabili (OIC) del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2015, a cui si rimanda, integrati con le novità in materia di redazione del bilancio stabiliti dal D.Lgs. 139/2015. Per quanto riguarda l’applicazione dei nuovi principi contabili si precisa che la società ai fini della situazione al 30 novembre 2016 si è avvalsa della facoltà di non applicare il metodo del costo ammortizzato per i crediti e debiti di natura finanziaria già contabilizzati nel bilancio 2015, così come previsto dall’art. 12 del D.Lgs. 139/2015. Il bilancio 2015 è stato riclassificato in coerenza con i nuovi schemi di bilancio.

Il bilancio d’esercizio e la situazione finanziaria alla data del 30 novembre 2016 sono state predisposte sulla base delle scritture contabili alle rispettive date nel presupposto della continuità aziendale in un prevedibile futuro inteso come un periodo di almeno dodici mesi successivi alla data di bilancio, ai sensi dello IAS 1.

Per quanto concerne le problematiche connesse alla “Continuità aziendale” si rinvia a quanto contenuto nella Relazione sulla gestione e nelle Note al bilancio di esercizio al 31 dicembre



2015 nonché il capitolo dedicato alle “iniziative per il risanamento della gestione e per il — mantenimento delle condizioni di continuità aziendale”.

Come precisato nella Relazione sulla gestione che accompagna il bilancio al 31 dicembre 2015, la Società ha chiuso l'esercizio 2015 con una perdita di circa 42 milioni di Euro, un patrimonio netto di circa 35,8 milioni di Euro ed una posizione finanziaria netta negativa di circa 3 milioni di Euro. La perdita di esercizio determina la ricorrenza alla situazione prevista dall'articolo 2446 del codice civile.

La predisposizione del Resoconto intermedio richiede da parte degli Amministratori l'applicazione di principi e metodologie contabili che, in talune circostanze, si basano su difficili e soggettive valutazioni, stime ed assunzioni. L'applicazione di tali stime ed assunzioni influenza gli importi riportati negli schemi di bilancio, quali la situazione patrimoniale — finanziaria e il conto economico, nonché l'informativa fornita. I valori finali delle voci di bilancio per le quali sono state utilizzate le suddette stime ed assunzioni, possono differire da quelli riportati nei bilanci a causa dell'incertezza che caratterizza le assunzioni e le condizioni sulle quali si basano le stime. Le voci di bilancio che richiedono più di altre una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per le quali una modifica delle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sul Resoconto intermedio sono: la svalutazione degli attivi immobilizzati, l'ammortamento delle immobilizzazioni, le imposte differite, il fondo svalutazione crediti, il fondo svalutazione magazzino ed i fondi rischi. La determinazione di eventuali perdite di valore di attività immobilizzate è generalmente effettuata in modo completo solo in sede di redazione del bilancio annuale, allorquando sono disponibili tutte le informazioni necessarie.

La presente Situazione economico finanziaria al 30 novembre 2016, rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria nonché il risultato economico dell'esercizio e corrisponde alle risultanze delle scritture contabili.



EVOLUZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE AL 30.11.2016

Scenario di partenza:

1. Nel 2013 MTN è stata incorporata da ANM, società che presentava un deficit strutturale di circa €/milioni 30; successivamente, a gennaio 2014 il ramo operativo della sosta di Napoli Holding è confluito in ANM;
2. È stato elaborato un Piano Industriale 2015-2017 approvato dall'Amministrazione Comunale con D.G.C. 102 del 24 febbraio 2015 che prevedeva:
 - a. un graduale recupero del deficit mantenendo invariati i ricavi da corrispettivo di servizio a €/milioni 67;
 - b. ipotizzava un recupero dell'IVA grazie al nuovo assetto contrattuale con Napoli Holding come Agenzia della mobilità che consentiva un risparmio complessivo di IVA pari a €/milioni 12, di cui €/milioni 5,8 a titolo di IVA sui corrispettivi versati dalla Regione Campania per i servizi minimi come risparmio per il Comune, mentre lo stanziamento integrativo del Comune era determinato in €/milioni 70 di cui circa €/milioni 3 a copertura dei costi di Napoli Holding e €/milioni 67 per i servizi TPL di ANM con l'IVA a beneficio di ANM;
3. Le risorse reali stanziati dal Comune per il TPL nel 2015 ammontano a €/milioni 54 con una decurtazione di €/milioni 16 rispetto al Piano.
4. La risposta dell'Agenzia delle Entrate all'interpello promosso dalla Napoli Holding in merito all'IVA non permette l'attuazione delle ipotesi di recupero con la conseguente riduzione dei corrispettivi da contratto di servizio con il Comune di Napoli nel 2015 di €/milioni 24 rispetto all'esercizio precedente e di €/milioni 27 rispetto al Piano Industriale 2015-2017 con impatto negativo anche sulle previsioni di cash-flow che hanno generato ulteriori costi di €/milioni 4,5 per la svalutazione dei cespiti richiesta dai principi contabili portando il deficit dell'anno da €/milioni 20 a €/milioni 42; perdite che eccedono 1/3 del capitale sociale. Si segnala che i tagli di cui sopra si aggiungono ai tagli già subiti nel 2013 e 2014 (nel 2012 i corrispettivi stanziati dal Comune ammontavano a €/milioni 87) ed al mancato stanziamento per finanziare le manutenzioni straordinarie delle infrastrutture dei servizi su ferro di proprietà del Comune di Napoli pari a circa €/milioni 8 per anno.



Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

5. Una particolare riflessione riguarda il ramo dell'azienda della sosta, conferito ad ANM nel 2014 come aumento di capitale in natura con un valore €/milioni di 3,5. Tale valore era sostanzialmente costituito dal goodwill del ramo pari a €/milioni 2,9 basato su una valutazione con il metodo del discounted free cash flow. Il goodwill era generato dai flussi di cassa futuri stimati sulla base delle seguenti ipotesi:

- a. addebito di un canone annuo di concessione fisso per €/milioni 2 Iva compresa; tale canone, formalizzato in un atto integrativo al contratto di servizio del 2004 approvato con DGC 463/2013, sostituisce, a partire dal 2014, il canone stabilito nel contratto originario di € 1.666.667 oltre IVA, a fronte dell'affidamento di 26.147 stalli, soggetto ad una variazione in aumento o in diminuzione in relazione all'assegnazione di nuovi stalli e/o di riduzione degli stessi nel corso dell'anno; l'applicazione del contratto ha comportato fino al 2013 l'azzeramento del canone da riconoscere al Comune; attualmente ANM gestisce 23.270 stalli di sosta a raso (incluso car vallet);
- b. consegna di 4.300 stalli di sosta a raso ad alta redditività (stalli a rotazione in esclusiva, a pagamento anche per i titolari di permesso).

Il Comune, mentre ha addebitato fin da subito (dal 2014) il canone di concessione fisso, successivamente aumentato a €/milioni 2,5, ma non ha consegnato all'azienda gli stalli ad alta redditività nella misura prevista. Considerando che il ramo della sosta prima dell'addebito del canone era sostanzialmente in pareggio, il ramo ha generato negli anni 2014-2016 perdite, costringendo ANM nel 2015 alla svalutazione dei cespiti pari a €/milioni 3 (incluso il goodwill).

66 23

Andamento 2016:

L'esercizio 2016 è caratterizzato sostanzialmente dai seguenti eventi:

- Aumento della voce A.1 sostanzialmente legato all'incremento dei corrispettivi da contratto da servizio per il maggior stanziamento del Comune. L'incremento stimato dei ricavi da traffico pari a €/milioni 2,8 è compensato dal decremento dei corrispettivi dal contratto ponte con la Città Metropolitana di Napoli a causa della minore produzione chilometrica in ambito suburbano;
- il decremento dei ricavi registrati nella voce A.5 è dovuto ai ricavi derivanti dalla revisioni di stima rilevati nel 2015 per €/milioni 4. Attualmente non sono stati registrati e non si prevedono ricavi dalle rettifiche di stime. Nella voce A.5 non è stato considerato la copertura del costo per manutenzioni straordinarie da parte del Comune di Napoli;
- L'aumento dei costi per materiali (b.6) è dovuto fondamentalmente all'incremento dei costi per l'energia di trazione di oltre €/milioni 2 legato al regime di salvaguardia dopo la chiusura del contratto con il fornitore Gala;
- La riduzione dei costi per servizi (b.7) è stata causata da minori costi per interventi di manutenzione straordinaria di cui sopra, da un'ulteriore riduzione dei costi assicurativi e dei costi del contenzioso;
- L'incremento dei costi per il godimento di beni di terzi (b.8) è dovuto all'incremento di €/milioni 0,5 del canone addebitato dal Comune ad ANM per i servizi di sosta.
- La riduzione del costo del personale (b.9) è dovuta al pieno effetto della riduzione di organico grazie all'incentivazione all'esodo effettuata nel 2015 nonché al mancato stanziamento del premio produzione 2016;
- Sulla base delle informazioni attualmente disponibili non si prevedono accantonamenti ai fondi rischi ed oneri;
- Sulla base dell'impairment test 2016 non si rende necessaria un'ulteriore svalutazione dei cespiti;
- Il peggioramento del risultato finanziario è dovuto all'andamento negativo della posizione finanziaria netta legato ai ritardi nei flussi di cassa provenienti dal Comune di Napoli. Nonostante gli sforzi del Comune di Napoli, che nel 2016, ha corrisposto un



Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

importo superiore al fatturato dell'anno a titolo di integrazione comunale dei corrispettivi TPL (sostanzialmente riferito ai corrispettivi del 2014 e parte del 2015), i ritardi accumulati in precedenza e le conseguenti difficoltà finanziarie non hanno consentito il pagamento puntuale dei fornitori da parte di ANM con un impatto negativamente anche sui costi operativi come quello dell'energia rendendo difficile la stipula di un nuovo contratto e costringendo la società al regime di salvaguardia (incremento del 40% del costo) come già illustrato.

Sulla base dell'andamento economico sopra riportato la perdita al 30.11.2016 ammonta a €/milioni 27,5 che riduce il Patrimonio netto residuo al 31.12.2015 (€/milioni 35,8) ulteriormente a €/milioni 8,3. Il Patrimonio netto risulta quindi in tale data ancora al di sopra i limiti di legge per le S.p.A e ai requisiti di idoneità finanziaria per l'esercizio di trasporto su strada dettati dall'art. 7 del regolamento CE 1071/2009. Il capitale minimo necessario in base a tale normativa calcolato sull'attuale parco veicoli dei servizi autofilotranviari di ANM è pari a €/milioni 3,3.

INIZIATIVE PER IL RISANAMENTO DELLA GESTIONE E PER IL MANTENIMENTO DELLE CONDIZIONI DI CONTINUITÀ AZIENDALE

Alla luce dello scenario di partenza sopra illustrato occorre elaborare una revisione del Piano Industriale con l'individuazione di nuove azioni in grado di assicurare la continuità aziendale. La revisione del Piano Industriale, comportando per alcuni aspetti un impegno dell'Amministrazione Comunale, ed in considerazione del cd. "Controllo analogo" esercitato dal Comune, è stata oggetto di condivisione da parte dei competenti Servizi, Assessorati e da parte del Sindaco.

Di seguito si riportano sinteticamente le ipotesi ed interventi contemplati:

A. Produzione:

1. La produzione sarà concentrata esclusivamente sull'ambito urbano con servizi su gomma pari a 12 milioni di km e servizi su ferro pari a 6,3 vetture km; in ambito suburbano verrebbe esercitato esclusivamente il servizio filoviario, per una produzione



Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

di circa 0,45 milioni di km, in quanto non è ipotizzabile una suddivisione tra servizio urbano e suburbano di tale modalità sia dal punto di vista logistico (unica rimessa) che per unicità del materiale rotabile. In caso di mancato accordo per la cessione dei servizi suburbani si ipotizza il mantenimento del servizio con il personale attribuito a tale ramo con una produzione complessiva di 3 milioni di km per anno. Il livello di produzione realizzabile non eccede il limite del 20% di attività fuori dal bacino di riferimento del gestore titolare di affidamento "in house" previsto dalla normativa.

B. Regime tariffario e corrispettivi TPL:

2. Nella stima dei ricavi da traffico è contemplato l'aumento della tariffa integrata del 10% dal 01.04.2017 secondo gli indirizzi della Regione Campania. La stima è basata anche sulle misure di contrasto all'evasione nonché dell'adeguamento della tariffa aziendale di cui al punto illustrate successivamente;
3. Previsione di incremento dei corrispettivi per i servizi minimi da parte della Regione per €/milioni 5 (IVA inclusa) così come annunciato nei recenti incontri tra Comune di Napoli e Regione Campania.

C. Misure di competenza ANM

1. Personale

- a. Per il personale diretto TPL si prevedono solo le uscite naturali; i pensionamenti previsti nel triennio ammontano a 245 dipendenti di cui 118 autisti con una riduzione di costi pari a circa €/milioni 9,8; tutti gli autisti in organico saranno impiegati nel servizio urbano;
- b. Accompagnamento alla pensione tramite ricorso alla NASPI per 140 dipendenti non impiegati in ambiti diretti di produzione con una riduzione di costo pari a €/milioni 5,4, previa dichiarazione tecnica dello stato di crisi aziendale ex L. 223/91, che raggiungono l'età pensionabile entro il 2021 con accesso all'indennità di disoccupazione prestata dall'INPS.
- c. Riconversione di 85 dipendenti di cui 60 alla mansione di verificatore titoli di viaggio garantendo un sostanziale raddoppio della task force antievasione e 25



Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

alla mansioni di operatori della sosta, uniche leve efficaci per contrastare questo fenomeno;

- d. Cessione del ramo di servizio di trasporto su gomma suburbano (escluso filoviario) ad altro operatore con 170 dipendenti complessivi (150 autisti e 20 addetti indiretti) con una riduzione di costo di €/milioni 7,3; se la strada della cessione del contratto suburbano non risultasse percorribile gli autisti potrebbero rimanere in organico ad ANM per continuare ad effettuare il servizio suburbano nei limiti consentiti dalla legge, come descritto nel paragrafo (punto A) relativo alla produzione.
- e. Cessione del ramo della segnaletica ad altra partecipata del Comune di Napoli con 20 dipendenti, incluso 1 dirigente, in attuazione della D.G.C. n. 555 del 13 agosto 2015, con una riduzione del costo di €/milioni 0,8;
- f. Fuoriuscita di 69 dipendenti, ricollocabili in altre partecipate secondo la normativa vigente, di cui:
 - i. 30 impiegati nel settore della sosta in struttura, per effetto dell'efficientamento derivante dagli investimenti in innovazione tecnologica e automazione degli impianti, con una riduzione di costo pari a €/milioni 1,1;
 - ii. 19 dipendenti derivanti dalla dismissione delle attività di gestione bloccaruote e di gestione del parcheggio di Pianura (con relativa riconversione ad altro utilizzo), con un risparmio di €/milioni 0,6 del costo del personale;
 - iii. 20 dipendenti indiretti di produzione con una riduzione di costo di €/milioni 0,9.
- g. Effetto complessivo: riduzione dell'organico di 644 dipendenti (incluso le uscite naturali) con un risparmio di €/milioni 25,9), così ripartiti:
 - 1. 245 uscite naturali
 - 2. 140 accompagnamento alla pensione
 - 3. 170 per cessione servizio suburbano ad altro operatore TPL
 - 4. 20 per cessione ramo segnaletica altra partecipata Comune di Napoli



Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

5. 69 altre fuoriuscite a causa della razionalizzazione dei processi e
dismissione di attività in perdita.

- h. Azioni di efficientamento con applicazione alla totalità del personale dell'orario di lavoro di 39 h settimanali con invarianza della retribuzione e il contenimento dell'utilizzo del personale inidoneo ai limiti degli obiettivi di Piano, nonché saving derivanti da possibili interventi sul costo del personale di profilo dirigenziale;
- i. Assunzione di 160 autisti, sulla base delle normative vigenti, per mantenere i livelli produttivi urbani con un costo aggiuntivo complessivo di €/milioni 4,8.

2. Altri costi

- a. Parziale esternalizzazione di alcune attività legate alla riduzione del personale indiretto, con costi aggiuntivi per servizi pari a circa €/milioni 1,5, valore comunque di gran lunga inferiore al risparmio stimato derivante dalla riduzione del personale coinvolto;
- b. Investimenti di € 2,5 milioni per informatizzazione ed efficientamento dei processi interni e innovazione tecnologica per il miglioramento dei ricavi con impatto sul livello degli ammortamenti;
- c. TFR del personale in uscita. Le risorse finanziarie necessarie per la liquidazione del TFR del personale in uscita (circa €/milioni 14) saranno reperite mediante ricorso all'indebitamento finanziario.
- d. Riduzione dei costi per appalti di servizi esternalizzati manutenzione, vigilanza, (pulizie, utenze, ecc) in conseguenza della ridefinizione del perimetro delle attività gestite con un impatto di circa €/milioni 1.

3. Ricavi

- a. Aumento degli introiti dalla vendita dei titoli di viaggio per effetto della riduzione dell'evasione tariffaria dei servizi su gomma grazie alla task force messa in campo, con una riduzione stimata del tasso di evasione dei servizi su gomma al 24% del 2019, che corrisponde al 18-19% per il totale dei servizi di TPL;
- b. Aumento degli introiti dalla vendita dei titoli di sosta, per effetto della riduzione dell'evasione della sosta a raso nell'ordine del 2% per anno;

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

- c. Riduzione dei ricavi dalle attività dismesse o cedute, ampiamente compensata dalla maggiore riduzione dei relativi costi del personale e dei servizi inerenti;
- d. Riduzione dei ricavi dalla cessione delle attività derivanti dal contratto di servizio del trasporto suburbano per circa €/milioni 10, anche in questo caso si prevede la relativa riduzione dei costi.
- e. Incremento di altri ricavi per €/milioni 0,3 per la connettività delle stazioni della Linee metropolitane, sulla base dell'intervento dell'Amministrazione Comunale in corso di definizione (ndr: incremento disponibile dal 01/01/2018);

D. Misure di competenza del Comune

a. Ricapitalizzazione:

- i. Conferma del conferimento in natura da parte del Comune di immobili per circa €/milioni 65, già contenuta nel precedente Piano Industriale ed autorizzata dal MEF, a parziale ripristino del capitale sociale. Tale conferimento dovrà essere effettuato indifferibilmente entro il primo quadrimestre del 2017 e dovrà, in base alle previsioni di recupero graduale di redditività, essere incrementato con un conferimento in immobili di almeno ulteriori €/milioni 12 per evitare di incorrere nelle condizioni dell'art. 2446 c.c. nel 2018; per un eventuale ulteriore aumento il Comune chiederà apposito parere alle autorità competenti;
- ii. Si prevede un costo di circa 6 milioni per le imposte correlate a carico di ANM per cui si ipotizza la capitalizzazione come spese accessorie dell'acquisizione degli immobili ed ammortamento sulla base della vita utile dei immobili conferiti.

b. Flussi finanziari:

- i. È indispensabile garantire la regolarità dei flussi finanziari con pagamento degli arretrati nel 2017 e pagamenti trimestrale dei corrispettivi correnti garantendo almeno un flusso di €/milioni 100 nell'anno);

c. Corrispettivi e tariffe

- i. Mantenimento dello stanziamento comunale delle risorse per il TPL al livello del 2015, €/milioni 54, dal Comune; mentre lo stanziamento della Regione dovrà mantenersi a livello ipotizzato di €/milioni 63,5 (58,5+5);

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

- ii. Finanziamento del Piano di investimenti ed interventi di manutenzione straordinaria redatto da ANM ed approvato dai Servizi comunali competenti per €/milioni 3 annui dal 2017;
- iii. Graduale aumento delle tariffe per i titoli di viaggio aziendali a € 1,10 per il biglietto singolo dal 01.04.2017 con ulteriore incremento ad € 1,20 nel 2018 e ad € 1,30 a partire dal 2019;
- iv. Aumento delle tariffe per i permessi della sosta a partire dal 01.01.2017 a € 10 mensili (l'aumento potrà essere diversificato per area o fascia di reddito ed avvenire gradualmente nel corso del triennio, ma la nuova struttura tariffaria dovrà essere in grado di generare un incremento dei ricavi rispetto al livello attuale di €/milioni 1 nel 2017, €/milioni 1,2 nel 2018 e €/milioni 1,5 dal 2019);
- v. Aumento del 10% delle tariffe della sosta in struttura a partire dal 01.04.2017;
- vi. Nuova regolamentazione in corso di definizione da parte dell'Amministrazione Comunale sulla tariffazione della sosta dei bus turistici con conseguente incremento dei ricavi.

Le azioni esposte nei paragrafi precedenti consentiranno ad ANM il raggiungimento di un pareggio di bilancio già a partire dal 2019.

Lo stato di attuazione del piano sarà monitorato periodicamente in modo tale da porre in essere tempestivamente misure correttive per lo slittamento o il mancato verificarsi delle ipotesi contenute nonché per affrontare eventi non contemplati nel piano.

PROPOSTE ALL'ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI RELATIVE AI PROVVEDIMENTI DA ASSUMERE

L'Amministratore Unico formula all'Assemblea degli Azionisti della ANM S.p.A., chiamata a deliberare in ordine ai provvedimenti di cui all'art. 2446 cod. civ., la seguente proposta di delibera:

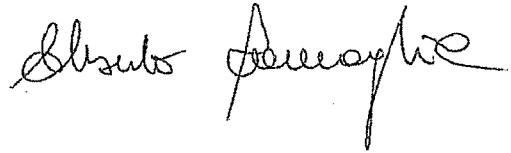
- “ - preso atto della situazione patrimoniale della società alla data del 30 novembre 2016;
 - preso atto della Relazione illustrativa degli amministratori e delle osservazioni dei sindaci
- Delibera;

1. di approvare la situazione patrimoniale alla data del 30 novembre 2016, corredata dalla Relazione degli Amministratori, dalla quale emergono perdite di periodo per 27,5 milioni di

Relazione ex art. 2446 cc. 23.2

Euro che, sommate alle perdite cumulative esistenti alla data del 31 dicembre 2015 riducono il Patrimonio netto a 8,3 milioni di Euro;

2. di deliberare la riduzione del capitale sociale in proporzione delle perdite subite ed il contemporaneo aumento del capitale tramite conferimento in natura di immobili di cui per un valore di 12 milioni di Euro.”



A.N.M. Azienda Napoletana Mobilità S.p.A.

Via G. Marino 1

Napoli

Registro delle Imprese di Napoli 06937950639 REA di Napoli 539416

P.I. e C.F. 06937950639

Capitale Sociale Euro 93.500.000,00 interamente versato

**VERBALE RELATIVO ALLE OSSERVAZIONI DEL COLLEGIO SINDACALE ALLA
RELAZIONE SULLA SITUAZIONE PATRIMONIALE DELLE SOCIETÀ A SEGUITO DI
DIMINUZIONE DEL CAPITALE IN CONSEGUENZA DI PERDITE AI SENSI DELL'ART.
2446 C.C.**

In data 24 febbraio 2017, alle ore 8:30, presso la sede dell'A.N.M. in Napoli alla Via G.B. Marino 1, si è riunito il Collegio Sindacale nelle persone di:

- dott. Abbondio Causa, Presidente del Collegio Sindacale;
- dott.ssa Monica Montuoro, Sindaco effettivo;
- dott. Salvatore Galiero, Sindaco effettivo;

per l'approvazione del verbale relativo all'attività di vigilanza sulla relazione alla situazione patrimoniale della società redatta dall'Amministratore Unico con riferimento alla data del 30/11/2016, ai sensi dell'art. 2446, co. 1, C.C. e per la redazione delle proprie osservazioni sulla situazione medesima.

Premesso che:

- ai sensi dell'art. 2446, co. 1, C.C.

e della Norma n. 10.2, delle "Norme di comportamento del collegio sindacale - Principi di comportamento del collegio sindacale di società non quotate", emanate dal CNDCEC e vigenti dal 30 settembre 2015, l'Amministratore Unico è in procinto di convocare l'assemblea dei Soci, affinché la stessa possa prendere gli opportuni provvedimenti in conseguenza dell'accertamento di perdite durevoli di oltre un terzo del capitale sociale;

- che l'Amministratore Unico, ha fatto pervenire al Collegio in data 23/2/2017, la situazione patrimoniale relativa al periodo che intercorre tra la data di chiusura dell'esercizio precedente e la data in cui ha accertato l'entità della perdita, accompagnato dalla relazione illustrativa sulle cause della perdita, dell'andamento prevedibile della gestione e circa le iniziative che si intendono perseguire per il ritorno all'equilibrio economico unitamente alle proposte da sottoporre alla deliberazione dell'Assemblea;

Pertanto, il Collegio si è riunito, in questo luogo e giorno, per compiere le attività di vigilanza e verifica nel rispetto della legge e dei principi di corretta amministrazione riguardo a detta relazione sulla situazione

patrimoniale e per redigere le proprie osservazioni sulla medesima ai sensi, appunto, dell'art. 2446, co. 1, C.C. dando atto di quanto segue:

- a) abbiamo esaminato la situazione economico/patrimoniale straordinaria, costituita dallo stato patrimoniale e dal conto economico, predisposti in conformità alle disposizioni contenute nell'OIC 30 per la redazione di bilanci intermedi. La situazione contabile al 30/11/2016 è stata redatta utilizzando gli stessi principi contabili del bilancio di esercizio al 31/12/2015 integrati con le novità in materia di redazione del bilancio previsti dal D. Lgs. 139/2015. A riguardo l'applicazione dei nuovi principi contabili si precisa che la Società ai fini della situazione al 30/11/2016 si è avvalsa della facoltà di non applicare il metodo del costo ammortizzato per i crediti e debiti di natura finanziaria già contabilizzati nel bilancio 2015, così come previsto dall'art. 12 del D. Lgs. 139/2015. Il bilancio di esercizio e la situazione alla data del 30/11/2016 sono stati predisposti sulla base delle scritture contabili alle rispettive date nel presupposto della continuità aziendale in un prevedibile futuro inteso come periodo di almeno dodici mesi successivi alla data di bilancio, ai sensi dello IAS 1.

Diamo atto che, pur non essendo a noi demandato l'incarico di revisione legale dei conti, in conformità a quanto previsto nella Norma n. 10.2. delle "Norme di comportamento del Collegio Sindacale - Principi di comportamento del Collegio Sindacale di società non quotate", abbiamo vigilato sull'impostazione generale data alla stessa, sulla sua generale conformità alla legge, per quel che riguarda la sua formazione e struttura e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;

- b) per quanto a nostra conoscenza, l'Amministratore Unico, nella redazione della situazione patrimoniale straordinaria, non ha derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, C.C.;
- c) attraverso lo scambio di notizie con la Società di revisione legale dei conti non sono emerse informazioni rilevanti che debbano essere evidenziate nella presente relazione anche riguardo ai criteri di valutazione adottati nella predisposizione della situazione patrimoniale al 30/11/2016.

Per quanto riguarda il contenuto della relazione osserviamo:

1) la relazione sulla situazione patrimoniale della Società, redatta con riferimento alla data del 30/11/2016, ai sensi dell'art. 2446, co. 1, C.C., chiarisce la natura e le cause che hanno determinato la perdita e, con riferimento a tale circostanza, riporta le previsioni in ordine ai risultati economici attesi per l'esercizio 2016 e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni particolari da riferire. La relazione evidenzia una perdita di € 27,5 milioni che riduce il Patrimonio netto residuo al 31/12/2015 (€ 35,8 milioni) ulteriormente a € 8,3 milioni. Il Patrimonio netto risulta in tale data ancora al di sopra dei limiti di legge per le S.p.A. e ai requisiti di idoneità finanziaria per l'esercizio di trasporto su strada dettati dall'art. 7 del regolamento CE 1071/2009;

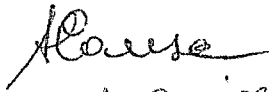
2) la situazione patrimoniale della Società e la relazione dell'Amministratore Unico sono state predisposte sulla base delle norme civilistiche che disciplinano la formazione del bilancio d'esercizio. A riguardo il Collegio Sindacale, senza provvedere alla revisione legale del bilancio, ha svolto i controlli secondo quanto previsto dalle norme di comportamento del Collegio Sindacale, in relazione ai rischi valutati ed il tempo a disposizione. A riguardo i criteri appaiono ragionevolmente coerenti, con la situazione descritta dall'Amministratore Unico, sulla base delle valutazioni e delle azioni intraprese dallo stesso per recuperare l'equilibrio economico e assicurare, con ragionevolezza, la permanenza della continuità aziendale, il cui presupposto fondamentale, a parere del Collegio, è in funzione della revisione del Piano Industriale 2015/2017, approvato dall'Amministrazione Comunale con D.G.C. 102 del 24/2/2015, anch'esso oggetto di approvazione nella prossima Assemblea;

3) le proposte dell'Amministratore Unico riguardo alle azioni adottate e da adottare e le relative misure attuative, descritte nella sua relazione sono improntate ragionevolmente ai principi di corretta amministrazione, rispettose dei limiti di legge e delle previsioni statutarie.

In conclusione il Collegio non formula rilievi ostativi sulla proposta di deliberazione formulata dall'Amministratore Unico all'assemblea del Socio.

Il Collegio Sindacale

Dott. Abbondio Causa (Presidente)



Dott.ssa Monica Montuoro (Componente)



Dott. Salvatore Galiero (Componente)





AZIENDA NAPOLETANA MOBILITA' S.P.A.

PIANO STRATEGICO DI RISANAMENTO STABILE E DI RILANCIO 2017-2019

1 MARZO 2017

Alberto Panapio

PARTE I - SCENARIO ATTUALE

1. Premessa

Il Piano Industriale 2017-2019 di ANM viene elaborato in uno scenario di contesto ampio caratterizzato da una crescente difficoltà del settore TPL derivante dalle restrizioni delle risorse pubbliche disponibili per il servizio e per gli investimenti. Tale scenario che richiede di essere affrontato anteponendo due riflessioni: una sui livelli adeguati delle risorse per finanziare il servizio pubblico e l'altra sulla indifferibilità di una profonda revisione dei processi aziendali con l'obiettivo di eliminare tutte le inefficienze esistenti.

ANM gestisce le seguenti modalità di trasporto con i seguenti chilometri contrattuali:

- Servizi autobus e filobus urbani: 13,1 milioni di km;
- Servizi tram (urbani): 0,7 milioni di km;
- Servizi autobus e filobus suburbani: 5,4 milioni di km;
- Linee metropolitane: 1,3 milioni di treni km (5,5 milioni di vetture km)
- Funicolari: 0,2 milioni di treni km (0,5 milioni di vetture km)



2. Analisi evoluzione economica 2011-2015

2.1. Considerazioni generali

Ai fini dell'individuazione delle maggiori criticità alla base dell'andamento economico aziendale sono stati analizzati i dati 2011-2012 delle aziende coinvolte nel processo di riorganizzazione che ha portato alla fusione di Metronapoli in ANM ed il conferimento del ramo operativo della azienda Napolipark, quelli di ANM e Napolholding (Napolipark) per il 2013 e quelli di ANM nell'assetto finale per gli anni 2014-2015. Per ottenere un risultato affidabile e non distorto dell'analisi occorre inoltre eliminare gli effetti non ricorrenti per elaborare un risultato normalizzato. Tali effetti sono:

- Ricavi derivanti dalla revisione di stime;
- Costi e ricavi legati alle manutenzioni straordinarie effettuate su beni di proprietà del Comune di Napoli (infrastruttura e materiale rotabile del settore ferro).
- Incentivi all'esodo

La tabella 2.1.1 riepiloga i principali dati.





ANM

Piano strategico di risanamento stabile e di rilancio 2017-2019

Tab. 2.1.1 Tabella di sintesi andamento 2011-2015

	Cons 2011		Cons 2012		Cons 2013		Cons 2014		Cons 2015	
	ANM	Metropolitane Napoli	ANM	Metropolitane Napoli	ANM	Metropolitane Napoli	ANM	Metropolitane Napoli	ANM	Metropolitane Napoli
Valore della produzione	156.030	54.600	17.191	172.711	60.529	17.910	125.579	16.380	106.381	15.453
eliminazione manutenzioni straord.	-	4.092	-	6.231	-	3.640	-	573	-	2.011
eliminazione componenti non ricorrenti da revisioni di stime	-	-	-	21.373	-	399	-	2.875	-	3.375
Valore della produzione normalizzato	156.030	50.508	17.191	151.338	54.298	17.910	122.704	16.380	103.006	15.453
Costi per materiali (incl var. delle rimanenze), servizi, godimento di beni di terzi ed altri oneri di gestione	49.054	26.853	4.729	51.497	29.507	6.393	46.670	5.587	45.620	5.430
eliminazione manutenzioni straord.	-	3.861	-	5.877	-	3.434	-	4.052	-	4.858
Costi per materiali (incl var. delle rimanenze), servizi, godimento di beni di terzi ed altri oneri di gestione	49.054	22.992	4.729	51.497	23.630	6.393	46.670	5.587	45.620	5.430
Margine 1 normalizzato	106.976	27.516	12.462	99.841	30.668	11.517	76.034	10.793	57.386	10.023
Costo del Personale	109.957	25.209	10.637	102.207	24.532	10.229	85.859	9.897	83.396	12.840
eliminazione incentivi all'esodo	-	-	-	-	-	3.533	-	-	-	1.696
Costo del Personale normalizzato	109.957	25.209	10.637	102.207	24.532	10.229	85.859	9.897	81.700	12.673
incidenza su tot. costo operativo	62,2%	51,3%	66,9%	59,7%	49,7%	58,3%	59,2%	53,9%	60,0%	58,8%
EBITDA normalizzato	2.981	2.307	1.825	2.366	6.136	1.288	9.825	896	24.314	2.650
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	17.897	908	537	17.506	1.206	909	12.420	369	8.853	3.463
eliminazione ammort. manutenzioni straord.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	826
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni normalizzati	17.897	908	537	17.506	1.206	909	12.420	369	8.853	3.463
EBIT normalizzato	20.878	1.399	1.288	19.872	4.930	379	22.245	527	33.167	6.113

81

38

Come si evince dalla tabella i rami ferro (Metronapoli) e Sosta (Napolipark) presentano fino al 2014 un EBIT positivo, mentre il settore gomma presenta un deficit operativo strutturale di €/milioni 20 (a cui si aggiungono gli oneri finanziari necessari per finanziare tale deficit). Nel 2015, anno caratterizzato da forti tagli delle risorse pubbliche destinate al TPL, l'EBIT e l'EBITDA rimangono positivi solo per la BU del ferro.

La componente più importante di costo è quella del costo del personale, in particolare per le BU gomma e sosta, dove incide, inizialmente, con oltre il 60% sui costi operativi. La BU con il maggior numero di risorse umane è quella della gomma, a cui sono riconducibili anche le maggiori criticità a livello di margine operativo. Si osserva, comunque, che il costo del personale, nel corso del periodo di osservazione, è in continua diminuzione, senza tuttavia impatto positivo in quanto bilanciato da una analoga riduzione dei ricavi.



Tabella 2.1.2 Andamento ricavi 2011-2015

	Cons 2011			Cons 2012			Cons 2013			Cons 2014			Cons 2015		
	ANM	Metropolitani	NapoliPark	ANM	Metropolitani	NapoliPark	Gomma	Ferro	ANM	Gomma	Ferro	sosta	Gomma	Ferro	sosta
produzione (bus km / vetture km)	23.399.423	6.272.965		20.925.565	6.093.839		16.598.519	5.432.162		17.999.491	6.033.324		17.239.604	5.656.438	
Ricavi da traffico	32.846	14.249		29.169	16.182		19.365	17.241		17.972	19.645		15.764	21.484	
Corrispettivi TPL	115.520	34.693		113.429	36.753		105.822	33.860		99.423	35.674		82.634	31.256	
Sosta a raso (incl car vallet, parcheggi a raso; permessi e multe)															
Sosta in struttura			9.694			9.434			9.341			8.698			8.759
Altri	7.664	5.658	3.199			3.520			4.482			3.775			3.964
Valore della produzione	156.030	54.600	17.191	30.113	7.594	4.956	12.963	6.076	3.866	8.184	2.350	3.907	7.983	4.041	2.730
eliminazione manutenzioni straord.				172.711	60.529	17.910	138.150	57.177	17.689	125.579	57.669	16.380	106.381	56.781	15.453
eliminazione componenti non ricorrenti da revisioni di stime															
Valore della produzione normalizzato	156.030	50.508	17.191	151.338	54.298	17.910	137.751	53.537	17.689	122.704	57.096	16.380	103.006	54.770	15.453
ricavi da traffico / km	€ 1,40	€ 2,27		€ 1,39	€ 2,66		€ 1,17	€ 3,17		€ 1,00	€ 3,26		€ 0,91	€ 3,80	
Corrispettivi TPL / km	€ 4,94	€ 5,53		€ 5,42	€ 6,03		€ 6,38	€ 6,23		€ 5,52	€ 5,91		€ 4,79	€ 5,53	

Tabella 2.1.3 Andamento costi 2011-2015

	Costi 2011		Costi 2012		Costi 2013		Costi 2014		Costi 2015	
	ANM	Metronapoli	ANM	Metronapoli	ANM	Metronapoli	ANM	Metronapoli	ANM	Metronapoli
Produzione (bus km / vettura km)	23.399.423	6.272.965	20.025.565	6.093.839	16.598.519	5.432.162	17.999.491	6.033.324	17.239.504	5.656.438
numero medio dipendenti	2.541,2	540,4	2.374,8	518,3	2.174,3	514,0	1.967,2	573,9	1.820,0	601,0
Costo del Personale	109.957	25.209	102.207	24.532	96.636	24.114	85.859	28.610	83.396	29.405
eliminazione incentivi all'esodo					3.533				1.696	451
Costo del Personale normalizzato	109.957	25.209	102.207	24.532	93.103	24.114	85.859	28.610	81.700	28.954
incidenza su tot. costo operativo	62,2%	51,3%	59,7%	49,7%	59,1%	50,9%	59,2%	53,9%	60,0%	52,7%
Materiali e variazione rimanenze	14.797	5.624	14.685	6.300	11.546	6.686	13.133	7.475	12.105	6.754
Servizi	29.443	18.139	33.371	20.087	27.287	16.255	30.370	17.483	30.572	19.521
Godimento di beni di terzi	1.912	2.287	1.865	2.245	1.768	2.210	1.871	2.140	1.759	2.314
oneri diversi di gestione	2.902	803	1.605	875	2.019	1.119	1.296	1.123	373	1.077
Costi per materiali (incl. var. delle rimanenze), servizi, godimento di beni di terzi ed altri oneri di gestione	49.054	26.853	51.497	29.507	42.620	26.272	46.670	28.221	45.620	29.666
eliminazione manutenzioni straordinarie		3.861		5.877		3.434		4.052		4.858
Costi per materiali (incl. var. delle rimanenze), servizi, godimento di beni di terzi ed altri oneri di gestione	49.054	22.992	51.497	23.630	42.620	22.838	46.670	24.169	45.620	24.808
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	17.897	908	17.506	1.206	21.796	396	12.420	322	8.853	1.139
eliminazione ammort. manutenzioni straordinarie										826
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni normalizzati	17.897	908	17.506	1.206	21.796	396	12.420	322	8.853	313
Totale costo operativo normalizzato	176.908	49.109	171.210	49.368	157.519	47.348	144.949	53.101	136.173	54.075
costo / km	7,56 €	7,83 €	8,18 €	8,10 €	9,49 €	8,72 €	8,05 €	8,80 €	7,90 €	9,56 €
copertura con ricavi da traffico (%)	18,6%	29,0%	17,0%	37,8%	12,3%	36,4%	12,4%	37,0%	11,6%	30,7%
costo / km non coperto da ricavi da traffico	6,16 €	5,56 €	6,79 €	5,45 €	8,32 €	5,54 €	7,05 €	5,55 €	6,98 €	5,76 €

2.2. Analisi per business unit

Di seguito si riportano le principali osservazioni per ogni BU:

a) Gomma

- Il costo del personale subisce un forte decremento (quasi €/milioni 30) nel corso del periodo di osservazione, in parte attribuibile a due campagne di incentivazione all'esodo effettuate negli anni 2013 e 2014, in parte ad una diversa distribuzione delle risorse umane sulle BU per effetto della riorganizzazione aziendale; l'organico della BU si riduce in media dal 2011 al 2015 di 721 unità, prevalentemente per la fuoriuscita di personale, mentre per circa 150 unità per l'allocazione sulle BU di ferro (che assorbe circa 87 unità) e sosta (circa 63 unità).
- La variazione del costo per materiali e servizi è attribuibile sostanzialmente all'andamento della produzione ad eccezione del forte incremento dei costi assicurativi che si verificato nel 2012 ed è stato arginato attraverso le politiche di "risk management" negli anni successivi;
- Si può osservare come il costo unitario a km reagisca negativamente alla contrazione della produzione; la problematica è particolarmente evidente nel 2013, anno in cui il settore gomma ha scontato forte difficoltà di produttività a causa delle restrizioni legate al parco rotabili dovuti all'anzianità media dei veicoli e alla carenza di risorse finanziarie per manutenzioni e le altre forniture essenziali per produzione;
- La riduzione di costo del personale non si è tradotta in un miglioramento di margine a causa della riduzione dei ricavi ed in particolare:



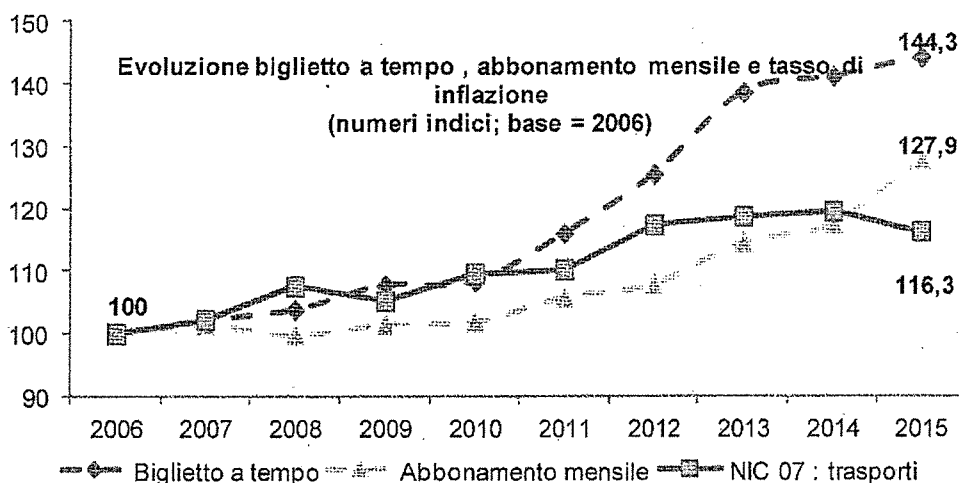
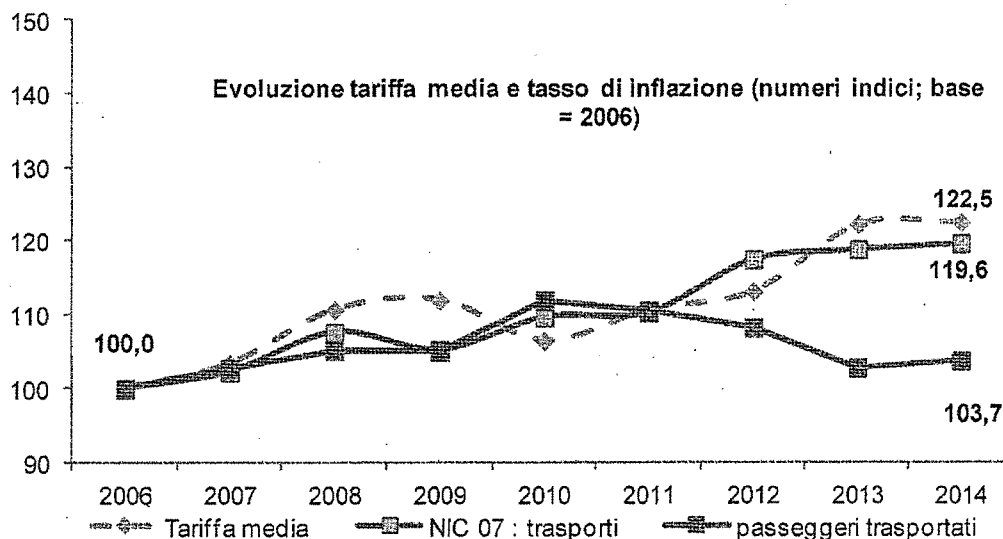
1. Riduzione dei corrispettivi dai contratti di servizio per oltre €/milioni 30 con una riduzione della copertura del costo operativo da ricavi da traffico che passa dal 18,6% del 2012 al 11,6% del 2015;
2. Riduzione dei ricavi da traffico, che con oltre €/milioni 16 risultano più che dimezzati, con un crollo di quasi €/milioni 10 nel 2013, legato anche a difficoltà produttive di cui sopra.
3. In materia tariffaria occorre comunque osservare come, nel 2015, anno in cui è stato reintrodotta la tariffa aziendale parallelamente alla tariffa integrata, la scelta tariffaria di € 1,00 per la corsa semplice rispetto alla tariffa di €1,20 applicata dagli altri operatori TPL della Regione è risultata penalizzante. Nel 2015, nonostante un incremento dei titoli venduti pari al 20% i ricavi dalla vendita di titoli di viaggio sono rimasti fermi al livello dell'anno precedente. Il livello tariffario di €1,00 per la corsa semplice risulta, infatti, appena al di sopra della media nazionale registrata nel 2006, mentre tale media nel 2016 si assesta su un livello di € 1,39, come si evince dalla seguente tabella:

	Media 2006	Media 2016
Prezzo medio biglietto	0,96€	1,39€
Prezzo medio abbonamento	28,3€	36,25€
Tariffa media (ricavo per passeggero)	0,31€	0,38€

Fonte: Asstra, E. Proia Le tariffe nel TPL in Italia - Tendenze evolutive e principali evidenze



I grafici di seguito riportati evidenziano evoluzione tariffaria, inflazione (NIC 07 – Trasporti) e passeggeri trasportati in Italia dal 2006 al 2014.



Fonte: Asstra, E. Proia Le tariffe nel TPL in Italia - Tendenze evolutive e principali evidenze

Come è facile riscontrare la tariffa aziendale di € 1,00 introdotta nel 2015 si colloca, con un indice di 104 (€0,96 del 2006=100) sui livelli tariffari del 2006-2007, mentre la tariffa media del biglietto a tempo

raggiunge un indice di 144,3 nel 2015. Il basso livello tariffario contribuisce quindi oltre all'alto tasso di evasione ad impedire il raggiungimento degli obiettivi di copertura dei costi con ricavi da traffico.

b) Ferro

- Il peggioramento del margine a partire dal 2014 è riconducibile all'incremento dei costi materiale (in particolare energia) e servizi (pulizia, vigilanza e manutenzioni) legati all'apertura della tratta Dante-Garibaldi da fine 2013 (con apertura della stazione di Municipio nel corso del 2015). Detto incremento di costo non è stato accompagnato da un incremento delle risorse pubbliche destinate a tale servizio. Neanche la buona performance in termini di ricavi da traffico, in continuo aumento nel periodo di osservazione con un livello finale di copertura dei costi di oltre il 35%, risulta sufficiente a garantire una completa compensazione;
- Anche nel caso dei servizi su ferro si può notare, con particolare riferimento al 2013, come la riduzione dell'output produttivo in termini di vetture km, dovuta a problemi di tipo strutturale sul materiale rotabile non imputabili alla gestione dell'esercizio, impatti negativamente sul costo unitario; in aggiunta, essendo il costo del settore ferro è caratterizzato da una forte componente infrastrutturale che si aggiunge ai costi fissi generali ed amministrativi, lo sviluppo della rete a partire del 2014 ha ulteriormente causato un aumento del costo unitario;
- Occorre sottolineare che, per ottenere una serie normalizzata, i dati della BU ferro sono stati depurati degli effetti della gestione della

manutenzione straordinaria su beni del Comune di Napoli. Tali interventi, coperti dalla proprietà con delibere specifiche sulla base del programma di manutenzione straordinaria proposto dal gestore fino al 2013, hanno dal 2014 aggravato il bilancio della società per circa 4-5 milioni in termini di maggiori costi per servizi e ammortamenti della quota capitalizzabile con un impatto finanziario negativo di circa 6-7 milioni.

c) Sosta

- Per la sosta si osserva la tendenza ad una riduzione dei ricavi, in particolare quelli della sosta a raso, connessa ad una serie di fattori, alcuni di origine esogena (flessione della mobilità per effetto di provvedimenti restrittivi della circolazione come l'istituzione della ZTL), altri riconducibili a questioni aziendali (quale la progressiva riduzione del numero di operatori addetti al controllo);
- A questa evoluzione negativa si aggiunge, a partire dal 2014 l'addebito di un canone di concessione fisso da parte del Comune di Napoli pari a €/milioni 2, successivamente aumentato a €/milioni 2,5. Diversamente dal periodo precedente, per il quale il relativo contratto stabiliva un canone variabile in base al numero degli stalli effettivamente disponibili, dal 2014 il canone è previsto in misura fissa;
- Nel 2015 si aggiunge come ulteriore componente negativa la svalutazione, sulla base dell'OIC9, dei cespiti per circa €/milioni 3 dovuta agli insufficienti flussi di cassa generati dalla BU;

2.3. Principali criticità

Riassumendo, si possono individuare le seguenti criticità da affrontare:



1. **Contrazione risorse pubbliche destinate al TPL:** la riduzione delle risorse destinate al settore, unitamente all'ampliamento dei servizi offerti sul ferro, costituisce la criticità di maggior rilievo, per il cui approfondimento si rinvia al successivo paragrafo 2.3.1.1.
2. **Mancato rinnovo parco rotabile:** la penuria del parco rotabile su gomma, e la vetustà di quello già disponibile, unitamente al mancato ampliamento di quello su ferro, incide significativamente sulla qualità e quantità del servizio reso, oltre che sui costi di manutenzione.
3. **Costo del personale:** nonostante la riduzione già avvenuta, rimane la componente più significativa di costo. Il personale, in particolare quello del ramo gomma, è inoltre caratterizzato da un'anzianità media molto elevata.
4. **Erosione ricavi da traffico ramo gomma:** la riduzione del servizio offerto per effetto di quanto riportato al precedente punto 2, unitamente al fenomeno di evasione più difficilmente governabile nel ramo, ha determinato una riduzione dei ricavi; a questo si aggiunge il basso livello tariffario confrontato alla media nazionale che non consente, nonostante l'aumento del numero dei titoli di viaggio venduti, un incremento significativo di fatturato.
5. **Erosione ricavi sosta:** la mancata disponibilità degli stalli a maggiore redditività e in generale la contrazione della domanda di mobilità nonché la progressiva riduzione degli operatori addetto al controllo, hanno inciso negativamente sulla complessiva redditività del settore.

2.3.1. Trasferimenti pubblici e costi standard

La consistenza dei tagli operati ai trasferimenti pubblici destinati a finanziare il servizio di trasporto pubblico esercito merita una più dettagliata ricostruzione.



2.3.1.1. Riduzione dei fondi stanziati dalla Regione Campania

Lo scenario dei fondi stanziati dalla Regione Campania a copertura dei servizi minimi TPL si è articolato, nel corso degli anni, come segue.

Nella DGR 964/2010 la Regione definiva per la prima volta i servizi minimi e le relative risorse. La delibera prevedeva un livello di 17,8 milioni di km per un corrispettivo unitario € 2,76 (€/milioni 49) per i servizi urbani su gomma nel Comune di Napoli e di 2,4 milioni di vetture km per i servizi su ferro nello stesso ambito, con un corrispettivo unitario di € 5,51 (€/milioni 13). L'importo stanziato complessivo era quindi pari a €/milioni 62. Per gli anni successivi l'importo stanziato dalla Regione con DGR 37/2012 e 503/2012 è stato successivamente ridotto del 6,7% attestandosi a €/milioni 58.

Il livello di servizio definito per i servizi su ferro risultava, sin da quanto previsto con DGR. 964/2010, e risulta, significativamente inferiore al servizio reale (circa 6 milioni di vetture km), non coerente con la reale domanda di trasporto ed in contrasto con la programmazione all'origine dei progetti per la costruzione delle rete metropolitana di Napoli e la sua estensione tutt'ora in corso. Per quanto riguarda, invece, i servizi su gomma il corrispettivo unitario stabilito non era, e tuttora non è, idoneo a coprire i costi operativi al netto dei ricavi da traffico. La determinazione del corrispettivo unitario è basata su una metodologia media del passato, indicizzata e "ponderata" sulla base di una media nazionale) che non tiene ancora conto dei recenti modelli dei costi standard per il settore.

Nel mese di ottobre 2013 l'Agenzia Campana per Mobilità Sostenibile (Acam) ha pubblicato un documento dettagliato di analisi della domanda di trasporto e di riprogrammazione dei servizi minimi ("Piano di riprogrammazione dei Servizi di



Trasporto Pubblico Locale ex art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012", di seguito "documento Acam"). Tale documento prevedeva i seguenti scenari per i servizi minimi della Regione e le relative risorse:

- Scenario 0: corrispettivi complessivi €/milioni 579 (€/milioni 637 Iva incl.);
- Scenario 1: corrispettivi complessivi €/milioni 656 (€/milioni 721 Iva incl.);
- Scenario "ideale": corrispettivi complessivi €/milioni 749 (€/milioni 824 Iva incl.)

Lo scenario 0, come si afferma nel citato documento, era stato costruito sulla base delle risorse regionali disponibili per i servizi minimi per l'anno 2013 e "rappresenta la soglia minima di servizi al di sotto della quale non si garantisce un'offerta minima di servizi per i cittadini campani"¹, mentre gli altri scenari richiedono l'integrazione di tale risorse da parti degli Enti locali coinvolti.

Lo scenario 0 assegnava comunque, a partire dal 2014, maggiori risorse pari a circa €/milioni 9 al Comune di Napoli. Il documento di riprogrammazione non ha mai trovato applicazione nell'assegnazione effettiva delle risorse TPL della Regione. Occorre inoltre rilevare che il documento contiene alcune criticità metodologiche ed incoerenza di seguito riportate:

Come già evidenziato precedentemente la Regione Campania nel 2012, dopo il taglio generale del 4,55% dei corrispettivi, nella distribuzione della premialità assegnata ai Comuni Capoluogo ha penalizzato solo i servizi TPL del Comune di Napoli, che hanno subito un decremento del 6,3% complessivo contro la media del 4,55%. Infatti, nel confronto con l'anno 2011, i Comuni di Avellino, Benevento, Caserta e Salerno hanno visto un leggero incremento dei loro corrispettivi, mentre

¹ Piano di riprogrammazione dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale ex art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i.; S. Vetrella, S. Negro



solo il Comune di Napoli ha dovuto far fronte ad un taglio. Questo significa che nell'ambito dei corrispettivi assegnati ai Comuni il peso del taglio generale non solo è stato supportato esclusivamente dal Comune di Napoli, ma Napoli ha dovuto finanziare anche gli incrementi degli altri Comuni. Questa politica pare in contrasto con i dati sull'utilizzo di mezzi di trasporto collettivo nella Provincia di Napoli evidenziato nel documento Acam: l'utilizzo del trasporto collettivo, già superiore in termini percentuali rispetto alle altre province (24,6 % nel 2003 contro una media regionale del 21,2%), risulta essere l'unico con un trend crescente negli anni passando dal 24,6% del 2003 al 25,4% del 2007, mentre per le altre province il trend è decrescente (la media regionale passa dal 21,2% del 2003 al 20,2% del 2007).

Il documento della Regione Campania definisce un corrispettivo unitario a km basato su quanto stabilito nella DGR 964/2011 prevedendo un adeguamento all'inflazione in base all'indice ISTAT dell'anno 2012. Il corrispettivo così adeguato viene applicato sulla produzione minima pianificata per il 2014. Non è previsto alcun ulteriore adeguamento per gli anni 2013 e 2014 (inflazione programmata). Tale metodologia viene applicata su tutti gli operatori TPL regionali, provinciali e comunali, ad eccezione del Comune di Napoli per cui si prevede un incremento ISTAT solo per il corrispettivo unitario della gomma, mentre per il ferro il calcolo si basa sul 65% del costo unitario ($€7 \times 0,65 = €4,55$) previsto dalla programmazione triennale del Comune per il 2014, i.e. solo dai servizio di Metropolitana e funicolari del Comune di Napoli la Regione pretende un "efficientamento", in violazione dei principi di equità e economicità. Occorre inoltre evidenziare che il costo unitario stimato per il ferro alla base dello stanziamento per il 2014 era basato su una produzione prevista di circa 8 milioni di vetture per km che, grazie alla la realizzazione di economie di scala consente l'abbassamento del costo unitario. In un contesto come quello del ferro ed in particolare quello della metropolitana,

caratterizzato da una forte componente infrastrutturale e quindi fissa nella configurazione dei costi l'aspetto delle economie di scala è di fondamentale importanza e non può essere trascurato: il costo unitario reagisce in modo sensibile a qualsiasi variazione dell'output produttivo (o viceversa a parità di output a qualsiasi variazione della rete); di conseguenza la riduzione di costo è strettamente legato al raggiungimento del livello produttivo che era indicato nella programmazione del Comune di Napoli. In assenza di tale presupposto il costo deve essere determinato sulla base dell'attuale configurazione infrastrutturale e l'output riconosciuto come servizi minimi. La linea 1 della metropolitana dal 2011 ad oggi ha subito un'importante variazione infrastrutturale con un allungamento della tratta da 13,3 km a 18,8 pari al 41,4% e l'apertura di 4 nuove stazioni che rappresentano un aumento del 28,6% delle stazioni gestite. Il dato dell'incremento delle stazioni gestite diventa ancora più importante se si considera la dotazione delle nuove stazioni con impianti di risalita: le nuove stazioni sono dotate complessivamente di 86 impianti di risalita (con l'apertura della seconda uscita di Toledo ha incrementato gli impianti della stazione da 15 a 26; nelle stazioni di Municipio e Garibaldi sono presenti rispettivamente 21 e 22 impianti) corrispondente ad un incremento del 56,2% rispetto ai 153 impianti gestiti nel 2011. Le variazioni infrastrutturali a parità di output produttivo hanno portato il costo unitario a € 10,64/km con un fabbisogno di compensazione al netto dei ricavi da traffico di € 6,92/km. Il documento della Regione non tiene conto della variazione dell'infrastruttura ed assegna, nello scenario 0, un volume rispettivamente di 5,9 milioni di vetture km per i servizi ferro del Comune di Napoli, un livello vicino all'output reale attuale che non consente la realizzazione di economie di scala. Dalla determinazione inferiore del servizio minimo risulta un mancato stanziamento di circa €/milioni 13,9 (scenario 0).

Nello scenario 0 i servizi delle funicolari di Napoli sono accorpati agli altri servizi funicolari-funivie della Regione, valorizzati con un corrispettivo unitario medio di € 4,43 nello scenario 0 e € 6,31 nello scenario 1, mentre nello scenario ideale, nel quale vengono riconosciuti tutti i servizi su ferro programmati per il 2014, i servizi di Napoli vengono riconosciuti a € 4,55 come i servizi delle Metropolitane. Tuttavia nello stesso scenario ideale per gli altri servizi funicolari nella Regione viene riconosciuto un corrispettivo unitario pari a € 12,08. Non è motivata la disparità di trattamento, che incide per €/milioni 2.

Il documento di riprogrammazione Acam, oltre a non aver mai trovato una concreta applicazione, non risolve quindi i problemi metodologici delle precedenti delibere della Regione, né applica una metodologia basata sui costi standard.

Per garantire un livello sufficiente di servizio di trasporto pubblico alla Città di Napoli il Comune continua quindi ogni anno ad integrare l'importo trasferito dalla Regione con un importo pari (o, in passato, superiore) a quello stanziato dalla Regione.

Si pone il problema della definizione di un livello adeguato di risorse che attualmente viene ampiamente discusso senza aver ancora trovato risposte definitive. Nel seguente paragrafo si illustra il modello introdotto nella bozza del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione dei costi standard.

2.3.1.2. Costi standard

Riguardo alla revisione del metodo di determinazione delle risorse pubbliche, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato nel 2014 la bozza del Decreto per la definizione dei costi standard nel TPL, in collaborazione con il

Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "A. Ruberti"
dell'Università La Sapienza di Roma.

Di seguito l'applicazione del metodo (ancora non ufficiale) al caso di ANM. Per maggiori dettagli si rinvia all'Appendice per lo sviluppo di dettaglio del Modello.

ANM gestisce le seguenti modalità di trasporto con i seguenti chilometri contrattuali:

- Servizi autobus e filobus urbani: 13,1 milioni di km;
- Servizi tram (urbani): 0,7 milioni di km;
- Servizi autobus e filobus suburbani: 5,4 milioni di km;
- Linee metropolitane: 1,3 milioni di treni km (5,5 milioni di vetture km)
- Funicolari: 0,2 milioni di treni km (0,5 milioni di vetture km)

In applicazione della metodologia dei costi standard, il fabbisogno di compensazione per il servizio contrattualmente richiesto sulla base dei costi standard con la velocità commerciale e la copertura con ricavi da traffico reale si ottiene un valore complessivo di **€/milioni 188,7 + IVA**; ipotizzando invece azioni di efficientamento finalizzate all'innalzamento della velocità commerciale a rispettivamente 13 e 13,5 km/h ed il raggiungimento di una copertura del 35% del costo con ricavi da traffico, tale fabbisogno ammonta a **€/milioni 133,8 + IVA**.

I valori di cui sopra sono ben superiori alle attuali risorse trasferite dalla Regione Campania al Comune di Napoli per i servizi urbani, pari a €/milioni 58,4 IVA compresa (€/milioni 53 netti) e i corrispettivi corrisposti dalla Città Metropolitana di Napoli sulla base del contratto Ponte, pari a €/milioni 15,6 Iva compresa (14,2 netti).

Il Comune di Napoli, per garantire il livello minimo di trasporto nell'ambito cittadino, ha quindi provveduto ad integrare i trasferimenti regionali con proprie risorse che, tuttavia, nel corso degli anni hanno avuto un andamento decrescente. In particolare per l'anno 2015 si è registrato un taglio del 30% degli stanziamenti. Essi sono passati da €/milioni 75 Iva compresa (incluso €/milioni 5,8 di Iva sui corrispettivi regionali e pari a €/milioni 64 di ricavo netto) del 2014 a €/milioni 54 (€/milioni 48 al netto dell'Iva e dell'importo trattenuto dalla Napoli Holding per le proprie spese di sostenimento) nel 2015.

Lo stesso livello di risorse sia regionali che comunali è previsto anche per gli anni 2017-2019 (solo per l'anno 2016 è previsto un importo aggiuntivo di circa €/milioni 8 stanziato dal Comune di Napoli).

L'ammontare dei corrispettivi complessivi pari a €/milioni 113 (€/milioni 53 da parte della Regione, 46 del Comune e 14 della Città Metropolitana) non è in grado di coprire i costi del livello dei servizi definito nei contratti.

Sulla base del costo standard "efficientato" occorrerebbero almeno €/milioni 133 in luogo dei €/milioni 113 allo stato stanziati.



3. Le ipotesi alla base del Piano

3.1. Scenario di partenza

Nell'attuazione del percorso di razionalizzazione delle società partecipate dal Comune di Napoli, nel 2013 la società ANM a valle di bilanci di gestione di anni precedenti che avevano fatto registrare condizioni di squilibrio significativo, ha acquisito attraverso un processo di fusione per incorporazione la società Metronapoli S.p.A e, successivamente, a gennaio 2014, attraverso acquisizione di ramo d'azienda, il ramo operativo della sosta di Napoli Holding.

L'Amministrazione Comunale con D.G.C. 102 del 24 febbraio 2015 ha approvato un Piano Industriale 2015-2017 della Società che prevedeva:

- Un graduale recupero del deficit mantenendo invariati i ricavi da corrispettivo di servizio a €/milioni 67;
- un recupero dell'IVA grazie al nuovo assetto contrattuale con Napoli Holding come Agenzia della mobilità che consentiva un risparmio complessivo di IVA pari a €/milioni 12, di cui €/milioni 5,8 a titolo di IVA sui corrispettivi versati dalla Regione Campania per i servizi minimi come risparmio per il Comune, mentre lo stanziamento integrativo del Comune era determinato in €/milioni 70 di cui circa €/milioni 3 a copertura dei costi di Napoli Holding e €/milioni 67 per i servizi TPL di ANM con l'IVA a beneficio di ANM;
- la patrimonializzazione della società attraverso il conferimento in natura da parte del Comune di immobili per circa €/milioni 65 (ipotesi che ha ottenuto anche l'autorizzazione del MEF).



Rispetto alle ipotesi del Piano 2015-2017, le risorse reali stanziare dal Comune per il TPL nel 2015 sono state pari a €/milioni 54.

Inoltre, la risposta dell'Agenzia delle Entrate all'interpello promosso dalla Napoli Holding in merito all'IVA non ha permesso l'attuazione delle ipotesi di recupero, con la conseguente riduzione del corrispettivo da contratto di servizio con il Comune di Napoli nel 2015 di €/milioni 24 rispetto all'esercizio precedente e di €/milioni 27 rispetto al Piano Industriale 2015-2017. Detta circostanza ha determinato un impatto negativo anche sulle previsioni di cash-flow, che hanno generato ulteriori costi di €/milioni 4,5 per la svalutazione dei cespiti richiesta dai principi contabili, portando il deficit dell'anno da €/milioni 20 a €/milioni 42. Le perdite realizzate hanno eroso oltre 1/3 del capitale sociale.

I minori stanziamenti, concretizzatisi per effetto di quanto sopra esposto, si aggiungono ai tagli già subiti nel 2013 e 2014 (nel 2012 i corrispettivi stanziati dal Comune ammontavano a €/milioni 87) ed al mancato stanziamento per finanziare le manutenzioni straordinarie delle infrastrutture dei servizi su ferro di proprietà del Comune di Napoli pari a circa €/milioni 8 per anno.

Infine il conferimento ad ANM nel 2014 del ramo d'azienda della sosta come aumento di capitale in natura con un valore €/milioni di 3,5, si basava sostanzialmente sul valore del "goodwill" del ramo pari a €/milioni 2,9. Detto valore era stato determinato attraverso una valutazione con il metodo del "discounted free cash flow". Il "goodwill" era generato dai flussi di cassa futuri stimati sulla base delle seguenti ipotesi:

- addebito di un canone annuo di concessione fisso per €/milioni 2 Iva compresa; tale canone, formalizzato in un atto integrativo al contratto

di servizio del 2004 approvato con DGC 463/2013, sostituisce, a partire dal 2014, il canone stabilito nel contratto originario di € 1.666.667 oltre IVA, a fronte dell'affidamento di 26.147 stalli, soggetto ad una variazione in aumento o in diminuzione in relazione all'assegnazione di nuovi stalli e/o di riduzione degli stessi nel corso dell'anno; l'applicazione del contratto aveva comportato, fino al 2013, l'azzeramento del canone da riconoscere al Comune; attualmente ANM gestisce 23.270 stalli di sosta a raso (incluso car vallet);

- consegna di ulteriori 3.100 stalli di sosta a raso ad alta redditività (stalli a rotazione in esclusiva, a pagamento anche per i titolari di permesso).

Dal 2014 è stato addebitato il canone di concessione fisso, successivamente aumentato a €/milioni 2,5, mentre gli stalli ad alta redditività nella misura prevista dalla DGC 463/2013 sono stati solo parzialmente consegnati.



3.2. Situazione economico-patrimoniale al 31.10.2016 e Forecast 2016

Alla luce delle criticità emerse per la chiusura al 31.12.2015 ANM ha elaborato la situazione economico-patrimoniale al 31.10.2016 ed il forecast a fine anno.

Etichette di riga	Valori		
	Somma di 31.12.2015	Somma di 31.10.16	Somma di 31.12.2016
a - A 1	€ 166.554.742,79	€ 143.126.187,67	€ 172.351.425,20
b - A 5	€ 12.407.815,55	€ 4.463.669,80	€ 5.165.528,24
c - B 6	-€ 19.770.536,45	-€ 18.595.155,60	-€ 21.894.363,24
d - B 7	-€ 53.090.880,92	-€ 42.127.465,09	-€ 51.707.772,45
e - B 8	-€ 5.902.691,35	-€ 5.275.285,36	-€ 6.329.268,98
f - B 9a)	-€ 89.017.281,15	-€ 71.984.266,57	-€ 85.202.981,58
f - B 9b)	-€ 26.925.478,23	-€ 22.069.104,36	-€ 26.121.432,68
f - B 9c)	-€ 6.461.297,62	-€ 5.297.404,23	-€ 6.270.230,17
f - B 9d)	-€ 923.394,34	-€ 719.004,20	-€ 850.439,20
f - B 9e)	-€ 2.313.984,34	-€ 34.983,23	-€ 42.177,81
g - B 10a)	-€ 2.837.507,02	-€ 1.056.745,86	-€ 1.268.095,03
g - B 10b)	-€ 4.674.036,89	-€ 4.144.182,12	-€ 4.973.018,54
g - B 10c)	-€ 4.544.205,52	€ -	€ -
h - B 11	€ 436.066,21	€ 214.064,87	€ 197.398,20
i - B 12	-€ 177.843,00	€ -	€ -
j - B 13	-€ 261.500,00	€ -	€ -
k - B 14	-€ 2.349.539,19	-€ 2.145.309,41	-€ 2.572.933,01
l - C 16 d	€ 5.844,32	€ 171,55	€ 171,55
l - c 17	-€ 1.880.444,75	-€ 1.511.042,26	-€ 2.004.775,43
m - E 20 b)	€ 5.087.703,29	€ 2.201.740,00	€ 2.201.740,00
m - E 21a)	-€ 1.369,51	€ -	€ -
m - E 21b)	-€ 2.135.740,66	-€ 329.745,66	-€ 329.745,66
m - E 21c)	-€ 3.246.015,01	-€ 915.609,98	-€ 915.609,98
n - 22b)	-€ 53.408,00	€ -	€ -
n - 22c)	-€ 10.380,00	€ -	€ -
Totale complessivo	-€ 42.085.361,79	-€ 26.199.470,05	-€ 30.566.580,57
PN 31.12.2015		€ 35.830.134,28	€ 35.830.134,28
PN 2016		€ 9.630.664,23	€ 5.263.553,71
requisiti di idoneità fin. Ex art. 7 Reg. CEE 1071/2009			
parco veicoli autofiltra	657		
9000	1	€ 9.000,00	€ 9.000,00
5000	656	€ 3.280.000,00	€ 3.280.000,00
PN minimo per idoneità finanziaria		€ 3.289.000,00	€ 3.289.000,00

[Handwritten signature]

La situazione è stata elaborata sulla base degli attuali stanziamenti TPL per l'anno 2016 nel bilancio del Comune di Napoli, i.e. € 61.867.767,54 sul capitolo di spesa 136090/1 e € 1.100.000 sul capitolo di spesa 136090/4, come comunicato dal Comune con nota prot. 0934601 del 24/11/2016. Il ricavo accertato è pari alle risorse complessive stanziare, al netto dell'IVA e della trattenuta del 3% a copertura dei costi operativi di Napoli Holding.

L'esercizio 2016 è caratterizzato sostanzialmente dai seguenti eventi:

- Aumento della voce A.1 sostanzialmente legato all'incremento dei corrispettivi da contratto da servizio per il maggior stanziamento del Comune. L'incremento stimato dei ricavi da traffico pari a €/milioni 2,8 è compensato dal decremento dei corrispettivi dal contratto ponte con la Città Metropolitana di Napoli a causa della minore produzione chilometrica in ambito suburbano;
- Il decremento dei ricavi registrati nella voce A.5 è dovuto ai ricavi derivanti dalla revisioni di stima rilevati nel 2015 per €/milioni 4. Attualmente non sono stati registrati e non si prevedono ricavi dalle rettifiche di stime. Nella voce A.5 non è stato considerata la copertura del costo per manutenzioni straordinarie da parte del Comune di Napoli;
- L'aumento dei costi per materiali (b.6) è dovuto fondamentalmente all'incremento dei costi per l'energia di trazione di oltre €/milioni 2 legato al regime di salvaguardia dopo la chiusura del contratto con il fornitore Gala;
- La riduzione dei costi per servizi (b.7) è stata causata da minori costi per interventi di manutenzione straordinaria di cui sopra, da un'ulteriore riduzione dei costi assicurativi e dei costi del contenzioso;



- L'incremento dei costi per il godimento di beni di terzi (b.8) è dovuto all'incremento di €/milioni 0,5 del canone addebitato dal Comune ad ANM per i servizi di sosta.
- La riduzione del costo del personale (b.9) è dovuta al pieno effetto della riduzione di organico grazie all'incentivazione all'esodo effettuata nel 2015;
- Sulla base delle informazioni attualmente disponibili non si prevedono accantonamenti ai fondi rischi ed oneri;
- Sulla base dell'"*impairment test*" 2016 non si rende necessaria un'ulteriore svalutazione dei cespiti;
- Il peggioramento del risultato finanziario è dovuto all'andamento negativo della posizione finanziaria netta legato ai ritardi nei flussi di cassa provenienti dal Comune di Napoli. Nonostante gli sforzi dell'Amministrazione Comunale, che nel 2016 ha corrisposto un importo superiore al fatturato dell'anno a titolo di integrazione comunale dei corrispettivi TPL (sostanzialmente riferito ai corrispettivi del 2014 e parte del 2015), i ritardi accumulati in precedenza e le conseguenti difficoltà finanziarie non hanno consentito il pagamento puntuale dei fornitori da parte della Società. Il ritardo dei pagamenti nei confronti di ANM, e di questa nei confronti dei propri fornitori, ha determinato in talune circostanze la difficoltà di stipulare contratti più vantaggiosi, ma anche più rigorosi in termini di puntualità di pagamenti, con ciò incidendo negativamente sui costi operativi, come nel caso dell'energia elettrica, per il cui approvvigionamento la Società è stata costretta ad avvalersi del regime di salvaguardia con un incremento del 40% del costo.



Sulla base dell'andamento economico sopra riportato la perdita al 31.10.2016 ammonta a €/milioni 26,2 che riduce il Patrimonio netto residuo al 31.12.2015 (€/milioni 35,8) ulteriormente a €/milioni 9,6. Il Patrimonio netto risulta quindi in tale data ancora al di sopra dei limiti di legge per le S.p.A e presenta i requisiti di idoneità finanziaria per l'esercizio di trasporto su strada dettati dall'art. 7 del regolamento CE 1071/2009, in base al quale detto Patrimonio netto deve essere pari a €/milioni 3,3, in considerazione dell'attuale parco veicoli dei servizi autofilotranviari di ANM.

Sulla base delle previsioni dell'andamento costi e ricavi dell'ultimo bimestre del 2016, si stima una perdita aggiuntiva di circa €/milioni 4,4.

La perdita complessiva al 31.12.2016 è stimata in €/milioni 30,6, e determina un patrimonio netto residuo di €/milioni 5,2, sempre superiore ai limiti normativi sopra indicati.



PARTE II - EVOLUZIONE 2017-2019

4. Il nuovo Piano 2017-2019

Alla luce dello scenario di partenza sopra illustrato è stato necessario elaborare una revisione del Piano Industriale con l'individuazione di nuove azioni in grado di assicurare la continuità aziendale.

La revisione del Piano Industriale, comportando per alcuni aspetti un impegno dell'Amministrazione Comunale, ed in considerazione del cd. "Controllo analogo" esercitato dal Comune, è stata oggetto di condivisione da parte dei competenti Servizi, Assessorati e da parte del Sindaco.

In particolare, da ultimo nella riunione indetta dal Comune con le OO.SS. in data 06/02/2017, il rappresentante dell'Amministrazione, su indicazione del Sindaco, ha indicato i seguenti impegni assunti dalla stessa come presupposti fondamentali del Piano, recepiti nel presente documento, e segnatamente:

- *"Salvaguardare la continuità aziendale"*
- *Difendere la natura pubblica del servizio di trasporto urbano e, quindi, di ANM*
- *Mettere in sicurezza l'azienda*
- *Confermare che non sarà effettuato alcun licenziamento*
- *Contemplare l'eventuale mobilità verso altre partecipate attraverso la prioritaria adesione volontaria e nel rispetto di apposito accordo sindacale di salvaguardia*
- *Eliminazione di qualsiasi intervento sulla contrattazione decentrata e, quindi, conferma della coerente applicazione degli accordi in essere sui premi di risultato e di secondo livello*



- *Verifica delle condizioni del trasferimento totale o parziale del servizio suburbano ad altro operatore, ferma restando l'introduzione della clausola di salvaguardia e la mobilità volontaria*
- *Garanzia dell'impegno dell'Amministrazione Comunale ai trasferimenti di cassa già definiti unitamente agli interventi per la patrimonializzazione per assicurare la continuità aziendale"*

Conseguentemente, si riportano sinteticamente le ipotesi ed interventi contemplati:

A. Produzione:

- a. La produzione sarà concentrata esclusivamente sull'ambito urbano con servizi su gomma pari a 12 milioni di km e servizi su ferro pari a 6,3vettture km; in ambito suburbano verrà esercitato esclusivamente il servizio filoviario, per una produzione di circa 0,45 milioni di km, in quanto non è ipotizzabile una suddivisione tra servizio urbano e suburbano di tale modalità sia dal punto di vista logistico (unica rimessa) che per unicità del materiale rotabile. In caso di mancato accordo per la cessione dei servizi suburbani si ipotizza il mantenimento del servizio pro quota, di circa 3 milioni di km per anno, in maniera congruente con il livello di produzione raggiungibile con il personale attualmente utilizzato. Tale seconda ipotesi in ogni caso consente di mantenere il regime dell'affidamento *in house* ad ANM dei servizi urbani, in quanto la quota del servizio suburbano non eccederebbe il limite previsto normativamente del 20%.



B. Regime tariffario e corrispettivi TPL

- a. Nella stima dei ricavi da traffico sono contemplati l'aumento della tariffa integrata del 10% con partenza stimata dal 01.04.2017 secondo gli indirizzi della Regione Campania, nonché l'adeguamento della tariffa aziendale e le misure di contrasto all'evasione di cui ai successivi punti;
- b. Previsione di incremento dei corrispettivi per i servizi minimi da parte della Regione per €/milioni 5 (IVA inclusa) così come valutato nei recenti incontri tra Comune di Napoli e Regione Campania.

C. Misure di competenza aziendale

a. Personale

- i. le uscite naturali dovute ai pensionamenti previsti nel triennio ammontano a **245** dipendenti, di cui 118 autisti, con una riduzione di costi pari a circa €/milioni 9,8. Per il personale diretto TPL si prevedono solo le uscite naturali;
- ii. Accompagnamento alla pensione tramite ricorso alla NASPI per **140** dipendenti non impiegati in ambiti diretti di produzione con una riduzione di costo pari a €/milioni 5,4, previa dichiarazione tecnica dello stato di crisi aziendale ex L. 223/91, che raggiungono l'età pensionabile entro il 2021 con accesso all'indennità di disoccupazione prestata dall'INPS;
- iii. Riconversione di **85** dipendenti indiretti, di cui 60 alla mansione di verificatore titoli di viaggio, garantendo un sostanziale raddoppio della *task force* antievasione, e 25 alla mansioni di

operatori della sosta, uniche leve efficaci per contrastare questo fenomeno;

- iv. Cessione del servizio di trasporto su gomma suburbano (escluso filoviario) ad altro operatore con **170** dipendenti complessivi (150 autisti e 20 addetti indiretti), con una riduzione di costo di €/milioni 7,3;
- v. Cessione del ramo della segnaletica ad altra partecipata del Comune di Napoli con **20** dipendenti, in attuazione della D.G.C. n. 555 del 13 agosto 2015, con una riduzione del costo di €/milioni 0,8;
- vi. Riallocazione di **69** dipendenti presso altre partecipate, attraverso la prioritaria adesione volontaria, di cui:
 - 1. 30 risorse del settore della sosta in struttura, per effetto dell'efficientamento derivante dagli investimenti in innovazione tecnologica e automazione degli impianti, con una riduzione di costo pari a €/milioni 1,1;
 - 2. 19 dipendenti per effetto della dismissione delle attività di gestione bloccaruote e di gestione del parcheggio di Pianura (con relativa riconversione ad altro utilizzo), con un risparmio di €/milioni 0,6 del costo del personale;
 - 3. 20 dipendenti indiretti di produzione con una riduzione di costo di €/milioni 0,9.
- i. Effetto complessivo: riduzione dell'organico di **644** dipendenti (incluso le uscite naturali) con un risparmio di €/milioni 25,9), così ripartiti:
 - 245 uscite naturali
 - 140 accompagnamento alla pensione



- 170 per cessione servizio suburbano ad altro operatore TPL
 - 20 per cessione ramo segnaletica altra partecipata Comune di Napoli
 - 69 per ricollocazioni in altre partecipate in conseguenza della razionalizzazione dei processi e dismissione di attività in perdita.
- ii. Azioni di efficientamento con applicazione alla totalità del personale dell'orario di lavoro di 39 h settimanali con invarianza della retribuzione e il contenimento dell'utilizzo del personale inidoneo ai limiti degli obiettivi di Piano, nonché saving derivanti da possibili interventi sul costo del personale di profilo dirigenziale con tagli nell'ordine del 20%; la rimodulazione dell'orario che riguarda circa 155 persone consente una riduzione del costo per ore straordinarie; il risparmio diretto è stato stimato in €/milioni 0,4;
- iii. Assunzione di **160** autisti, sulla base delle normative vigenti, per mantenere i livelli produttivi urbani con un costo aggiuntivo complessivo di €/milioni 4,8.

b. Altre azioni sui costi

- i. Parziale esternalizzazione di alcune attività legate alla riduzione del personale indiretto; con costi aggiuntivi per servizi pari a circa €/milioni 1,5, valore comunque di gran lunga inferiore al risparmio stimato derivante dalla riduzione del personale coinvolto;
- ii. Investimenti di € 2,5 milioni per informatizzazione ed efficientamento dei processi interni e innovazione tecnologica

per il miglioramento dei ricavi con impatto sul livello degli ammortamenti;

- iii. TFR del personale in uscita. Le risorse finanziarie necessarie per la liquidazione del TFR del personale in uscita (circa €/milioni 14) saranno reperite mediante ricorso all'indebitamento finanziario.
- iv. Riduzione dei costi per appalti di servizi esternalizzati manutenzione, vigilanza, (pulizie, utenze, ecc) in conseguenza della ridefinizione del perimetro delle attività gestite con un impatto di circa €/milioni 1,5.

c. Ricavi da azioni aziendali

- i. Aumento degli introiti dalla vendita dei titoli di viaggio per effetto della riduzione dell'evasione tariffaria dei servizi su gomma grazie alla task force messa in campo, con una riduzione stimata del tasso di evasione dei servizi su gomma al 24% del 2019, che corrisponde al 18-19% per il totale dei servizi di TPL;
- ii. Aumento degli introiti dalla vendita dei titoli di sosta, per effetto della riduzione dell'evasione della sosta a raso nell'ordine del 2% per anno;
- iii. Riduzione dei ricavi dalle attività dismesse o cedute, ampiamente compensata dalla maggiore riduzione dei relativi costi del personale e dei servizi inerenti;
- iv. Riduzione dei ricavi dalla cessione delle attività derivanti dal contratto di servizio del trasporto suburbano per circa €/milioni 10, anche in questo caso ampiamente compensata dalla relativa riduzione dei costi;



- v. Incremento di altri ricavi per €/milioni 0,3 per la connettività delle stazioni della Linee metropolitane, sulla base dell'intervento dell'Amministrazione Comunale in corso di definizione (ndr: incremento disponibile dal 01/01/2018);
- vi. In conseguenza dello stato di crisi dell'azienda ai fini di accelerare il processo di recupero redditività per gli anni 2016, 2017, 2018, 2019 si procederà alla quantificazione integrale dei premi di produzione spettanti, in base agli indicatori stabiliti, senza erogazione delle corrispondenti somme. Un importo equivalente sarà riconosciuto al conseguimento del pareggio di bilancio nel 2019, come da piano. In caso di verificarsi di eventi migliorativi delle condizioni economiche che rendano possibile la liquidazione delle somme prima del 2020, le stesse saranno coerentemente corrisposte nell'anno di competenza in cui ricade il predetto evento.

D. Misure di competenza del Comune di Napoli

a. Ricapitalizzazione

- i. Conferimento in natura da parte del Comune di immobili per circa €/milioni 65, già contenuta nel precedente Piano Industriale ed autorizzata dal MEF, a parziale ripristino del capitale sociale. Tale conferimento dovrà essere effettuato indifferibilmente entro il primo quadrimestre del 2017. In base alle previsioni di recupero graduale di redditività, dovrà essere incrementato con un conferimento in immobili di almeno ulteriori €/milioni 12 per evitare di incorrere nelle condizioni dell'art. 2446 c.c. nel 2018, previa acquisizione da parte del Comune di parere delle autorità competenti.

- ii. Si prevede un costo di circa €/milioni 6 per le imposte correlate a carico di ANM per cui si ipotizza la capitalizzazione delle spese accessorie all'acquisizione degli immobili ed ammortamento sulla base della vita utile dei immobili conferiti.

b. Flussi finanziari

- i. È indispensabile garantire la regolarità dei flussi finanziari con pagamento degli arretrati nel 2017 e pagamenti trimestrali dei corrispettivi correnti garantendo almeno un flusso di €/milioni 100 nell'anno;

c. Corrispettivi e tariffe

- i. ***Mantenimento dello stanziamento comunale delle risorse per il TPL al livello del 2015, pari a €/milioni 54; stanziamento della Regione al livello ipotizzato di €/milioni 63,5 (58,5+5);***
- ii. Finanziamento del Piano di investimenti ed interventi di manutenzione straordinaria redatto da ANM, approvato dal Servizio comunale competente e da questo già trasmesso al Servizio Bilancio per €/milioni 3 annui dal 2017;
- iii. Graduale aumento delle tariffe per i titoli di viaggio aziendali a €1,10 per il biglietto singolo dal 01.04.2017 con ulteriore incremento ad € 1,20 nel 2018 e ad € 1,30 a partire dal 2019 subordinato alla formale autorizzazione da parte della Regione Campania;
- iv. Aumento delle tariffe per i permessi della sosta a partire dal 01.01.2017. L'aumento può essere diversificato per area o fascia di reddito ed avvenire gradualmente nel corso del triennio, ma la nuova



struttura tariffaria deve essere in grado di generare un incremento dei ricavi rispetto al livello attuale di almeno €/milioni 1 nel 2017;

- v. Aumento delle tariffe della sosta in struttura a partire dal 01.04.2017 generando un incremento del 10% del fatturato di questo servizio;
- vi. Nuova regolamentazione in corso di definizione da parte dell'Amministrazione Comunale sulla tariffazione dei bus turistici con conseguente incremento dei ricavi.



5. Azioni di efficientamento del Personale

5.1. Premessa

Nel Piano Industriale Aziendale 2014-2017 erano previsti, come misura di risanamento economico-finanziario necessaria per il recupero della produttività e della redditività aziendale, anche interventi tesi alla riduzione del personale. Si era stimato in particolare, con specifico riferimento all'organico impegnato in attività amministrative, un sovradimensionamento rispetto alle attività espletate di 265 unità.

Con la campagna di esodo volontario attuata nel corso del 2015, si è dato corso alla risoluzione del rapporto di lavoro di 63 dipendenti; la quota di esuberi residuale nel 2016 risulta pertanto pari a 202 unità.

Al fine di conseguire l'obiettivo della riduzione di organico indiretto evidenziato nel Piano e per concorrere, quindi, al risanamento del Conto Economico aziendale, è necessario effettuare interventi straordinari che incidano in maniera strutturale sul costo del personale, che oggi vale il 56,5% del totale dei costi aziendali e che, a seguito delle azioni di efficientamento, potrebbe scendere - secondo una prima stima - a un livello vicino al 44% (a parità del costo operativo complessivo).

5.2. Aspetti tecnici per la risoluzione dei rapporti di lavoro

Azioni basate solo su uscite di personale con l'esclusivo ricorso alla volontarietà, difficilmente potranno sortire ulteriori effetti oltre quelli già ottenuti. Pertanto, dovranno essere effettuati interventi, che - tenuto conto delle possibilità/opportunità legate alla dichiarazione di crisi aziendale - possano avere un impatto poco traumatico sulla gestione delle risorse.

A seguito di confronto con l'Associazione datoriale ASSTRA, anche alla luce delle novità introdotte dal "Decreto Madia", D.Lgs. 175/2016, è emerso che qualunque azione che possa determinare una riduzione di organico deve essere preceduta tecnicamente dalla dichiarazione dello stato di crisi aziendale, ai sensi della Legge 223/1991 e s.m.i., esplicitamente avallata dall'Azionista.

La riduzione del personale, che sarà accompagnato alla pensione tramite ricorso alla NASPI, ovvero la ricollocazione del personale presso altre partecipate del Comune, al netto delle cessioni di ramo di azienda, dovrà essere attuata mediante ricorso all'art. 4 della Legge n. 223/1991.

In virtù di quanto sopra esplicitato si procederà ad esonerare il personale che, alla data del 1 marzo 2017, abbia già maturato il diritto alla pensione, ad eccezione del personale viaggiante in proroga, la cui uscita viene stabilita al 1 luglio 2017.

La dichiarazione tecnica di esubero riguarderà, inoltre, tutto il personale (escluso sempre il personale viaggiante) che, nel periodo 1 luglio 2017-31 dicembre 2021, maturerà il diritto alla pensione; essa troverà attuazione mediante provvedimenti che si distribuiranno negli esercizi economici 2017, 2018 e 2019.

Dal momento dell'esodo e sino al pensionamento verrà sostanzialmente assicurata la medesima RAL percepita in servizio, in quanto è prevista, all'atto dell'uscita, la corresponsione di un incentivo che andrà ad integrare la NASPI riconosciuta dall'INPS, come previsto da Delibera di Giunta Regionale n. 734 del 13 dicembre 2016 – pagina 3, punto C).



Relativamente a quest'ultimo aspetto, saranno interessate dal provvedimento 140 risorse (46 uscite nel 2017, 53 uscite nel 2018 e 41 uscite nel 2019) così ripartite:

- ✓ 10 Quadri;
- ✓ 56 Impiegati;
- ✓ 21 risorse appartenenti al gruppo degli indiretti d'esercizio;
- ✓ 35 manutentori;
- ✓ 18 risorse dell'area sosta.

Di seguito si riporta il prospetto riepilogativo delle uscite fisiologiche e di quelle assistite con la NASPI, nel triennio 2017 - 2019:

Tabella 5.2 – USCITE FISILOGICHE ED ASSISTITE 2017-2019

Anno	Uscite Naturali				Uscita anticipata		TOTALE
	Già requisiti al 1/1/2017	Uscita già comunicata	Anticipo proroga	PV che esce all'età minima pens	Totale Uscite Naturali	No PV (con NASPI - max 2 anni)	
2017	38	32	42	25	137	46	183
2018				75	75	53	128
2019				33	33	41	74
Totale	38	32	42	133	245	140	385

80



5.3. Processo di uscita naturale

Ad oggi, in considerazione dei dati presenti negli archivi aziendali, al 1 gennaio 2017 hanno già maturato il diritto alla pensione 80 dipendenti, dei quali: 58 risorse del personale viaggiante (di cui 42 in proroga), 12 impiegati, 6 manutentori e 4 indiretti dell'esercizio.

Nel periodo febbraio - giugno 2017 è già prevista l'uscita di ulteriori 32 dipendenti dei quali 29 appartenenti al personale viaggiante (e tra questi 18 operatori di esercizio) e 3 manutentori.

Pertanto a luglio 2017 saranno complessivamente uscite 112 risorse. Nel periodo luglio 2017-dicembre 2017 matureranno il requisito minimo dell'età pensionabile ulteriori 25 dipendenti appartenenti al personale viaggiante (di cui 13 operatori di esercizio); ciò significa che alla fine dell'anno 2017 saranno complessivamente usciti 137 dipendenti.

Tra il personale viaggiante nel 2018 raggiungeranno il requisito minimo dell'età pensionabile altri 75 dipendenti, mentre nel 2019 il numero delle uscite nella suddetta categoria, sarà pari a 33 unità.

Pertanto, le uscite naturali nel periodo del Piano Industriale (2017-2019) saranno complessivamente pari 245 unità.

5.4. Processi di uscita selettiva

I processi di uscita selettiva riguardano:

- ***Cessione del ramo di azienda relativo alla segnaletica stradale***

L'attuazione del Piano di razionalizzazione delle Società Partecipate del Comune di Napoli, approvato con D.G.C. n. 555 del 13 agosto 2015, prevede la cessione a Napoli Servizi del ramo di azienda che si occupa della segnaletica stradale.

Tale azione comporterà:

- il passaggio a Napoli Servizi di n. 20 risorse;
- un minor costo annuo di personale stimato in circa euro/mln 0,8;
- minori costi diretti riconducibili al ramo stimati in circa euro/mln 0,5;
- minori ricavi per il trasferimento dei contratti specifici di pertinenza del ramo per un importo di circa euro/mln 1,3 oltre IVA.

- ***Esteralizzazione delle attività manutentive programmate e del servizio di guardiania***

Il fabbisogno di manutenzione è fortemente legato all'età media del parco rotabile e delle infrastrutture; l'uscita di un numero significativo di manutentori comporta la necessità di rivedere il mix di erogazione dei servizi di manutenzione tra quelli operati con risorse interne e quelli eseguiti in out sourcing.



E' prevista l'esternalizzazione di una parte delle attività caratterizzata dal minor valore aggiunto, salvaguardando le competenze maturate in azienda essenziali per la qualità del processo e il controllo dell'outsourcer.

Analogo percorso è previsto per altre attività *no core*.

- ***Trasferimento personale ad altre Società Partecipate dagli Enti pubblici.***

Le 69 risorse da ricollocare a seguito della razionalizzazione dei processi e delle dismissioni di attività, saranno trasferite ad altre Società Partecipate dagli Enti Pubblici secondo la normativa vigente.

5.5. Riqualficazione

E' prevista la riconversione verso ambiti produttivi, esulanti dalle attività impiegatizie, di risorse appartenenti al personale indiretto; detta azione è finalizzata alla salvaguardia occupazionale.

Si procederà alla migrazione di n. 85 risorse, con riconversione a valle di percorsi formativi, in ambiti produttivi, sia per salvaguardare i livelli occupazionali, sia per mantenere un efficace presidio delle attività connesse all'esercizio, colmando i vuoti organizzativi conseguenti alle uscite fisiologiche/selettive.

Le aree di riconversione riguardano: verifica titoli di viaggio e sosta; vendita titoli di viaggio; controllo esercizio e stazioni.

Il processo di riqualificazione, in uno con gli altri provvedimenti, contribuisce al raggiungimento dell'obiettivo di riequilibrare la composizione delle risorse in organico di personale indiretto di produzione/amministrativo.

5.6. Fabbisogni economici a supporto del processo (NASPI)

La stima dell'impatto economico relativo alle operazioni di gestione dell'esubero del personale, per il quale è necessario procedere al reperimento di risorse finanziarie a copertura dei costi collegati, è il seguente:

- 400.000 euro circa per costi connessi all'apertura delle procedure di cui alla Legge n. 223/91. Dal 1 gennaio 2017, come stabilito dall'art. 2 (commi 31 e 33) della Legge n. 92/2012 e s.m.i., anche per le adesioni alla Legge n. 223/91 è stato infatti posto a carico del datore di lavoro l'onere del versamento del contributo pari al 50% del trattamento mensile iniziale di indennità di disoccupazione per ogni 12 mesi di anzianità aziendale negli ultimi tre anni.
- 4.500.000 euro circa per integrazione NASPI. Si ricorda che con D.Lgs. n. 148/2015 è stata confermata la durata massima di corresponsione della NASPI che prevede, anche dopo il 31 dicembre 2016, l'erogazione sino ai 24 mesi successivi alla data del licenziamento. Si precisa inoltre che dal calcolo della NASPI (75%, dell'imponibile previdenziale degli ultimi 4 anni + 25% differenziale tra imponibile previdenziale e 1.195 euro), per tutti i dipendenti di ANM risulta un valore iniziale pari al massimale NASPI (1.300



euro) che determinerà un onere a carico dell'INPS pari a circa 2.500.000 euro per una media di circa di 18 mensilità.

- 1.500.000 euro circa per costi connessi alla formazione necessaria per la riqualificazione del personale amministrativo e l'acquisizione di sistemi di informatizzazione dei processi.

Occorre sottolineare che i costi aggiuntivi per l'integrazione NASPI sono subordinati alla disponibilità di risorse finanziarie messe a disposizione dalla Regione Campania. In ogni caso nel piano sono stati considerati solo il contributo a carico del datore di lavoro e, prudenzialmente, i costi per formazione e informatizzazione dei processi.

Le operazioni contemplate comportano la necessità di liquidare il TFR del personale coinvolto, pari a circa 18.000.000 euro (dei quali 12.000.000 presenti nel Fondo TFR aziendale, mentre i restanti 6.000.000 rappresenteranno un credito verso INPS che verrà compensato a fronte di contributi da versare), il cui pagamento dovrà avvenire entro 30 gg. dalla risoluzione del rapporto di lavoro.

La società dovrà reperire quindi le risorse finanziarie necessarie per la liquidazione di tale somma già accantonate nel bilancio. Nel piano si prevede che la liquidazione nel corso del triennio sia garantito dai maggiori flussi di cassa provenienti dal Comune per il 2017. Per ridurre l'impatto finanziario, l'azienda si potrebbe inoltre far carico di restituzione in un lasso di tempo da determinare. In particolare per il personale ceduti con rami d'azienda si dovrebbero stipulare accordi con l'azienda subentrante che prevedono la liquidazione solo nel momento dell'effettiva fuoriuscita del dipendente dalla società acquirente.

Portando a termine la gestione degli esuberi nel periodo 2017-2019 si otterrà una riduzione del costo del lavoro rispetto al 2016 di complessivi 26,9 €/Mil. su base annua, di cui 24,5 €/Mil. per esodi, 0,8 €/Mil. per cessione ramo segnaletica e 1,6 €/Mil. per mobilità tra partecipate.

Anche considerando l'immissione in organico di 160 autisti (successivo cfr. par. 5.7), il costo del personale diminuirà di 22,7 €/Mil., con un decremento rispetto all'anno 2016 del 23% e con una minore incidenza sui costi operativi.

5.7. Incremento Autisti (a supporto della produzione)

In attuazione di specifica politica aziendale le risorse umane in ambito del personale di "front line" saranno reperite esclusivamente con la qualifica di Operatori di Esercizio (autisti). E' prevista, in tempi successivi, l'eventuale migrazione da detta famiglia professionale verso altre attività produttive come, ad esempio: agenti di stazione, operatori FTA ed altro.

In tale contesto, si prevede, pertanto, l'assunzione nel periodo di validità del Piano di 160 autisti, sulla base delle normative vigenti (vedi Decreto "Madia"), per colmare le carenze di organico determinate dalle azioni sopra esposte per per mantenere i livelli produttivi e per le migrazioni ad altre aree produttive anch'esse in carenza organica.

Detta operazione genererà un costo di €/milioni 4,8.

5.8. Servizio di trasporto suburbano

E' prevista la cessione del contratto relativo al servizio di trasporto pubblico suburbano, con trasferimento ad altro operatore di **170** dipendenti complessivi (150 autisti e 20 addetti indiretti), fermo restando l'adozione di clausole di salvaguardia, con una riduzione di costo di €/milioni 7,3.

In caso di mancato accordo per la cessione dei servizi suburbani si ipotizza il mantenimento del servizio pro quota, di circa 3 milioni di km per anno, in maniera congruente con il livello di produzione raggiungibile con il personale attualmente utilizzato.

Tale seconda ipotesi in ogni caso consente di mantenere il regime dell'affidamento in house ad ANM dei servizi urbani, in quanto la quota del servizio suburbano non eccederebbe il limite previsto normativamente del 20%.

La cessione non comprende in ogni caso il servizio filoviario, che resta comunque gestito dalla Società per una produzione di circa 0,45 milioni di km. Non è infatti percorribile allo stato la separazione del servizio urbano dal suburbano: entrambi i servizi usufruiscono attualmente della medesima rimessa e del medesimo materiale rotabile.

5.9. Altre azioni di razionalizzazione ed efficientamento

E' prevista come ulteriore azione di efficientamento l'applicazione alla totalità del personale dell'orario di lavoro di 39 h settimanali con invarianza della retribuzione. La misura interessa, allo stato, n. 157 risorse. Inoltre, sono previsti



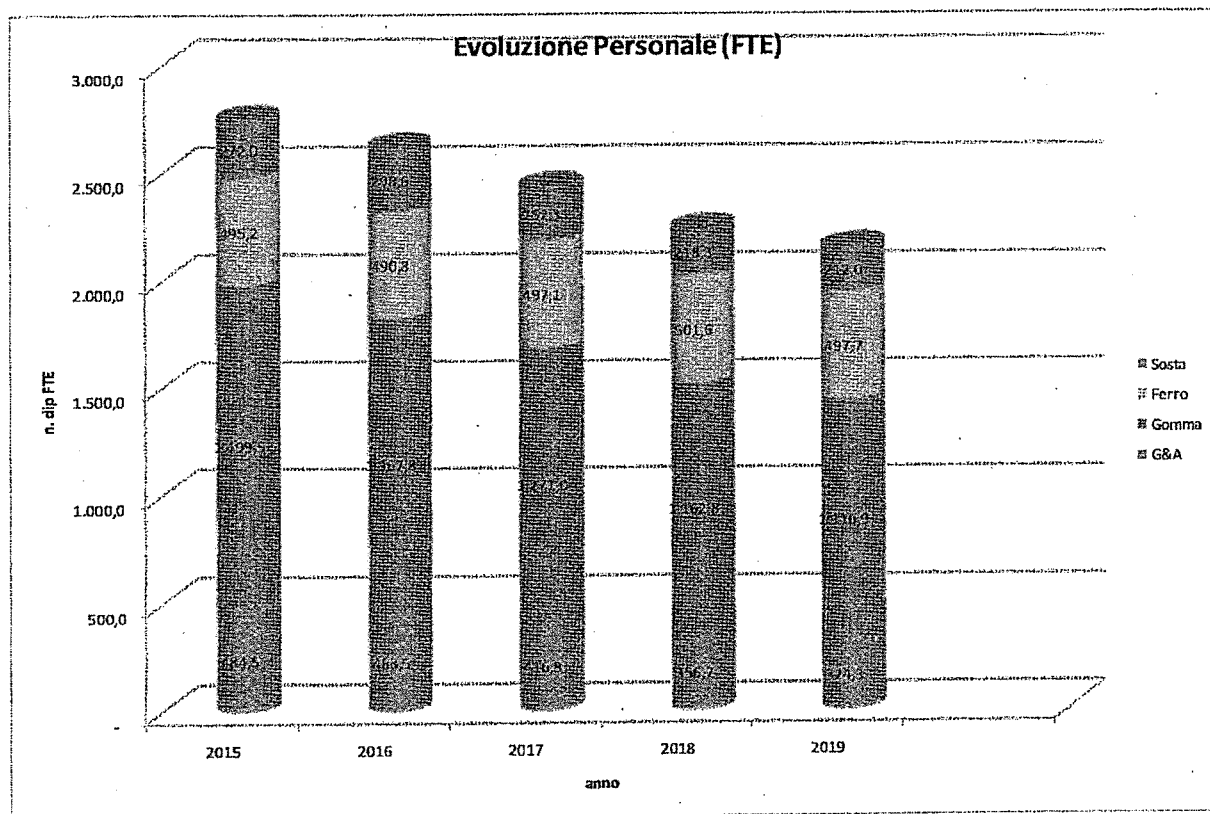
saving derivanti da possibili interventi di armonizzazione e sul costo del personale di profilo dirigenziale.

A latere rispetto alle iniziative finora rappresentate, si rappresenta che è prevista la possibilità di applicazione di quanto stabilito dall'art. 24 dell'allegato A) al R.D. 148/1931 e in considerazione dell'art. 4 dell'Accordo Nazionale del 19 settembre 2005, a norma dei quali le risorse interessate da temporanea inidoneità alla mansione possono essere poste in aspettativa per motivi di salute, con retribuzione pari al 50% o al 75% a seconda che abbiano due o più familiari a carico. A tale strumento si farà ricorso in caso di saturazione della collocazione esclusiva nella attività produttive.

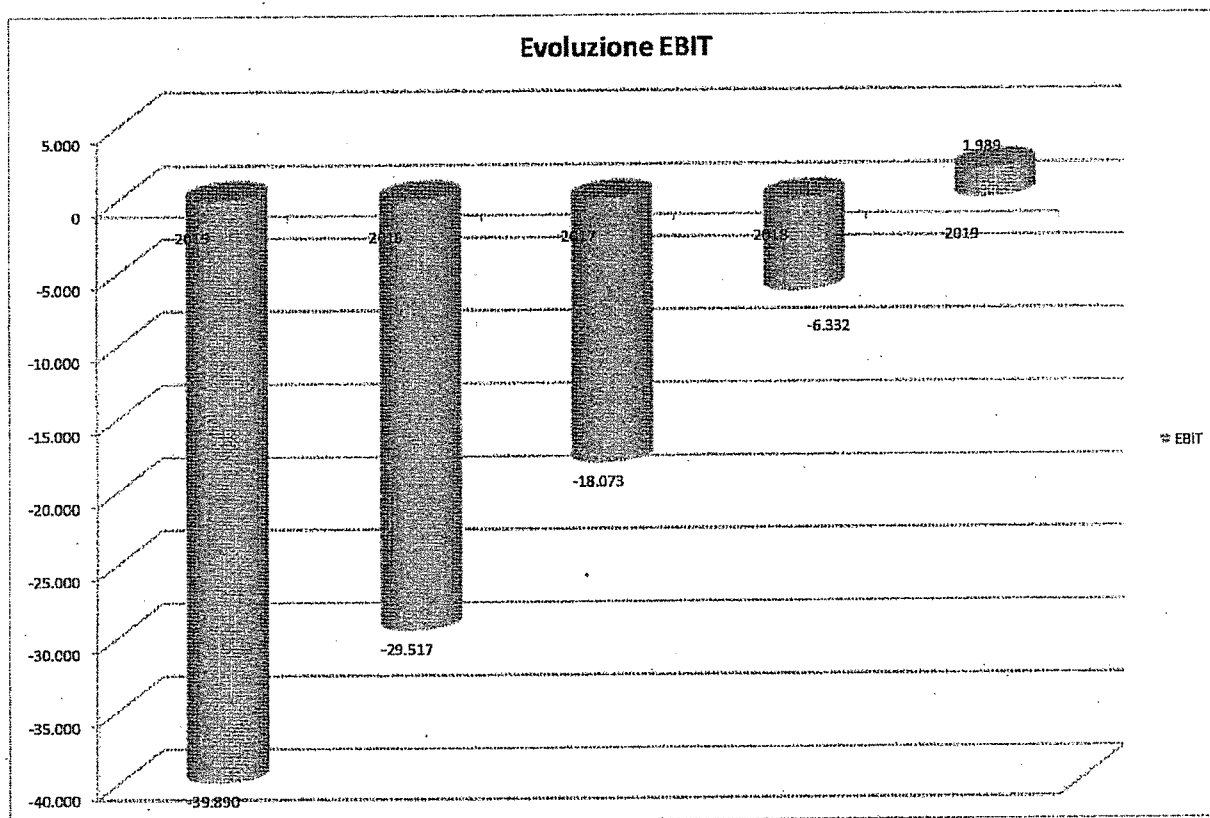



6. Sintesi Evoluzione Organico, Conto Economico e Stato Patrimoniale

Costo del personale	2015	2016	2017	2018	2019				
			n. dip. costo	n. dip. costo	n. dip. costo				
Voce b.9 (escluso incentivi all'esodo)	123.327	118.487	110.229	101.633	96.939				
var. cumulativa rispetto al 2015	-	4.840	164,8	13.098	362,6	21.694	451,2	26.388	
var. cumulativa rispetto al 2015 %	-	-3,9%	-	-11,1%	-	-19,7%	-	-26,0%	
di cui effetto var. 2015/16	-	4.840	-	4.840	-	4.840	-	4.840	
uscite naturali	-	-	71,5	3.215	-	176,2	6.871	232,2	9.826
di cui saving da rimodulazione orario e dirigenti	-	-	-	400	-	-	400	-	400
di cui effetto esodi dipendenti (Naspi)	-	-	18,8	839	-	72,4	3.227	120,0	5.415
di cui effetto esodi altri dipendenti	-	-	10,0	420	-	20,0	840	20,0	840
di cui effetto cessione ramo suburbano	-	-	85,0	3.656	-	170,0	7.313	170,0	7.313
di cui effetto dismissione gestione bloccaroute	-	-	7,5	254	-	15,0	508	15,0	508
di cui effetto dismissione gestione Parcheggio Pianura	-	-	2,0	74	-	4,0	147	4,0	147
di cui effetto cessione ramo segnaletica	-	-	20,0	801	-	20,0	801	20,0	801
di cui effetto automazione parcheggi	-	-	15,0	548	-	30,0	1.097	30,0	1.097
totale riduzione rispetto al 2015 da misure previste nel piano	-	-	229,8	10.207	-	507,6	21.204	611,2	26.347
riduzione %	-	0,0%	-	-8,3%	-	-17,2%	-	-21,4%	-
di cui effetto assunzioni autisti	-	-	65,0	1.950	-	145,0	4.350	160,0	4.800
rioristino parziale premio risultato	-	-	-	-	-	-	-	-	-
totale effetto misure previste nel piano	-	-	164,8	8.257	-	362,6	16.854	451,2	21.547
totale variazione complessiva	-	4.840	164,8	13.097	-	362,6	21.694	451,2	26.387
costo operativo 2015	218.951	218.851	218.851	218.851	218.851	218.851	218.851	218.851	218.851
incidenza a parità di costo operativo	56,4%	54,1%	50,4%	45,4%	44,3%	44,3%	44,3%	44,3%	44,3%



ANM Conto Economico 2014-2019	Cons. 2014	Precons. 2015	Precons. 31.10.2016	Precons. 31.12.2016	Pluri (revisati 1/2017)	2017	2018	2019
Produzione								
veicoli km pianificati	24.032.815	22.896.042	17.485.549	20.882.559	19.804.891	18.824.557	18.824.557	
costo/veicolo km	€ 8,27	€ 8,40	€ 8,79	€ 8,79	€ 8,68	€ 8,61	€ 8,38	
di cui urbani gomma	14.022.527	13.139.159	9.889.412	11.519.412	12.000.000	12.000.000	12.000.000	
di cui extraurbani gomma	3.978.964	4.100.445	2.875.616	3.426.616	1.617.000	460.000	460.000	
di cui linee metropolitane	5.537.196	5.166.362	4.671.530	5.551.530	5.872.669	5.872.669	5.872.669	
di cui funicolari	496.128	490.076	347.991	385.001	315.222	501.889	501.889	
media organico	2.826,1	2.748,5	2.641,0	2.628,2	2.437,3	2.239,4	2.150,8	
di cui operatori d'esercizio in mansione	1.065,5	985,0	944,7	917,3	801,0	741,7	727,9	
Conto economico								
€/000								
Ricavi								
Ricavi da traffico	37.616	37.248	33.230	40.478	42.790	46.381	49.292	
Ricavi da traffico vendita diretta	0	0	0	0	0	0	0	
Ricavi sosta a raso	7.578	7.478	6.159	7.391	8.628	9.369	9.832	
Ricavi da gestione parcheggi in struttura	3.755	3.933	3.218	3.862	4.174	4.362	4.449	
Altri ricavi di sosta (permessi, multe, car valet, varchi telematici, ecc.)	845	1.257	1.005	1.208	1.282	1.308	1.334	
Ricavi da contributi	2.307	2.342	995	1.194	1.200	1.200	1.200	
Contributo aggiuntivo 2016	0	0	0	0	0	0	0	
Ricavi da Corrispettivo Comune	62.747	48.354	44.943	53.931	46.688	46.688	46.688	
Ricavi da Corrispettivo Regione	58.484	53.167	44.306	53.167	57.713	57.713	57.713	
Ricavi da Corrispettivo Provincia	13.887	12.369	8.502	10.202	4.237	1.179	1.179	
ricavi commerciali	1.665	1.788	1.993	2.392	2.439	2.488	2.538	
Manutenzione straordinaria	0	2.011	0	0	9.459	2.459	2.459	
altri ricavi	10.843	9.013	3.239	3.694	4.662	4.612	4.612	
totale ricavi	199.627	178.961	147.590	177.517	183.271	177.758	181.296	
Costi								
materie prime e di consumo	20.675	19.335	18.381	21.697	18.412	18.116	18.116	
servizi	48.492	48.014	39.388	48.190	43.598	42.166	42.347	
Manutenzione straordinaria	3.090	5.090	2.740	3.518	10.000	3.800	3.800	
godimento di beni di terzi	2.043	2.008	1.696	2.035	2.000	2.000	2.000	
Canone da contratto di servizio	3.708	3.895	3.579	4.295	4.352	4.352	4.352	
personale	124.366	123.327	100.104	118.487	110.229	101.633	96.939	
altri costi (incentivo esodo)	0	2.314	0	0	0	0	0	
Ammortamenti	7.853	7.511	5.200	6.240	8.654	8.654	8.654	
Svalutazioni	359	4.544	0	0	0	0	0	
Accantonamenti per rischi ed oneri	4.900	439	0	0	1.500	750	500	
oneri diversi di gestione	2.516	2.374	2.145	2.572	2.500	2.600	2.600	
totale costi	217.992	218.851	173.233	207.034	201.345	184.090	179.307	
risultato gestione caratteristica (EBIT)	-18.365	-39.890	-25.643	-29.517	-18.073	-6.332	-1.989	
oneri finanziari netti	-3.568	-1.858	-1.511	-2.005	-2.500	-600	-125	
partite straordinarie	4.301	-273	956	956	0	0	0	
utile ante imposte	-17.632	-42.021	-26.198	-30.566	-20.573	-6.932	-1.864	
imposte dirette	-5.876	-64	0	0	0	-66	-1.086	
risultato netto	-23.510	-42.085	-26.198	-30.566	-20.573	-7.000	-778	



Stato Patrimoniale 2015-2019							
ANM							
Stato Patrimoniale							
Stato Patrimoniale	Cons. 31-12-14	Precons. 31-12-15	Precons. 31-10-16	Forecast 31-12-2016	Plan 31-12-2017	Plan 31-12-2018	Plan 31-12-2019
Immobilizzazioni materiali e immat.	42.473	38.366	38.965	37.925	114.621	111.968	109.314
Avanzamento o disavanzo di fusione	2.612	0	0	0	0	0	0
Immobilizzazioni finanziarie	172	172	172	172	172	172	172
Capitale Circolante netto	21.655	51.500	38.822	35.794	-9.388	-38.188	-35.440
TFR	-41.958	-34.990	-33.361	-33.438	-26.906	-22.975	-21.072
Altri fondi I/t	-24.534	6.542	-15.708	-15.708	-17.208	-17.958	-18.458
Totale Capitale investito netto	422	38.500	28.890	24.745	61.291	33.018	34.518
Capitale sociale	93.500	93.500	93.500	93.500	5.264	70.264	70.264
Riserva sovrapprezzo azioni	0	0	0	0	0	0	0
Riserva di consolidamento	0	0	0	0	0	0	0
Altre riserve	32.620	32.620	32.620	0	0	0	0
avanzo di fusione	30.412	6.902	6.902	0	0	0	0
risparmio capitale sociale	0	0	0	0	66.000	0	0
Utili/perdite a nuovo	-55.107	-55.107	-97.192	-57.670	0	-20.573	-27.573
Utili/perdite dell'esercizio	-23.510	-22.085	-26.198	-30.568	-20.573	-7.000	778
PN	77.915	35.830	9.632	5.264	49.691	42.691	43.469
Debiti finanziari netti	-77.493	2.670	19.565	19.788	11.907	-9.366	-8.646
Totale Fonti di finanziamento	422	38.500	29.197	25.052	37.898	33.325	34.923

Piano industriale ANM	Gomma	Business Unit Petro	Sosta	Previsione 2019
1) Produzione				
vetture km pianificati	17.239.604	6.656.438		22.896.042
costo/vettura km	€ 7,93	€ 9,79		8,40
di cui urbani	12.135.150	5.158.439		18.795.587
di cui extraurbani	4.100.445			4.100.445
variazione rispetto al esercizio precedente	-4,2%	-6,2%		-4,7%
2) Personale				
media organico	1.820,0	601,0	330,1	2.751,2
di cui operatori d'esercizio in mansione	943,3			943,3
costo unitario medio	44,9	48,2	38,4	44,8
3) Conto economico				
Conto economico				
€/000				
Ricavi				
Ricavi da traffico	15.784	21.454		37.248
Ricavi da traffico vendita diretta				0
Ricavi sosta a raso			7.478	7.478
Ricavi da gestione parcheggi in struttura			3.933	3.933
Altri ricavi di sosta (permessi, multa, car valet, varchi telematici, ecc.)			1.257	1.257
Ricavi da contributi	2.342	0	0	2.342
Contributo Comune per oneri straordinari	0	0	0	0
Ricavi da Corrispettivo Comune	31.899	16.455	0	48.354
Ricavi da Corrispettivo Regione	38.366	14.801	0	53.167
Ricavi da Corrispettivo Provincia	12.369	0	0	12.369
ricavi commerciali	1.060	893	36	1.789
Manutenzione straordinaria	0	2.011	0	2.011
altri ricavi	4.927	1.337	2.749	9.013
totale ricavi	106.727	56.781	15.453	178.961
Costi				
materie prime e di consumo	12.105	8.754	476	19.335
servizi	30.384	14.663	2.967	48.014
Manutenzione straordinaria	188	4.658	44	5.090
godimento di beni di terzi	140	64	138	342
Nolo rotabili	1.619	2.057	0	3.676
Canone da contratto di servizio personale	0	193	1.692	1.885
personale	81.700	28.854	12.873	123.327
incentivo esodo	1.666	451	167	2.314
Ammortamenti	6.126	988	397	7.511
Svalutazioni	1.588	0	2.956	4.544
Accantonamenti per rischi ed oneri	178	151	110	439
oneri diversi di gestione	1.184	1.077	113	2.374
totale costi	136.908	60.210	21.733	218.851
risultato gestione caratteristica (EBIT)	30.161	3.429	6.230	39.890
oneri finanziari netti				-1.858
partite straordinarie				-273
utile ante imposte				42.021
imposte dirette				-34
risultato netto				42.085
4) Cash-flow				
EBITDA	27.289	2.290	2.812	27.398
evoluzione NWC				-29.846
investimenti				-5.330
variazioni capitale sociale (incl ripristino ex art. 2446 co.)				0
variazione tf				-6.868
variazione fondi I/F				-7.982
evoluzione complessiva CF				-60.189
evoluzione indebitamento				2.670
esposizione finanziaria media				6.368
tasso d'interesse (medio)				29,18%
5) Indicatori di bilancio				
ROE				-59,25%
ROS				-22,29%
copertura costi operativi TPL con ricavi di mercato*	11,51%	35,68%		18,90%
incidenza costo del personale sul costo operativo*				57,69%
* esclude manutenzioni straordinarie				

Piano industriale ANM	Bilancio UNIS			Portafoglio 2016
	Comuni	Ferro	Sosa	
1) Produzione				
vetture km pianificati	14.946.028	5.936.631		20.882.659
costo/vettura km	€ 8,38	€ 9,84		€ 8,79
di cui urbani	11.319.414	5.036.331		17.455.943
di cui extraurbani	3.426.614	900.300		3.426.614
variazione rispetto al esercizio precedente	-19,3%	5,0%		-8,8%
2) Personale				
media organico	1.669,2	596,3	362,7	2.628,2
di cui operatori d'esercizio in mansione	917,3			917,3
costo unitario medio	45,2	48,6	38,7	45,1
3) Conto economico				
Conto economico				
€/000				
Ricavi				
Ricavi da traffico	18.771	21.707		40.478
Ricavi da traffico vendita diretta				0
Ricavi sosta a raso			7.391	7.391
Ricavi da gestione parcheggi in struttura			3.862	3.862
Altri ricavi di sosta (permessi, multe, car valet, varchi telematici, ecc.)			1.208	1.208
Ricavi da contributi	1.194	0	0	1.194
Contributo Comune per oneri straordinari	0	0	0	0
Ricavi da Corrispettivo Comune	37.476	16.455		53.931
Ricavi da Corrispettivo Regione	33.637	19.530		53.167
Ricavi da Corrispettivo Provincia	10.202	0		10.202
ricavi commerciali	1.342	1.000	50	2.392
Manutenzione straordinaria		0		0
altri ricavi	1.131	500	2.053	3.684
totale ricavi	103.753	59.192	14.571	177.517
Costi				
materie prime e di consumo	11.519	9.678	500	21.697
servizi	30.207	14.956	3.026	48.190
Manutenzione straordinaria	0	3.518	0	3.518
godimento di beni di terzi	156	63	100	319
Nolo rotabili	1.659	2.057		3.716
Canone da contratto di servizio		193	2.102	2.295
personale	75.436	29.004	14.047	118.487
incentivo esodo	0	0	0	0
Ammortamenti	5.072	1.168	0	6.240
Svalutazioni				0
Accantonamenti per rischi ed oneri	0			0
oneri diversi di gestione	1.172	1.300	100	2.572
totale costi	125.222	61.937	19.875	207.034
Risultato gestione caratteristica (EBIT)	-21.469	-2.745	-5.304	-29.517
oneri finanziari netti				-2.005
partite straordinarie				956
utile ante imposte				-20.566
imposte dirette				0
risultato netto				-20.566
4) Cash-flow				
EBITDA	-16.397	-1.577	-5.304	-23.277
evoluzione NWC				15.706
investimenti				-5.806
variazioni capitale sociale (incl ripristino ex art. 2446 cc.)				0
variazione titoli				-1.552
variazione fondi di:				-834
evoluzione complessiva CF				-19.811
evoluzione indebitamento				-19.481
esposizione finanziaria media				16.375
tasso d'interesse (medio)				12,24%
5) Indicatori di bilancio				
ROE				-43,03%
ROS				-16,63%
copertura costi operativi TPL con ricavi di mercato*	14,99%	35,05%		21,63%
incidenza costo del personale sul costo operativo*				58,22%
* esclude manutenzioni straordinarie				

Piano Industriale ANM	Gomma	Business Unit Ferro	Sosta	Piano 2017
1) Produzione				
vetture km pianificati	13.617.000	6.187.891		19.804.891
costo/vettura km	€ 8,43	€ 9,17		€ 8,66
di cui urbani	12.000.000	5.387.889		18.187.889
di cui extraurbani	1.617.000			1.617.000
variazione rispetto al esercizio precedente	-21,3%	-0,3%		-15,7%
2) Personale				
media organico	1.533,2	596,6	304,4	2.437,3
di cui operatori d'esercizio in mansione	801,0			801,0
costo unitario medio	45,4	47,9	39,1	45,2
3) Conto economico				
Conto economico				
€000				
Ricavi				
Ricavi da traffico	19.353	23.437		42.790
Ricavi da traffico vendita diretta				0
Ricavi sosta a raso			8.628	8.628
Ricavi da gestione parcheggi in struttura			4.174	4.174
Altri ricavi di sosta (permessi, multe, car valet, varchi telematici, ecc.)			1.282	1.282
Ricavi da contributi	1.200	0	0	1.200
Contributo Comune per oneri straordinari	0	0	0	0
Ricavi da Corrispettivo Comune	36.848	9.840		46.688
Ricavi da Corrispettivo Regione	35.040	22.673		57.713
Ricavi da Corrispettivo Provincia	4.237			4.237
ricavi commerciali	1.358	1.020	51	2.429
Manutenzione straordinaria		9.469		9.469
altri ricavi	2.132	1.300	1.230	4.662
totale ricavi	100.179	67.728	15.364	183.271
Costi				
materiali prime e di consumo	10.432	7.580	400	18.412
servizi	25.516	15.106	2.976	43.598
Manutenzione straordinaria	0	10.000	0	10.000
godimento di beni di terzi	248	63	70	381
Nolo rotabili	1.619	2.057	0	3.676
Canone da contratto di servizio		193	2.102	2.295
personale	69.587	28.737	11.906	110.229
incentivo esodo	0	0	0	0
Ammortamenti	4.965	1.566	2.120	8.654
Svalutazioni	0		0	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	1.250	150	100	1.500
oneri diversi di gestione	1.200	1.300	100	2.600
totale costi	114.818	66.754	19.773	201.345
risultato gestione caratteristica (EBIT)	14.836	974	4.409	19.073
oneri finanziari netti				-2.500
partite straordinarie				
utile ante imposte				20.573
imposte dirette				0
risultato netto				20.573
4) Cash-flow				
EBITDA	8.422	2.693	2.190	17.919
evoluzione NWC				44.991
investimenti				-85.350
variazioni capitale sociale (incl ripristino ex art. 2446 co.)				65.000
variazione tfr				-8.532
variazione fondi i/t				1.500
evoluzione complessiva CF				7.889
evoluzione indebitamento				12.099
esposizione finanziaria media				27.000
tasso d'interesse (medio)				9,26%
5) Indicatori di bilancio				
ROE				-28,96%
ROS				-9,86%
copertura costi operativi TPL con ricavi di mercato*	16,86%	35,11%		23,57%
incidenza costo del personale sul costo operativo*				57,61%
* esclude manutenzioni straordinarie				

87

A

Piano Industriale ANM	Business Unit			Piano 2016
	Comma	Ferro	Sosa	
1) Produzione				
vetture km pianificati	12.450.000	6.374.557		18.824.557
costo/vettura km	€ 8,46	€ 8,89		€ 8,51
di cui urbani	12.000.000	6.374.557		18.374.557
di cui extraurbani	450.000			450.000
variazione rispetto al esercizio precedente	-8,6%	3,0%		-4,9%
2) Personale				
media organico	1.383,1	596,6	259,7	2.239,4
di cui operatori d'esercizio in mansione	741,7			741,7
costo unitario medio	45,8	47,5	39,9	45,4
3) Conto economico				
Conto economico				
€/000				
Ricavi				
Ricavi da traffico	21.706	24.675		46.381
Ricavi da traffico vendita diretta				0
Ricavi sosta a raso			9.369	9.369
Ricavi da gestione parcheggi in struttura			4.362	4.362
Altri ricavi di sosta (permessi, multe, car valet, varchi telematici, ecc.)			1.308	1.308
Ricavi da contributi	1.200	0	0	1.200
Contributo Comune per oneri straord.	0	0		0
Ricavi da Corrispettivo Comune	38.098	8.590		46.688
Ricavi da Corrispettivo Regione	35.040	22.673		57.713
Ricavi da Corrispettivo Provincia	1.179			1.179
ricavi commerciali	1.386	1.040	52	2.488
Manutenzione straordinaria		2.459		2.459
altri ricavi	2.082	1.300	1.230	4.612
totale ricavi	100.701	60.737	16.320	177.758
Costi				
materie prime e di consumo	10.136	7.580	400	18.116
servizi	23.742	15.408	3.036	42.186
Manutenzione straordinaria	0	3.800		3.800
godimento di beni di terzi	248	63	70	381
Nolo rotabili	1.619	2.057	0	3.676
Canone da contratto di servizio personale	62.915	28.345	10.373	101.633
incentivo esodo	0	0	0	0
Ammortamenti	4.966	1.568	2.120	8.654
Svalutazioni	0		0	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	500	150	100	750
oneri diversi di gestione	1.200	1.300	100	2.600
totale costi	105.326	60.464	18.300	184.090
risultato gestione caratteristica (EBIT)	4.624	273	-1.980	-6.332
oneri finanziari netti				-600
partite straordinarie				
utile ante imposte				-6.932
imposte dirette				-68
risultato netto				-7.000
4) Cash-flow				
EBITDA	842	1.991	239	3.072
evoluzione NWC				28.800
investimenti				-6.000
variazioni capitale sociale (incl. ripristino ex art. 2446 cc.)				0
variazione IFR				-3.931
variazione fondi I/I				750
evoluzione complessiva CF				21.273
evoluzione indebitamento				-5.174
esposizione finanziaria media				7.000
tasso d'interesse (medio)				8,57%
5) Indicatori di bilancio				
ROE				-9,85%
ROS				-3,56%
copertura costi operativi TPL con ricavi di mercato*	20,61%	40,81%		27,98%
incidenza costo del personale sul costo operativo*				56,37%
*esclude manutenzioni straordinarie				

Piano Industriale ANM	Somma	Business Unit	Somma	Plan 2019
		Ferro		
1) Produzione				
vetture km pianificati	12.450.000	6.374.557		18.824.557
costo/vettura km	€ 8,17	€ 8,77		€ 8,38
di cui urbani	12.000.000	6.374.557		18.374.557
di cui extraurbani	450.000			450.000
variazione rispetto all'esercizio precedente	-8,6%	3,0%		-4,9%
2) Personale				
media organico	1.315,2	586,0	249,6	2.150,8
di cui operatori d'esercizio in mansione	943,3			943,3
costo unitario medio	45,1	47,4	39,7	45,1
3) Conto economico				
Conto economico				
€/000				
Ricavi				
Ricavi da traffico	23.736	25.556		49.292
Ricavi da traffico vendite diretta				0
Ricavi sosta a raso			9.832	9.832
Ricavi da gestione parcheggi in struttura			4.449	4.449
Altri ricavi di sosta (permessi, multe, car valet, varchi telematici, ecc.)			1.334	1.334
Ricavi da contributi	1.200	0	0	1.200
Contributo Comune per oneri straordinari	0	0		0
Ricavi da Corrispettivo Comune	39.418	7.270		46.688
Ricavi da Corrispettivo Regione	35.040	22.673		57.713
Ricavi da Corrispettivo Provincia	1.179			1.179
ricavi commerciali	1.424	1.061	53	2.538
Manutenzione straordinaria		2.459		2.459
altri ricavi	2.082	1.300	1.230	4.612
totale ricavi	104.079	60.319	16.898	181.296
Costi				
materie prime e di consumo	10.136	7.580	400	18.116
servizi	23.842	15.408	3.097	42.347
Manutenzione straordinaria	0	3.800	0	3.800
godimento di beni di terzi	246	63	70	381
Nolo rotabili	1.619	2.057	0	3.676
Canone da contratto di servizio		193	2.102	2.295
personale	59.261	27.755	9.822	96.839
incentivo esodo	0	0	0	0
Ammortamenti	4.956	1.568	2.120	8.644
Svalutazioni	0		0	0
Accantonamenti per rischi ed oneri	500			500
oneri diversi di gestione	1.198	1.300	102	2.600
totale costi	101.770	59.724	17.812	179.307
risultato gestione caratteristica (EBIT)	2.308	995	1.086	1.989
oneri finanziari netti				-125
partite straordinarie				
utile ante imposte				1.864
imposte dirette				-1.086
risultato netto				778
4) Cash-flow				
EBITDA	2.174	2.153	1.205	11.142
evoluzione NWC				-2.748
investimenti				-6.000
variazioni capitale sociale (incl ripristino ex art. 2446 cc.)				0
variazione tfr				-1.903
variazione fondi UI				500
evoluzione complessiva CF				-720
evoluzione indebitamento				6.484
esposizione finanziaria media				2.500
tasso d'interesse (medio)				5,00%
5) Indicatori di bilancio				
ROE				1,09%
ROS				1,10%
copertura costi operativi TPL con ricavi di mercato*	23,32%	42,79%		30,52%
incidenza costo del personale sul costo operativo*				85,23%
* esclude manutenzioni straordinarie				

89 d



ANM - ASSOCIATO NAZIONALE MANUTENZIONE

Piano strategico di risanamento stabile e di rilancio 2017-2019

Analisi Margine 2018-2019	Pragone 2018 ANM			Plan 2017 ANM			Plan 2018 ANM			Plan 2019 ANM		
	Gomma	Ferro	Sosta	Gomma	Ferro	Sosta	Gomma	Ferro	Sosta	Gomma	Ferro	Sosta
Valore della produzione	103.753	59.192	14.571	100.179	67.728	15.364	100.701	60.737	16.320	104.079	60.319	16.898
eliminazione manutenzioni straord.					9.459			2.459			2.459	
eliminazione componenti non ricorrenti da revisioni di stime												
Valore della produzione normalizzato	103.753	59.192	14.571	100.179	58.269	15.364	100.701	58.278	16.320	104.079	57.860	16.898
Costi per materiali (incl var. delle rimanenze), servizi, godimento di beni di terzi ed altri oneri di gestione	44.714	31.765	5.828	39.015	36.299	5.648	36.944	30.401	5.708	37.043	30.401	5.770
eliminazione manutenzioni straord.		3.518			10.000			3.800			3.800	
Costi per materiali (incl var. delle rimanenze), servizi, godimento di beni di terzi ed altri oneri di gestione	44.714	28.247	5.828	39.015	26.299	5.648	36.944	26.601	5.708	37.043	26.601	5.770
Margine 1 normalizzato	59.040	30.945	8.743	61.164	31.970	9.716	63.757	31.677	10.612	67.036	31.259	11.127
Costo del Personale	75.436	29.004	14.047	69.587	28.737	11.906	62.915	28.345	10.373	59.261	27.755	9.922
eliminazione incentivi all'esodo												
Costo del Personale normalizzato	75.436	29.004	14.047	69.587	28.737	11.906	62.915	28.345	10.373	59.261	27.755	9.922
incidenza su tot. costo operativo	60,2%	49,6%	70,7%	60,6%	50,6%	60,2%	59,7%	50,0%	56,7%	58,2%	49,6%	55,7%
EBITDA normalizzato	- 16.397	1.941	- 5.304	- 8.422	3.234	- 2.190	842	3.332	239	7.774	3.504	1.205
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	5.072	1.168	-	6.216	1.718	2.220	5.465	1.718	2.220	5.466	1.568	2.120
EBIT normalizzato	- 21.469	773	- 5.304	- 14.638	1.516	- 4.409	- 4.624	1.614	- 1.980	2.308	1.936	- 915

Come si evince dalla tabella nel 2019 tutte le BU evidenziano un EBITDA positivo e, ad eccezione della sosta anche un EBIT positivo. La Tabella di seguito riportata illustra come, nonostante la riduzione dell'output produttivo in termini di chilometri e la conseguente perdita di economie di scala (per i servizi su gomma), il costo unitario non subisca un incremento significativo nei primi 2 anni del piano e diminuisca nel 2019, anno in cui si raggiunge l'equilibrio economico.

90

Efficientamento TPL	2015	2016	2017	2018	2019
gomma					
km	17.239.604	14.946.028	13.617.000	12.450.000	12.450.000
costi operativi (€/000)	136.908	125.222	114.818	105.326	101.770
ricavi da traffico (€/000)	15.764	18.771	19.353	21.706	23.736
copertura costo con ricavi da traffico	11,5%	15,0%	16,9%	20,6%	23,3%
costo /km	€ 7,94	€ 8,38	€ 8,43	€ 8,46	€ 8,17
costo /km senza efficientamenti			€ 8,62	€ 8,81	€ 8,61
recupero efficienza (%)			2,3%	4,1%	5,4%
costo non coperto da ricavi da traffico/km	€ 7,03	€ 7,12	€ 7,01	€ 6,72	€ 6,26
costo non coperto/km senza eff.			€ 7,63	€ 7,80	€ 7,62
recupero efficienza (%)			8,8%	16,1%	21,7%
ferro					
km	5.656.438	5.936.531	6.187.891	6.374.557	6.374.557
costi operativi (€/000)*	55.352	58.419	56.754	56.664	55.924
ricavi da traffico (€/000)	21.484	21.707	23.437	24.675	25.556
copertura costo con ricavi da traffico	38,8%	37,2%	41,3%	43,5%	45,7%
costo /km	€ 9,79	€ 9,84	€ 9,17	€ 8,89	€ 8,77
costo /km senza efficientamenti			€ 9,20	€ 8,96	€ 8,89
recupero efficienza (%)			0,3%	0,8%	1,4%
costo non coperto da ricavi da traffico/km	€ 5,99	€ 6,18	€ 5,38	€ 5,02	€ 4,76
costo non coperto/km senza eff.			€ 5,63	€ 5,48	€ 5,44
recupero efficienza (%)			4,6%	9,2%	14,3%
* escluso manutenzioni straordinarie					

L'effetto è ancora più evidente se si considera il costo non coperto da ricavi da traffico che risente positivamente anche dell'incremento dei ricavi da traffico grazie alle misure previste nel piano. Il recupero di efficienza è

- del 5,4% per quanto riguarda il costo unitario gomma;
- del 1,4% per quanto riguarda il costo unitario ferro;

e arriva

- al 21,7% con riferimento ai costi non coperti da ricavi da traffico per l'area gomma;

91 A


- al 14,3% con riferimento ai costi non coperti da ricavi da traffico per l'area ferro.

In questo contesto la riduzione del personale indiretto assume un ruolo fondamentale. Nella seguente tabella viene evidenziata la progressiva riduzione dell'incidenza del personale indiretto sul personale diretto che passa dal 21,5% del 2015-16 al 17,8% del 2019:

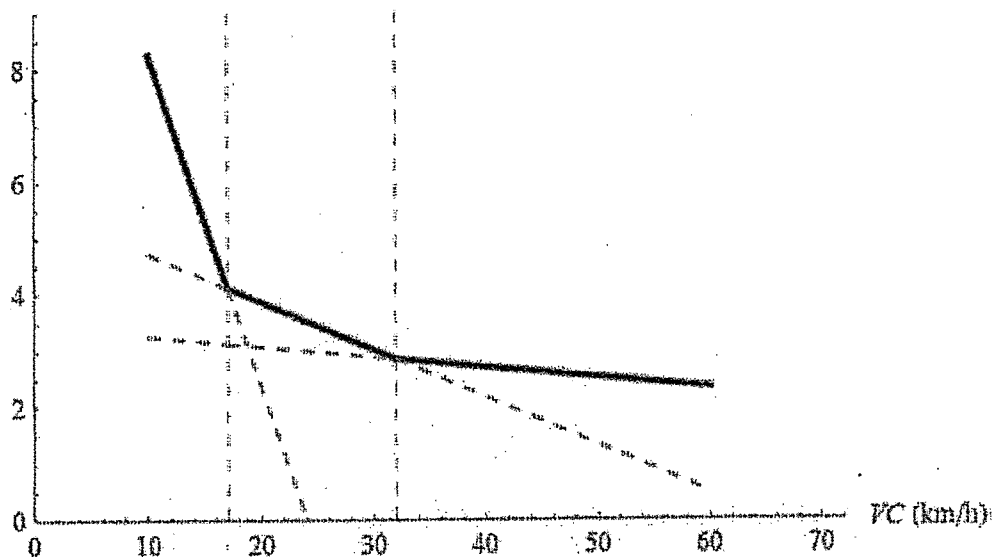
composizione dipendenti (FTE)	2015	%	2016	%	2017	%	2018	%	2019	%
G&A	484,5	17,6%	463,5	17,7%	416,8	17,1%	356,7	15,9%	324,3	15,1%
Gomma	1.499,5	54,3%	1.367,8	52,2%	1.271,0	52,1%	1.162,8	51,9%	1.116,9	51,9%
Ferro	495,2	18,0%	490,8	18,7%	497,1	20,4%	501,6	22,4%	497,7	23,1%
Sosta	272,0	9,9%	298,6	11,4%	252,3	10,4%	218,3	9,7%	212,0	9,5%
totale	2.751,2	100,0%	2.620,7	100,0%	2.437,3	100,0%	2.239,4	100,0%	2.150,8	100,0%
G&A	484,5		463,5		416,8		356,7		324,3	
Personale diretto	2.266,7		2.157,2		2.020,4		1.882,8		1.826,6	
rapporto G&A/diretti	21,4%		21,5%		20,6%		18,9%		17,8%	

Con riferimento al costo unitario dei servizi su gomma si ricorda inoltre l'impatto decisivo del fattore velocità commerciale (VC), come risulta dall'analisi dei costi standard illustrata in precedenza. Nel presente piano non sono stati ipotizzati interventi finalizzati al miglioramento della viabilità e alla creazione di nuove corsie preferenziali. A tale proposito occorre rilevare che la VC nell'ambito urbano di Napoli con circa 11 km/h è molto bassa.

Come si evince dal seguente grafico, nella fascia di VC tra i 10 e i 17,5 km/h il costo unitario reagisce in modo molto sensibile a qualsiasi variazione della velocità commerciale. Da interventi miranti al miglioramento della VC potrebbero arrivare ulteriori beneficio sul costo.

92 

$\alpha + \beta \times VC$ (€/km)



Fonte: A. Avenali, A. Boitani, G. Catalano, T. D'Alfonso, G. Matteucci "UN MODELLO PER LA DETERMINAZIONE DEL COSTO STANDARD NEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE SU AUTOBUS IN ITALIA"

93 *A*

135

7. Riapertura Linea 6

Il presente piano non contempla, per quanto riguarda l'analisi economica, la riapertura della Linea 6, con estensione fino a San Pasquale, sebbene, sulla base delle previsioni degli Enti per la consegna da parte del concessionario, potrebbe ricadere nell'orizzonte di riferimento del piano.

In ogni caso è stata effettuata un'ipotesi di servizio con stima dei costi e ricavi da traffico correlati. Attualmente nei bilanci degli Enti committenti non vi sono risorse aggiuntive stanziare per il nuovo servizio. Il servizio sarà avviato quando le risorse economiche a copertura dei costi saranno garantite dagli Enti.

La Linea 6, che si configura come una metropolitana leggera, è stata aperta nel 2007 limitatamente alla prima tratta Mostra Mergellina, di circa 2,215 chilometri con quattro stazioni: Mostra, Augusto, Lala e Mergellina.


Attualmente i nodi di interscambio della Linea 6 sono:

- Mostra: collegata attraverso un corridoio alla Ferrovia Cumana e, attraverso un breve percorso esterno, alla Linea 2 (stazione Campi Flegrei);
- Mergellina: esiste un collegamento diretto tra le stazioni delle Linee 6 ed 2.

La Linea 6 è dotata attualmente di una officina provvisoria interrata presso la stazione Mostra. Le stazioni sono dotate complessivamente di 25 impianti di risalita di cui 11 ascensori e 14 scale mobili.

In tutte le stazioni sono inoltre presenti complessivamente 36 opere d'arte di 19 artisti.

Il servizio della Linea 6 era articolato inizialmente su una fascia oraria di 14 ore (dalle 7.30 alle 21.30) con una frequenza delle corse di 15 minuti con una produzione complessiva di circa 260.000 vetture km. Come si evince dalla successiva tabella, nella configurazione iniziale la linea trasportava circa 250.000 passeggeri all'anno con un costo complessivo di €/milioni 4,7 ed una copertura con ricavi da traffico del 1,8%. È in corso di realizzazione il prolungamento verso la stazione di Municipio, finalizzata alla realizzazione di un nodo di interscambio con la linea 1 e con la funicolare Centrale. I lavori per l'estensione della Linea hanno portato alla parziale chiusura nel 2012 ed alla chiusura totale dal secondo trimestre 2013 ad oggi.

95 

137



Tabella 7.1 - Analisi Linea 6

Analisi storica	2009	2010	2011	2012	2013	Previsione costi
Orario di apertura	7.30-20.30	7.30-20.30	7.30-14.30	7.30-14.30	7.30-14.30	7.30-20.30
vett km	260.054	223.680	76.466	25.424	16.404	306.925,08
var.		-14,0%	-65,8%	-66,8%	-35,5%	
addetti	65,9	61,2	44,7	37,3	35,1	62,00
		-7,1%	-27,0%	-16,6%	-5,9%	
costo unitario	48,6	49,3	47,1	49,5	49,5	42,1
costo (€/000)						
Personale	3.203	3.018	2.106	1.845	1.737	2.533
Nolo rotabili	200	200	83	83	83	83
Energia elettrica	294	291	389	399	400	652
Materiale e Manutenzione	435	435	513	314	336	465
Pulizia	266	254	190	191	170	255
Vigilanza	235	195	124	121	124	392
Altri costi	50	56	48	47	50	109
	4.683	4.450	3.453	3.000	2.900	4.489
		-5,0%	-22,4%	-13,1%	-3,3%	
costo dir/vett km	€ 18,01	€ 19,89	€ 45,16	€ 118,00	€ 176,81	€ 14,63
ricavi da traffico						
pax tot	262.431	191.090	75.318	44.851	28.696	300.000,00
		-27,2%	-60,6%	-40,5%	-36,0%	14%
pax medi giornalieri (Unico)	831	700	272	209	119	
		-15,8%	-61,1%	-23,2%	-43,1%	
evasione	2,13%	2,27%	5,89%	2,63%	6,00%	
paganti	813	684	256	204	112	
inroiti	€ 94.894,77	€ 81.347,79	€ 32.661,43	€ 27.131,09	€ 18.368,79	€ 191.400,00
ricavi da traffico	€ 86.267,97	€ 73.952,54	€ 29.692,21	€ 24.664,63	€ 16.698,90	€ 174.000,00
x pax	€ 0,33	€ 0,39	€ 0,39	€ 0,55	€ 0,58	
incidenza su costi	1,8%	1,7%	0,9%	0,8%	0,6%	3,9%
costi non coperti da ricavi da traffico	4.597	4.376	3.423	2.975	2.884	4.315

Le previsioni per l'ultimazione dei lavori sulla tratta e le stazioni potrebbero consentire la riapertura della Linea 6 con prolungamento fino a S. Pasquale con l'apertura della quinta stazione (S. Pasquale).

Per la Linea 6, esercizio, manutenzione e presidio delle stazioni, si stima un fabbisogno minimo aggiuntivo di risorse umane pari a 62 unità. Formazione ed

abilitazione del personale nonché le altre attività di avviamento richiedono una fase di pre-esercizio di almeno 6-8 mesi. Il servizio ipotizzato è articolato su una fascia oraria giornaliera di 14 ore con una frequenza di 10 minuti in ora di punta e 15 in morbida.

Sulla base dei dati del precedente esercizio ed i costi aggiuntivi legati all'apertura dell'ulteriore stazione della Linea 6, si stimano un costo su base annua di circa €/milioni 5 e un numero di passeggeri trasportati pari a circa 300.000 passeggeri annui che generano ricavi da traffico per €/milioni 0,2. Il fabbisogno di compensazione è quindi pari a €/milioni 4,8.

Occorre precisare che le performance della Linea 6 (in termini di passeggeri trasportati) potranno migliorare in modo significativo solo a seguito dell'apertura dell'intera tratta fino a Municipio, che ricongiunge la linea con la Linea 1 mentre le prestazioni funzionali sono legate alla disponibilità del deposito/officina (per il quale il progetto prevede la realizzazione in zona via Campegna/Arsenale).

8. Piano di attuazione, monitoraggio azioni, previsioni ed andamento economico

8.1. Piano di attuazione e scenari correttivi

Sarà elaborato un piano di attuazione che conterrà dettagli, modalità e tempistica di attuazione delle azioni previste nel presente documento. Lo stato di attuazione sarà monitorato periodicamente in modo tale da porre in essere tempestivamente misure correttive per lo slittamento o il mancato verificarsi delle ipotesi contenute nonché per affrontare eventi non contemplati nel piano.

In particolare saranno soggette a verifica le ipotesi fatte in merito agli stanziamenti a titolo di corrispettivi TPL da altri Enti (Regione Campania). Il mancato verificarsi dell'incremento degli stanziamenti previsti (+ 5 e/milioni già dal 2017) potrebbe portare ad un'ulteriore rimodulazione del servizio con riduzione significativa della produzione chilometrica.

Qualora non fossero confermati gli stanziamenti anzidetti, per garantire l'equilibrio economico dovrebbe essere sostanzialmente dimezzata la produzione dei servizi urbani su gomma. Resterebbe invece invariata la produzione dei servizi su ferro: la forte componente infrastrutturale del relativo costo rende la riduzione del servizio economicamente non vantaggiosa, e quindi non percorribile. In tal caso non si darebbe attuazione all'ipotesi di assunzione di nuovi autisti, e gli esuberi riguarderebbero il personale operativo con circa 150 esuberi, in relazione ai quali si valuteranno azioni gestionali non traumatiche inerenti all'eccedenze. Con riferimento, invece, all'integrazione della NASPI, si segnala che l'operazione è subordinata alla disponibilità di fondi regionali, per cui si è già avviata una interlocuzione con la Regione. In mancanza di tale disponibilità si potrebbe chiedere

al socio una verifica su fonti alternative di finanziamento. Occorre sottolineare che tale misura volontaria non potrà essere in nessun modo finanziata dall'azienda.

In relazione all'ipotesi di cessione delle attività legate al servizio suburbano si ipotizza, se questa strada risultasse non percorribile, la continuazione di tale servizio nella misura di circa €/milioni 3 per anno. Come già illustrato, questo livello è inferiore al massimo del 20% consentito dalla normativa. Il livello di corrispettivi e ricavi da traffico consente la copertura dei costi variabili legati a questa attività, come si evince dalla seguente tabella basata sui ricavi e costi unitari:

Margine di contribuzione servizio suburbano €/km	
corrispettivo unitario	€ 3,00
ricavi da traffico/km	€ 0,16
totale costi diretti/km	€ 3,16
Costi diretti/km	
costo autisti	€ 2,57
movimentazione veicoli	0,07
pedaggio	0,01
carburanti/metano + pneumatici	0,47
energia trazione	-
variazione riman.	0,00
costo UnicoCampania	0,01
aggio vendita Tdv	0,01
totale costi diretti/km	€ 3,13
marginale di contribuzione/km	€ 0,03

8.2. Scenari ed evoluzioni del TPL

La Regione ha avviato le attività per la definizione dei lotti finalizzati alle nuove procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico nel bacino unico regionale.

La Regione, dopo il ritiro, con DGR 571 del 24/11/2015, dei provvedimenti inerenti alle procedure di gara già avviate nel 2014, ha confermato con la DGR 36 del 02/02/2016 la volontà di assegnare i servizi minimi di TPL su gomma mediante procedura di gara ad evidenza pubblica.

Nella DGR 806 del 28/12/2016 vengono individuati 5 lotti (1. Comune di Salerno e Provincia, 2. Comuni di Avellino e Benevento e Province, 3. Comune di Caserta e Provincia, 4. Città Metropolitana di Napoli, 5. Comune di Napoli). Mentre per i primi 4 lotti la delibera quantifica anche il livello globale dei servizi minimi da affidare (in veicolo km) ed i relativi corrispettivi, per il lotto 5 rimanda la definizione di livello di servizio e risorse ai risultati provenienti da approfondimenti tecnici da parte di un tavolo istituzionale da avviare.

Per tale lotto la definizione dei servizi minimi a partire dalle prassi passate risulta particolarmente complessa. Infatti l'entità del finanziamento della Regione con le risorse provenienti dal fondo nazionale TPL è stato inferiore al fabbisogno per coprire il servizio reale, che può considerarsi prossimo al livello di servizio minimo, tanto che esso viene finanziato dal Comune di Napoli per circa la metà (in passato oltre la metà). Inoltre la produzione di km su ferro è destinata ad aumentare in quanto sono previste:



- nel prossimo futuro la riapertura ed estensione a San Pasquale della Linea 6 della Metropolitana e l'apertura della stazione Duomo della Linea 1;
- a medio lungo termine, l'estensione della Linea 6 fino a Municipio e il prolungamento della Linea 1 con collegamento all'aeroporto di Capodichino.

L'esercizio di tali nuovi tratti di rete comporterà un progressivo aumento dei servizi (almeno su ferro) e la necessità di reperire le conseguenti necessarie risorse economiche.

In mancanza di elementi concreti in merito a livello di servizio, risorse economiche correlate e modalità di affidamento, non è attualmente possibile stimare l'impatto sul Piano di tali variazioni.

La concentrazione della produzione sull'ambito urbano prevista nel Piano è stata ipotizzata anche in relazione all'individuazione del lotto urbano da parte della Regione. Per l'affidamento, sono immaginabili diversi scenari: dall'affidamento in house di tutto il servizio delegato al Comune di Napoli alla messa a gara dei servizi minimi con affidamento in house dei servizi aggiuntivi.

Il presente Piano di Risanamento e rilancio è stato redatto anche con l'obiettivo di poter recuperare le condizioni aziendali tali da essere in grado di partecipare con capacità competitive ad una procedura concorsuale.

Riguardo al lotto della Città Metropolitana, e alla futura relativa gara, esiste una stretta interrelazione tra le decisioni assunte riguardo alle modalità di affidamento dell'ambito cittadino (in house o tramite gara) e il coinvolgimento di ANM nella forma partecipazione (diretta, in forma associata, ecc.) e nei contenuti (ruolo di coordinamento, produzione di quota parte dei km, ecc.). In ogni caso,



Azienda Nazionale Mobilità

Piano strategico di risanamento stabile e di rilancio 2017-2019

qualsiasi forma di sinergia che potrà essere decisa potrà svilupparsi a partire da un livello di attuazione del Piano che metterà a disposizione della Proprietà una Azienda più efficiente.

144

piano 2016-2019 - 1 mar 201768

102

9. Conclusioni

Le azioni esposte nei capitoli precedenti consentiranno ad ANM il raggiungimento del pareggio di bilancio già a partire dal 2019.

E' necessario però che tutte le azioni previste dal presente piano siano attuate e, in particolare, che siano rigorosamente garantite da parte dell'Amministrazione Comunale tutte le condizioni precedentemente descritte, in particolar modo per quanto riguarda il personale, anche attraverso i trasferimenti verso altre partecipate pubbliche e la possibilità di assunzione di nuovo personale per la produzione (autisti).

L'Amministrazione Comunale dovrà inoltre garantire la ricapitalizzazione autorizzata dal MEF entro il primo quadrimestre del 2017 e gli adeguamenti tariffari sia per quanto riguarda il TPL che la sosta.

Nel presente Piano si sono considerati inoltre gli interventi sul materiale rotabile già previsti da altri strumenti di pianificazione sia per quanto riguarda l'aggiornamento della flotta bus (PON Metro, interventi Regione Campania/Ministero Infrastrutture/Ministero Ambiente, auto finanziamento), sia per quanto riguarda il potenziamento della flotta di treni di Linea 1 (gara in corso, Patto per Napoli).

Ulteriore ipotesi assunta è stata l'invariabilità nel triennio 2017-2019 dei contratti di Servizio in essere. Relativamente al TPL, in particolare, non sono stati presi in considerazione gli ampliamenti della rete su ferro né per quanto riguarda Linea 1 (Stazione Duomo, tratta Garibaldi-Capodichino), né per quanto riguarda la riapertura e ulteriore estensione della Linea6, per i quali sarà necessaria una rivisitazione e/o la stipula ex novo dei Contratti di servizio.





Sarà riportato in un ulteriore separato documento il dettaglio delle azioni relative a :

- efficientamento dei processi di manutenzione;
- incremento delle attività commerciali diversificate;
- ampliamento della rete di vendita dei titoli di viaggio e processi di dematerializzazione degli stessi;
- ulteriore razionalizzazione della logistica
- riduzione di costi legati ad azioni di efficientamento delle società partecipate confluenti nella Napoli Holding

APPENDICE 1: SIMULAZIONE CON L'APPLICAZIONE DEL METODO DEI COSTI STANDARD

A tal fine il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha elaborato nel 2014 in collaborazione con il Dipartimento di Ingegneria Informatica, Automatica e Gestionale "A. Ruberti" dell'Università La Sapienza di Roma la bozza del Decreto per la definizione dei costi standard nel TPL. Il modello previsto per il calcolo del costo standard per i servizi su gomma, basato su un'analisi di regressione lineare, individua come fattori determinanti la velocità commerciale, i chilometri di servizio ed il grado di ammodernamento del calcolo il costo chilometrico che è individuato con la seguente formula:

$$CS_{km} = \alpha_0 + \beta VC \times VC + \beta VC_1 \times DVC_1 \times VC - 17 + \beta VC_2 \times DVC_2 \times VC - 32 + \gamma KM_1 \times DKM_1 \times KM + \gamma KM_2 \times DKM_2 \times KM + \sigma \times A_{km}$$

Con:

- $\alpha, \beta, \gamma, \sigma$ = parametri della regressione;
- CS_{km} = costo standard chilometrico;
- VC = velocità commerciale;
- KM = chilometri di servizio e
- A_{km} = grado di ammodernamento del parco rotabile.

Il modello per i servizi di metropolitana si calcola invece come segue:

$$CS_{tkms} = \frac{C_e + C_{m.inf} + C_{i.inf} + C_{gen.alt} + C_{IRAP} + C_{cap}}{Treno-kms}$$

- C_e è il costo delle principali attività dell'area di esercizio.

- $C_{m.inf}$ è il costo delle principali attività di manutenzione di esercizio, vigilanza e security dell'area infrastruttura.
- $C_{i.inf}$ è il costo di utilizzazione (amm/canoni) degli impianti infrastruttura, comprensivo o meno del costo della relativa manutenzione straordinaria.
- $C_{gen.alt}$ è il costo comprensivo di tutti i costi generali (tra cui le principali attività dell'area amministrativa) e di eventuali altri costi industriali non considerati in altre voci di costo.
- C_{IRAP} è l'imposta regionale delle attività produttive.
- C_{cap} è il costo del capitale.
- $Treno-kms$ è il numero di treno-km di servizio.

Per ciascuna delle componenti di costo vengono definiti parametri standard elaborati in base ai km di servizio, al parco rotabili e alla configurazione dell'infrastruttura (stazioni ed impianti di risalita all'interno delle stazioni). I singoli elementi di determinano come segue:

$$C_e = C_{pg} + C_{rot} + C_{ene.tra} + C_{man} + C_{pm}$$

- C_{pg} è il costo annuo di personale di guida.
- C_{rot} è il costo annuo per i rotabili, tra ammortamenti e canoni di affitto/leasing.
- $C_{ene.tra}$ è il costo annuo di energia di trazione.
- C_{man} è il costo annuo per la manutenzione di esercizio, pulizia, vigilanza e sicurezza dei rotabili.
- C_{pm} è il costo annuo di personale di movimento/circolazione.

4.1.

$$C_{pg} = NPG \times CMG$$

- *NPG* è il numero di personale di guida (per le metro *driverless* tale valore è nullo):

$$NPG = \frac{Treno-kmp}{HGA \times V \times IPS}$$

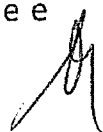
- *Treno-kmp* è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- *V* è la velocità commerciale (**dato variabile**). È intesa come rapporto tra i treno-km per le corse in servizio al pubblico (effettivamente realizzate) e le ore (in decimali) di percorrenza dalla partenza all'arrivo per l'utenza (previste dal programma di esercizio) delle corse in servizio al pubblico (effettivamente realizzate).
- *IPS* è il coefficiente di conversione della velocità commerciale in velocità di servizio espresso come incidenza % della produzione del servizio (compresi quindi gli invii e i tempi di inversione al capolinea) sulla velocità commerciale (**dato standard**).
- *HGA* è il numero di ore di condotta prodotte annue per unità di personale di guida (**dato standard**).

$$C_{pm} = NPM \times CMM$$

- *NPM* è il numero di addetti al movimento e gli agenti di stazione:

$$NPM = NSt * H_{staz} * StH$$

- *NSt* è il numero complessivo di stazioni di linea (**dato variabile**).
- *H_{staz}* è il numero di ore annue di apertura al pubblico per stazione (**dato variabile**).
- *StH* è il numero di unità di addetti al movimento/circolazione per stazione e per ora di apertura della stazione (**dato standard**).



- $CMM = 49834,02$ è il costo annuo per unità di personale di movimento/circolazione (**dato standard**).

$$C_{ene.tra} = Posto-kmp \times CETPKmp$$

- $Posto-kmp$ è il numero di posto-km prodotti nell'anno (**dato variabile**):

$$Posti-kmp = NPosti_{Rot} \times Treno-kmp$$

- $CETPKmp$ è il costo dell'energia elettrica per posto-km prodotto (**dato standard**)

$$C_{rot} = NT \times NPosti_{Rot} \times AMMS_{Posto}$$

- NT è il numero di rotabili:

$$NT = \frac{Treno-kmp}{KAT}$$

- $Treno-kmp$ è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- KAT è il numero di km annui percorsi in media da ciascun rotabile utilizzato (scorta tecnica compresa) per la produzione del servizio (**dato variabile**).
- $AMMS_{Posto}$ è il valore (in Euro) dell'ammortamento standard annuale per posto (**dato standard**).
- $NPosti_{Rot}$ è il numero di posti medi per treno (**dato variabile**). I posti a cui si fa riferimento sono i posti totali, tra seduti e in piedi (a sei persone circa al mq).



Nel caso in cui il costo standard è determinato con riferimento ai valori storici rivalutati degli ammortamenti, C_{rot} è così calcolato:

$$C_{rot} = NT \times \left(\frac{INTP}{INTP + INTAL + INTG} \times AMRUL \times (1 - ICP) + \frac{INTAL}{INTP + INTAL + INTG} \times (CALM + AManNPMRUL \times (1 - ICNP)) + \frac{INTAL}{INTP + INTAL + INTG} \times (CGM + AManNPMRUL \times (1 - ICNP)) \right)$$

dove:

- NT è il numero di rotabili (treni/tram):

$$NT = \frac{Treno-kmp}{KAT}$$

dove:

- $Treno-kmp$ è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- KAT è il numero di km annui percorsi in media da ciascun rotabile utilizzato (scorta tecnica compresa) per la produzione del servizio (**dato variabile**). Dipende dalla percentuale di scorta tecnica utilizzata (più è alta e più KAT è basso), che riflette una caratteristica qualitativa del servizio (robustezza alle interruzioni di servizio). Dipende dalla punta del servizio offerto (più è alta e più KAT è basso), che riflette un'altra caratteristica qualitativa del servizio (il maggior numero di utenti trasportati nel periodo di punta).
 - Nell'ambito della finalità macro, sulla base dei dati e degli obiettivi programmatici istituzionali KAT può, ad esempio, essere fissato a un unico valore costante, può essere fissato a diversi valori in funzione di una certa caratteristica del servizio,



può essere fissato liberamente purché maggiore di un predefinito valore minimo.

- *INTP* è l'incidenza percentuale del numero di rotabili utilizzati di proprietà sul numero di rotabili utilizzati totali dall'affidatario del servizio, comprensivi cioè di quelli di proprietà, in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito (**dato variabile**).
- *INTAL* è l'incidenza percentuale del numero di rotabili utilizzati in affitto/leasing sul numero di rotabili utilizzati totali dall'affidatario del servizio, comprensivi cioè di quelli di proprietà, in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito (**dato variabile**).
- *INTG* è l'incidenza percentuale del numero di rotabili utilizzati in comodato d'uso gratuito sul numero di rotabili utilizzati totali dall'affidatario del servizio, comprensivi cioè di quelli di proprietà, in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito (**dato variabile**).
- *AMRUL* è l'ammortamento per unità di rotabile di proprietà, rivalutato a costi correnti e relativo a una vita economico-tecnica uniforme così come specificato nell'Allegato 1, al lordo di eventuali contributi pubblici in conto capitale (**dato variabile**). L'ammortamento è comprensivo di tutta la manutenzione straordinaria capitalizzata per il parco rotabile di proprietà.
 - Nell'ambito della finalità macro, sulla base dei dati e degli obiettivi programmatici istituzionali in termini di investimenti nel parco rotabile, si può porre $INTP = 1$, $INTAL = INTG = 0$, $ICP = 0$ e $AMRUL = \frac{valacq}{VU \cdot NT}$, dove *valacq* è pari a una stima attuale del valore di acquisto di *NT* rotabili di una specifica tipologia (o di uno specifico mix di tipologie) congrua per la produzione del servizio e caratterizzati da una vita utile media pari a *VU*.

- *AManNPMRUL* è l'ammortamento di tutta la manutenzione straordinaria capitalizzata per il parco rotabile non di proprietà (cioè in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito) per unità di rotabile non di proprietà, rivalutato a costi correnti e relativo a una vita economico-tecnica uniforme così come specificato nell'Allegato 1, al lordo di eventuali contributi pubblici in conto capitale (**dato variabile**).
- *CALM* è il canone annuo per unità di rotabile in affitto/leasing (**dato variabile**).
- *CGM* è il canone annuo imposto per unità di rotabile in comodato d'uso gratuito (**dato standard**).
 - Nell'ambito di entrambe le finalità macro e micro, sulla base dei dati e degli obiettivi programmatici istituzionali, *CGM* può assumere valori maggiori di zero al fine di assicurare anche la ricostituzione dei rotabili che sono stati resi disponibili all'affidatario (per esempio dall'ente locale) in comodato d'uso gratuito.
 - Sulla base dei dati osservati, *CGM* potrebbe assumere, ad esempio, valori costanti a tratti in funzione dell'anzianità media dei rotabili in comodato d'uso gratuito.
- *ICP* è l'incidenza dei contributi in conto capitale a fondo perduto per unità di rotabile di proprietà (**dato variabile**).
 - Nell'ambito della finalità macro, al fine di assicurare anche la ricostituzione dei rotabili che sono stati finanziati con contributi in conto capitale a fondo perduto si deve porre $ICP = 0$.
 - Nell'ambito della finalità micro, sulla base degli obiettivi programmatici istituzionali in termini di investimenti nel parco rotabile, si può porre $ICP = 0$.

- *ICNP* è l'incidenza dei contributi in conto capitale a fondo perduto per unità di rotabile non di proprietà (**dato variabile**).
 - Nell'ambito della finalità macro, al fine di assicurare anche la ricostituzione dei rotabili che sono stati finanziati con contributi in conto capitale a fondo perduto si deve porre $ICNP = 0$.
 - Nell'ambito della finalità micro, sulla base degli obiettivi programmatici istituzionali in termini di investimenti nel parco rotabile, si può porre $ICNP = 0$.

$$C_{man} = Posto-kmp \times CMT$$

- *Posto-kmp* è il numero di posto-km prodotti nell'anno (**dato variabile**).
- *CMT* è il costo annuo (in euro) di manutenzione di esercizio (non capitalizzata), pulizia e vigilanza dei rotabili per posto-km prodotto (**dato standard**).

$$C_{m.inf} = H_{staz} \times NIT \times CMesIF$$

- H_{staz} è il numero di ore annue di apertura al pubblico per stazione (**dato variabile**).
- *NIT* è il numero complessivo di impianti di traslazione (**dato variabile**).
- *CMesIFHT* (**dato standard**) è il costo per ora di apertura per impianto di traslazione
 - della manutenzione di esercizio (quindi non capitalizzata) per impianti infrastruttura (impianti fissi, depositi, officine, ecc.)
 - della pulizia, vigilanza, sicurezza per impianti infrastruttura

$$C_{ene.sta} = H_{staz} \times NIT \times CESHT$$



- H_{staz} è il numero di ore annue di apertura al pubblico per stazione (**dato variabile**).
- NIT è il numero complessivo di impianti di traslazione (**dato variabile**).
- $CESHT$ è il costo dell'energia elettrica per ora di apertura per impianto di traslazione (**dato standard**).

$$C_{inf.sta} = NIT \times CIInfMs \times Dms + NIT \times CIInf \times (1 - Dms)$$

- NIT è il numero complessivo di impianti di traslazione (**dato variabile**).
- Dms è una variabile binaria che vale 1 se il costo della manutenzione straordinaria è incluso nel servizio, 0 altrimenti (**dato variabile**).
- $CIInfMs$ è il costo di utilizzazione degli impianti infrastruttura (comprensivo dell'equa remunerazione del capitale investito e inclusa la loro manutenzione straordinaria) per impianto di traslazione (**dato standard**). È pari a 34'324,44 euro per impianto di traslazione. È composto da:
 - 18'257,68 euro di ammortamento per impianto di traslazione (ipotizzando una vita utile del capitale investito di 30 anni)
 - 16'066,76 euro per km di remunerazione del capitale investito (ipotizzando una anzianità media del capitale investito di 15 anni e un'equa remunerazione di tale capitale pari al 5.5%)
- $CIInf$ è il costo di utilizzazione degli impianti infrastruttura (comprensivo dell'equa remunerazione del capitale investito ed esclusa la loro manutenzione straordinaria) per impianto di traslazione (**dato standard**).

A

$$C_{gen.alt} = treno-kmp \times CGCI$$

CGCI rappresenta il costo comprensivo di tutti i costi generali e di altri costi industriali (tra cui il costo del personale di movimento e del personale di circolazione) per treno-km prodotto (**dato standard**)

$$C_{IRAP} = HIRAP \times HTot$$

- *HIRAP* = 10,52 è l'incidenza dell'imposta regionale delle attività produttive su le ore di guida complessive (**dato standard**)
- $Htot = \frac{Corse-kmp}{V \times IPS}$ sono le ore di condotta prodotte (condotta eventualmente automatica).

$$C_{cap} = WACC \times \left(NT \times NPosti_{Rot} \times AMMS_{Posto} \times \left(\frac{30}{2} + 1 \right) \right)$$

$$WACC = 0.0839$$

Un simile modello è stato individuato per i servizi tramviari:

$$CS_{tkms} = \frac{C_e + C_{mif} + C_{gen} + C_{IRAP} + C_{cap}}{Treno-kms}$$

dove:

- C_e è il costo delle principali attività dell'area di esercizio.
- C_{mif} è il costo delle principali attività di manutenzione di esercizio, vigilanza e security dell'area infrastruttura.



- C_{gen} è il costo comprensivo di tutti i costi generali (tra cui le principali attività dell'area amministrativa) e di eventuali altri costi industriali non considerati in $C_e + C_{mif}$.
- C_{IRAP} è l'imposta regionale delle attività produttive.
- C_{cap} è il costo del capitale.
- $Treno-kms$ è il numero di treno-km di servizio.

Anche in questo caso per ciascuna delle componenti di costo vengono definiti parametri standard elaborati in base ai km di servizio, al parco rotabili e alla configurazione dell'infrastruttura:

$$C_e = C_{pg} + C_{pm} + C_{ene} + C_{rot} + C_{man}$$

dove:

- C_{pg} è il costo annuo di personale di guida.
- C_{pm} è il costo annuo di altro personale di movimento.
- C_{ene} è il costo annuo di energia di trazione.
- C_{rot} è il costo annuo per i rotabili, tra ammortamenti e canoni di affitto/leasing.
- C_{man} è il costo annuo per la manutenzione di esercizio, pulizia, vigilanza e sicurezza dei rotabili.

$$C_{pg} = NPG \times CMG$$

- NPG è il numero di personale di guida:

$$NPG = \frac{Treno-kmp}{HGA \times V \times IPS}$$

9

- *Treno-kmp* è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- *V* è la velocità commerciale (**dato variabile**). È intesa come rapporto tra i treno-km per le corse in servizio al pubblico (effettivamente realizzate) e le ore (in decimali) di percorrenza dalla partenza all'arrivo per l'utenza (previste dal programma di esercizio) delle corse in servizio al pubblico (effettivamente realizzate).
- *IPS* = 0,9 è il coefficiente di conversione della velocità commerciale in velocità di servizio espresso come incidenza % della produzione del servizio (compresi quindi gli invii, le pause di inizio e fine corse, nonché quelle necessarie agli invii) sulla velocità commerciale (**dato standard**).
- *HGA* = 1.1196,00 è il numero di ore guida annue per unità di personale di guida (**dato standard**).
- *CMG* = 44.017 è il costo annuo per unità di personale di guida (**dato standard**).

$$C_{pm} = NPM \times CMM$$

NPM è il numero di personale di movimento:

- $NPM = NPG \times PMG$
- *NPG* è il numero di personale di guida
- *PMG* = 0,035 è il numero di altro personale di movimento per unità di personale di guida (**dato standard**).
- *CMM* = 44.985,00 è il costo annuo per unità di personale di movimento (**dato standard**)

9

$$C_{ene} = Treno-kmp \times PEEKmp$$

- *Treno-kmp* è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- *PEEKmp* = 0,513 è il prezzo dell'energia elettrica per treno-km prodotto (**dato standard**).

$$C_{rot} = NT \times NPosti_{Rot} \times AMMS_{Posto}$$

- *NT* è il numero di rotabili:

$$NT = \frac{Treno - kmp}{KAT}$$

- *Treno-kmp* è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- *KAT* è il numero di km annui percorsi in media da ciascun rotabile utilizzato (scorta tecnica compresa) per la produzione del servizio (**dato variabile**).
- *AMMS_{Posto}* = 306,37 è il valore (in Euro) dell'ammortamento standard per posto (**dato standard**).
- *NPosti_{Rot}* è il numero di posti medi per treno (**dato variabile**). I posti a cui si fa riferimento sono i posti totali, tra seduti e in piedi (a sei persone circa al mq).

Nel caso in cui il costo standard è determinato con riferimento ai valori storici rivalutati degli ammortamenti, è così calcolato:



$$C_{rot} = NT \times \left(\frac{INTP}{INTP + INTAL + INTG} \times AMRUL \times (1 - ICP) + \frac{INTAL}{INTP + INTAL + INTG} \times (CALM + AManNPMRUL \times (1 - ICNP)) + \frac{INTG}{INTP + INTAL + INTG} \times (CGM + AManNPMRUL \times (1 - ICNP)) \right)$$

dove:

- NT è il numero di rotabili (treni/tram):

$$NT = \frac{Treno-kmp}{KAT}$$

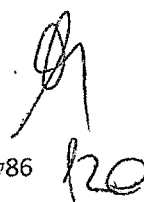
dove:

- $Treno-kmp$ è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- KAT è il numero di km annui percorsi in media da ciascun rotabile utilizzato (scorta tecnica compresa) per la produzione del servizio (**dato variabile**). Dipende dalla percentuale di scorta tecnica utilizzata (più è alta e più KAT è basso), che riflette una caratteristica qualitativa del servizio (robustezza alle interruzioni di servizio). Dipende dalla punta del servizio offerto (più è alta e più KAT è basso), che riflette un'altra caratteristica qualitativa del servizio (il maggior numero di utenti trasportati nel periodo di punta).
 - Nell'ambito della finalità macro, sulla base dei dati e degli obiettivi programmatici istituzionali KAT può, ad esempio, essere fissato a un unico valore costante, può essere fissato a diversi valori in funzione di una certa caratteristica del servizio, può essere fissato liberamente purché maggiore di un predefinito valore minimo.

- *INTP* è l'incidenza percentuale del numero di rotabili utilizzati di proprietà sul numero di rotabili utilizzati totali dall'affidatario del servizio, comprensivi cioè di quelli di proprietà, in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito (**dato variabile**).
- *INTAL* è l'incidenza percentuale del numero di rotabili utilizzati in affitto/leasing sul numero di rotabili utilizzati totali dall'affidatario del servizio, comprensivi cioè di quelli di proprietà, in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito (**dato variabile**).
- *INTG* è l'incidenza percentuale del numero di rotabili utilizzati in comodato d'uso gratuito sul numero di rotabili utilizzati totali dall'affidatario del servizio, comprensivi cioè di quelli di proprietà, in affitto/leasing e in comodato d'uso gratuito (**dato variabile**).
- *AMRUL* è l'ammortamento per unità di rotabile di proprietà, rivalutato a costi correnti e relativo a una vita economico-tecnica uniforme così come specificato nell'Allegato 1, al lordo di eventuali contributi pubblici in conto capitale (**dato variabile**). L'ammortamento è comprensivo di tutta la manutenzione straordinaria capitalizzata per il parco rotabile di proprietà.
 - Nell'ambito della finalità macro, sulla base dei dati e degli obiettivi programmatici istituzionali in termini di investimenti nel parco rotabile, si può porre $INTP = 1$, $INTAL = INTG = 0$, $ICP = 0$ e $AMRUL = \frac{valacq}{VU \cdot NT}$, dove *valacq* è pari a una stima attuale del valore di acquisto di *NT* rotabili di una specifica tipologia (o di uno specifico mix di tipologie) congrua per la produzione del servizio e caratterizzati da una vita utile media pari a *VU*.
- *AManNPMRUL* è l'ammortamento di tutta la manutenzione straordinaria capitalizzata per il parco rotabile non di proprietà (cioè in affitto/leasing e in

comodato d'uso gratuito) per unità di rotabile non di proprietà, rivalutato a costi correnti e relativo a una vita economico-tecnica uniforme così come specificato nell'Allegato 1, al lordo di eventuali contributi pubblici in conto capitale (**dato variabile**).

- *CALM* è il canone annuo per unità di rotabile in affitto/leasing (**dato variabile**).
- *CGM* è il canone annuo imposto per unità di rotabile in comodato d'uso gratuito (**dato standard**).
 - Nell'ambito di entrambe le finalità macro e micro, sulla base dei dati e degli obiettivi programmatici istituzionali, *CGM* può assumere valori maggiori di zero al fine di assicurare anche la ricostituzione dei rotabili che sono stati resi disponibili all'affidatario (per esempio dall'ente locale) in comodato d'uso gratuito.
 - Sulla base dei dati osservati, *CGM* potrebbe assumere, ad esempio, valori costanti a tratti in funzione dell'anzianità media dei rotabili in comodato d'uso gratuito.
- *ICP* è l'incidenza dei contributi in conto capitale a fondo perduto per unità di rotabile di proprietà (**dato variabile**).
 - Nell'ambito della finalità macro, al fine di assicurare anche la ricostituzione dei rotabili che sono stati finanziati con contributi in conto capitale a fondo perduto si deve porre $ICP = 0$.
 - Nell'ambito della finalità micro, sulla base degli obiettivi programmatici istituzionali in termini di investimenti nel parco rotabile, si può porre $ICP = 0$.
- *ICNP* è l'incidenza dei contributi in conto capitale a fondo perduto per unità di rotabile non di proprietà (**dato variabile**).



- Nell'ambito della finalità macro, al fine di assicurare anche la ricostituzione dei rotabili che sono stati finanziati con contributi in conto capitale a fondo perduto si deve porre $ICNP = 0$.

Nell'ambito della finalità micro, sulla base degli obiettivi programmatici istituzionali in termini di investimenti nel parco rotabile, si può porre $ICNP = 0$.

$$C_{man} = NT \times CMT$$

- NT è il numero di rotabili.
- $CMT = 50127,00$ è il costo annuo (in euro) di manutenzione (ordinaria non capitalizzata), pulizia e vigilanza dei rotabili per unità di rotabile (**dato standard**).

$$C_{mlf} = Treno-kmp \times CMesIF$$

- $Treno-kmp$ è il numero di treno-km prodotti nell'anno, cioè la somma della percorrenza annua compresi gli invii (**dato variabile**).
- $CMesIF = 1,14$ (**dato standard**) è il costo in euro per Km prodotto
 - della manutenzione di esercizio (quindi non capitalizzata) per impianti fissi depositi e officine
 - della pulizia impianti fissi, stazioni, opere civili, depositi e officine
 - della vigilanza impianti fissi, stazioni, opere civili, depositi e officine

$$C_{INF} = Dms \times C_{mst.if} \times Km_{binario} + (1 - Dms) \times C_{if} \times Km_{binario}$$

- $C_{mst.if} = 84'576$ (**dato standard**)
 - è il costo corrente (inclusa l'equa remunerazione del capitale investito) degli impianti per km di corrispondente

- all'ammortamento e manutenzione straordinaria degli impianti (binari, linea aerea, SSE, depositi, rimesse e officine)
 - all'ammortamento della manutenzione capitalizzata impianti, non di proprietà
 - al canone locazione impianti
- $C_{mst.if}$ è composto da:
- 44'987,23 Euro per km di ammortamento (ipotizzando una vita utile di 30 anni)
 - 39'588,77 Euro per km di remunerazione del capitale investito (ipotizzando una anzianità media di 15 anni)
- Dms è una variabile binaria che vale 1 se il costo della manutenzione straordinaria è incluso nel servizio, 0 altrimenti (**dato variabile**).
 - $C_{if} = 4'439,5$ (**dato standard**) è il costo dell'infrastruttura per km di binario se la manutenzione straordinaria non è inclusa nel contratto di servizio

$$C_{gen} = (C_e + C_{mif}) \times CGCI$$

- $CGCI = 0,12$ (**dato standard**)

è l'incidenza dei costi generali (comprese polizze, assicurazioni e altri costi) sui principali costi della produzione industriale, misurati sulla base della definizione dell'aggregato $C_e + C_{mif}$

$$C_{IRAP} = HIRAP \times HGA \times NPG$$

- $HIRAP \approx 1,3275$ è l'incidenza dell'imposta regionale delle attività produttive su le ore di guida complessive (**dato standard**).
- $HGA \times NPG$ sono le ore di guida complessive standard

$$C_{cap} = WACC \times \left(NT \times NPosti_{Rot} \times AMMS_{Posto} \times \left(\frac{30}{2} + 1 \right) \right)$$

$$WACC = 0.0749$$

ANM gestisce le seguenti modalità di trasporto con i seguenti chilometri contrattuali:

- Servizi autobus e filobus urbani: 13,1 milioni di km;
- Servizi tram (urbani): 0,7 milioni di km;
- Servizi autobus e filobus suburbani: 5,4 milioni di km;
- Linee metropolitane: 1,3 milioni di treni km (5,5 milioni di vetture km)
- Funicolari: 0,2 milioni di treni km (0,5 milioni di vetture km)

Sono stati elaborati metodologie per tutte le modalità di trasporto di cui sopra ad eccezione delle funicolari per cui di conseguenza si utilizza il costo reale.

In applicazione della metodologia si ottengono i seguenti costi standard, come si evince dalla seguente tabella:

- Servizi urbani autobus/filobus: € 8,42 basato sulla velocità commerciale reale di 10,8 km/h; € 7,11 calcolato su una velocità commerciale standard minima di 13 km/h;

- Servizi suburbani autobus/filobus: € 7,43 basato sulla velocità commerciale reale di 12,6 km/h; € 6,71 calcolato su una velocità commerciale standard minima di 13,5 km/h;
- Tram: € 17,32/tram km;
- Metropolitane: € 34,87/treno km

modalità di trasporto		gomma	gomma	tram	metro	unificato (no costo std)	
urbano		urbano (Città Metropoli)	suburbano	urbano (Città Metropoli)	urbano (Città Metropoli)	urbano (Città Metropoli)	totale
produzione reale 2015	A	12.481.197,40	4.100.445,00	657.951,60	1.291.590,40	215.448,07	
produzione contrattuale	A1	13.100.000,00	5.440.000,00	700.000,00	1.375.000,00	250.000,00	
costi reali 2015		€ 105.352.048,06	€ 34.611.284,87	€ 5.553.762,18	€ 43.970.454,20	€ 16.239.653,56	€ 205.727.232,87
costo reale bus/km treno/km		€ 8,44	€ 8,44	€ 8,44	€ 34,04	€ 75,38	
velocità commerciale							
reale	B1	10,85	12,63	8,61	32,00		
std	B2	13,00	13,50	8,61	32,00		
delta	B3	-2,14	-0,87	0,00	0,00		
costo standard unitario							
con vc reale	C1	€ 8,42	€ 7,24	€ 17,32	€ 34,87	€ 75,38	
con vc std	C2	€ 7,11	€ 6,71	€ 17,32	€ 34,87	€ 75,38	
delta	C3	€ 1,30	€ 0,53	€ -	€ -	€ -	
costo unitario reale*	D1	€ 8,44	€ 8,44	€ 8,44	€ 34,04	€ 75,38	
della std con vc reale	D2	€ 8,42	€ 7,24	€ 17,32	€ 34,87	€ 75,38	
della std con vc std	D3	€ 7,11	€ 6,71	€ 17,32	€ 34,87	€ 75,38	
		€ 1,33	€ 1,73	€ 8,88			€ 1,07
costi reali 2015	E1	€ 105.352.048,06	€ 34.611.284,87	€ 5.553.762,18	€ 43.970.454,20	€ 16.239.653,56	€ 205.727.232,87
Costo teorico (con vc reale) basato su km di servizio	E2 = A1*C1	110.267.204,75	39.363.769,59	12.124.047,67	47.948.085,70	16.239.653,56	225.942.761,27
Costo teorico (con vc std) basato su km di servizio	E3 = A1*C2	93.185.540,00	36.482.979,20	12.124.047,67	47.948.085,70	16.239.653,56	205.980.306,13
ricavi da traffico reali (2015)	F	€ 13.876.725,22	€ 652.305,89	€ 1.224.116,92	€ 15.311.019,10	€ 5.173.615,77	€ 37.247.782,54
ricavi da traff. teor. su prod. contrattuale	F1=E2*(F/E1)	€ 14.524.138,16	€ 741.874,11	€ 2.694.117,65	€ 17.786.525,57	€ 5.173.615,77	€ 40.920.271,27
ricavi da traff. teor. su prod. contrattuale	F2=E3*(F/E1)	€ 12.274.181,26	€ 687.580,94	€ 2.694.117,65	€ 17.786.525,57	€ 5.173.615,77	€ 38.516.021,19
coperture reali	F/E1	13%	2%	22%	37%	32%	18%
copertura teorica1	F1/E2	13%	2%	22%	37%	32%	18%
copertura teorica2	F2/E3	13%	2%	22%	37%	32%	19%
ricavi da traffico standard 35%	F2* = E1*0,35	€ 36.873.216,82	€ 12.113.949,70	€ 1.643.816,76	€ 15.389.669,47	€ 5.683.878,75	€ 72.004.531,51
	F3* = E1*0,35	€ 38.593.521,66	€ 13.777.319,35	€ 4.243.416,68	€ 16.781.830,00	€ 5.683.878,75	€ 79.079.968,44
	F4* = E1*0,35	€ 32.614.936,00	€ 12.769.042,72	€ 4.243.416,68	€ 16.781.830,00	€ 5.683.878,75	€ 72.093.107,15
fabbisogno teorico (produzione 2015)	E1-F	€ 91.475.322,84	€ 33.958.979,04	€ 4.329.645,56	€ 27.659.435,10	€ 11.066.037,79	€ 168.475.440,33
fabbisogno teorico (prod. contrattuale)	E2-F1	€ 95.966.129,59	€ 38.741.463,79	€ 10.688.931,02	€ 31.637.065,90	€ 11.066.037,79	€ 188.584.978,73
fabbisogno teorico (prod. contr. (b.a.))	E3-F2	€ 79.938.816,75	€ 35.830.678,37	€ 10.688.931,02	€ 31.637.065,90	€ 11.066.037,79	€ 158.732.623,85
fabbisogno teorico unit. 1		€ 6,68	€ 8,24	€ 12,56	€ 20,32	€ 44,26	
fabbisogno teorico unit. 2		€ 7,28	€ 7,12	€ 16,56	€ 23,01	€ 44,26	
fabbisogno teorico unit. 3		€ 6,06	€ 8,58	€ 15,56	€ 23,01	€ 44,26	
fabbisogno teorico*	E1-F2*	€ 65.478.841,24	€ 22.497.358,18	€ 3.086.545,42	€ 20.660.314,73	€ 10.565.774,81	€ 111.227.701,57
fabbisogno teorico1*	E2-F3*	€ 57.373.883,09	€ 25.586.450,23	€ 7.860.439,90	€ 31.168.255,73	€ 10.565.774,81	€ 146.562.794,52
fabbisogno teorico2*	E3-F4*	€ 40.870.501,00	€ 23.713.936,48	€ 7.640.830,98	€ 31.168.255,73	€ 10.565.774,81	€ 123.957.188,69
fabbisogno teorico unit. 1*		€ 5,20	€ 4,74	€ 9,10	€ 20,79	€ 42,22	
fabbisogno teorico unit. 2*		€ 5,47	€ 4,70	€ 11,26	€ 22,67	€ 42,22	
fabbisogno teorico unit. 3*		€ 4,62	€ 5,38	€ 11,26	€ 22,67	€ 42,22	

In considerazione del fatto che i contratti di servizio in essere sono del tipo "net cost", ai fini della definizione del fabbisogno di compensazione dell'obbligo da

contratto di servizio, si deve inoltre prendere in considerazione la copertura con ricavi da traffico.

La copertura reale con i ricavi da traffico è mediamente del 18%, con il 14% circa di copertura dei servizi urbani su gomma (incl. tram), del 2% dei servizi suburbani, del 37% dei servizi di metropolitana e del 32% per le funicolari.

Calcolando il fabbisogno di compensazione per il servizio contrattualmente richiesto sulla base dei costi standard con la velocità commerciale e la copertura con ricavi da traffico reale si ottiene un valore complessivo di €/milioni 188,7 + IVA.

Ipotizzando invece azioni di efficientamento finalizzati all'innalzamento della velocità commerciale a rispettivamente 13 e 13,5 km/h ed il raggiungimento di una copertura del 35% del costo con ricavi da traffico, tale fabbisogno ammonta a €/milioni 133,8 + IVA.

I valor di cui sopra son ben superiori alle attual risorse trasferite dalla Regione Campania al Comune di Napoli per i servizi urbani, apri a €/milioni 58,4 IVA compresa (€/milioni 53 netti) e i corrispettivi corrisposti dalla Città Metropolitana di Napoli sulla base del contratto Ponte, pari a €/milioni 15,6 Iva compresa (14,2 netti).

Con la DGR 964/2010 la Regione ha fissato i livelli dei servizi minimi su gomma e su ferro nel proprio territorio e definiti i corrispettivi chilometrici da erogare a compensazione del costo al netto della copertura con ricavi da traffico, come segue:

- Servizi autofilotranviari urbani: € 2,76/km con un servizio minimo di 17,8 milioni di km
- Servizi su ferro (metro e funicolari): € 5,51/ vettura km con un livello minimo di servizio di 2,4 milioni di vetture km

Per un trasferimento complessivo di €/milioni 62,5 per l'anno 2011, successivamente con le DGR 37 e 503/2012 ridotto a €/milioni 58,4 (livello confermato nelle successive delibere).

L'integrazione di € 2,76/km della Regione è ben lontana da quella risultante dal modello di costo standard, che prendendo come riferimento il modello "efficientato" per velocità commerciale e copertura con ricavi da traffico ammonta a €4,62/km.

Lo stesso vale per il corrispettivo della Città Metropolitane che con € 2,62/km è significativamente inferiore ai € 4,36 risultanti dal modello "efficientato".

Per quanto riguarda i servizi su ferro l'integrazione riconosciuta di € 5,51 a vettura km (circa € 22 a treno km) non è invece molto lontana dal fabbisogno reale della metropolitana (si ricorda che la copertura reale con ricavi da traffico sul ferro è già pari al 35%) e leggermente inferiore a quello standard, ma viene applicata su una produzione di 2,4 milioni di vetture km (circa 0,6 milioni di treni km) ben al di sotto della produzione reale pari a 1,3 milioni di treni km. Applicando la minor produzione sul modello di costo standard delle metropolitane, che tiene conto del peso dei costi fissi legati all'infrastruttura il costo unitario a treno km con € 62,80 (€15,70/vettura km) rispetto a € 34,80 (€ 8,70) sostanzialmente si raddoppia, così come il fabbisogno calcolato con la copertura standard (€ 10,20).

Occorre inoltre rilevare che un servizio minimo di 2,4 milioni di vetture km su ferro, corrisponderebbe ad una frequenza dei treni della metropolitana di 30 minuti (a parità di orario di apertura); escludendo del tutto i trasporti su funicolare, un livello in palese contrasto con i progetti iniziali per la costruzione della Metropolitana e con il pianificato prolungamento della Linea 1 fino all'Aeroporto, nonché l'acquisto dei

nuovi treni, ricompresi come obiettivi prioritari anche nei documenti di sintesi dei POR Campania FESR 2014-2020 - Asse IV – energia sostenibile (che riguarda il completamento del Sistema Metropolitano Regionale) – approvati con Deliberazione Giunta Regionale Campania n. 282 del 18/07/2014.

È del tutto evidente che le risorse stanziata dalla Regione Campania non sono in grado di garantire i servizi minimi nel Comune di Napoli e che la definizione del servizio minimo su ferro è in contrasto con i progetti per la costruzione della metropolitana Linea 1 e con le reali esigenze di trasporto a Napoli.

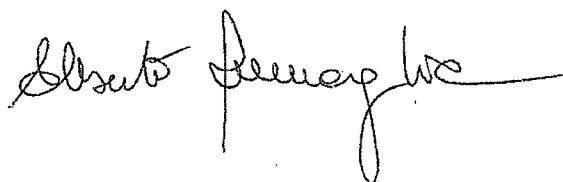
Il Comune di Napoli per garantire il livello minimo di trasporto nell'ambito cittadino ha quindi provveduto ad integrare i trasferimenti regionali con le proprie risorse. Tali risorse, nel corso degli anni hanno avuto un andamento decrescente. In particolare per l'anno 2015 si è registrato un taglio del 30% degli stanziamenti che passano da €/milioni 75 Iva compresa (incluso €/milioni 5,8 di Iva sui corrispettivi regionali e pari a €/milioni 64 di ricavo netto) del 2014 a €/milioni 54 (€/milioni 46 al netto dell'Iva e del 3% trattenuto dalla Napoli Holding per le proprie spese di sostenimento) nel 2015.

Lo stesso livello di risorse sia regionali che comunali è previsto anche per gli anni 2017-2019 (solo per l'anno 2016 è previsto un importo aggiuntivo di circa €/milioni 8 stanziato dal Comune di Napoli).

L'ammontare dei corrispettivi complessivi pari a €/milioni 113 (€/milioni 53 da parte della Regione, 46 del Comune e 14 della Città Metropolitana) non è in grado di coprire i costi del livello dei servizi definito nei contratti per cui, sulla base del costo standard "efficientato" occorrerebbero almeno €/milioni 133. La simulazione, come



si evince anche dalla tabella esposta, è riferita all'attuale livello contrattuale e non a quello ridotto previsto per gli anni 2017-2019 nel presente piano.



Fuso li cerca 108/03/2017

ALLEGATO 6



COMUNE DI NAPOLI

Direzione Patrimonio
Servizio Demanio e Patrimonio

PG/2017/ 188352

URGENTISSIMO

Napoli, li 8 / 3 / 2017

Servizio Partecipazioni

p.c. Assessore al Bilancio e Finanza

Direzione Patrimonio

Napoli Holding
napoliholding@pec.it

ANM
anmspa@pec.anm.it

Napoli Servizi S.p.A.
affarigeneralinapoliservizi@legalmail.it

Oggetto: Conferimento ad ANM di beni immobiliari di proprietà dell'ente
Inoltre dati e planimetrie dei beni oggetto del futuro conferimento alla ANM
Inoltre nota Napoli Servizi prot. n. 16549/17 acquisita al protocollo generale dell'ente con n.
PG/2017/184757

Si inoltra la nota in oggetto con in allegato il CD Rom contenente tutta la documentazione in possesso dell'ente.

Il Dirigente
Dott.ssa *Natalia D'Esposito*

129

191

W

sede legale e direzione

Centro Direzionale
Is. C1 via G. Porzio
80143 Napoli | Italy
pbx +39 081 19703197
fax +39 081 19703447

Capitale Sociale
10.323.960,00 i.v.
CF/P. IVA 07577090637
CCIAA 632275
Reg. Trib. NA 43342/00

PG/2017/184752
del 7/3/2017

Porto di
Termini
e Detti
parie vinfes
oli con
ai - el
e D
7/3/17
L

NapoliServizi

Tipo doc. RTDI

NapoliServizi SpA
Protocollo in Uscita
N. 0016549/17 del 06/03/2017

Servizio Patrimonio e Demanio
alla c.a. Dott.ssa Natalia D'Esposito
demanio.patrimonio@pec.comune.napoli.it

Oggetto: Dati e planimetrie dei beni oggetto del futuro conferimento alla ANM.

Con riferimento alla Vs nota prot. n. PG/2017/175695 del 03/03/2017 provvediamo a trasmettere, in allegato alla presente, un CDRom contenente i dati richiesti relativamente ai seguenti sei siti sin qui da Voi individuati e segnalati alla scrivente:

LOTTO	CODICE	TIPOLOGIA	INDIRIZZO	CIV.	PIANO	SEZ.	FOG.	PLA	SUB
1	EX DEPOSITO ANM "POSILLIPO"	70570P001	AUTORIMESSA	NAPOLI - VIA POSILLIPO	165	TE	CHI	36	512
		70570P002	MAGAZZINO	NAPOLI - VIA POSILLIPO	165	1	CHI	36	512
		831370013	UFFICIO	VIA POSILLIPO	165	TE	CHI	36	514
2	DEPOSITO ANM "STELLA POLARE"	70630J001	AUTORIMESSA	NAPOLI - CORSO ARNALDO LUCCI	1	TE	MER	4	187
		70630J002	CABINA ENEL	NAPOLI - CORSO ARNALDO LUCCI	1	TE	MER	4	187
3	DIREZIONE GENERALE ANM	E0740Q001	UFFICIO	NAPOLI - VIA G.B. MARINO	1	TE-8	CHI	8	134
		E0740Q002	BOUVETTE	NAPOLI - VIA G.B. MARINO	1	TE	CHI	8	134
4	AUTOSILO BRIN	70490I000703	LOCALE TECNICO	NAPOLI - VIA B. BRIN	SNC	TE	MER	4	651
		70490I000804	CABINA ENEL	NAPOLI - VIA B. BRIN	SNC	8	MER	4	651
		70490I000701	AUTORIMESSA	NAPOLI - VIA B. BRIN	SNC	TE-8	MER	4	651
5	EX DEPOSITO ANM "FUORIGROTTA"	70770Q001	AUTORIMESSA	NAPOLI - VIA 2 LUGLIO 1820	5	TE	CHI	8	183
		70770Q002	UFFICIO	NAPOLI - VIA 2 LUGLIO 1820	5	TE-1	CHI	8	183
6	DEPOSITO ANM "CROCE LAGNO"	710103001	AUTORIMESSA	NAPOLI - VIA B. CROCE	12	TE	2	163	

Relativamente a tali sei siti abbiamo raccolto nel predetto CDRom tutta la documentazione in ns possesso, laddove presente ai ns atti:

- Titolo di provenienza/stralcio inventario
- Visure catastali
- Planimetrie
- Altro (relazioni ex ATAN ed altri documenti utili)

Restiamo a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento in merito confermandoVi, ancora, che il materiale trasmesso è l'unico ad oggi in ns possesso.

U.O.C. Inventari, Consistenza, Archivio
Geom. Domenico Gagliardi

D. D. Area Tecnica Gestionale
Arch. Daniela Balletti

D. B. A.

Allegati:
n. 1 cdrom

126
130



COMUNE DI NAPOLI

Direzione centrale Pianificazione e gestione del territorio - sito Unesco
Servizio Pianificazione urbanistica generale

PG/2017/ 441032 del 21/2/2017

Al Servizio Demanio e Patrimonio

e p.c.: alla Direzione Centrale Patrimonio

All'Assessore al Diritto alla Città, alle Politiche urbane, al Paesaggio e ai Beni comuni

Oggetto: Richiesta parere urbanistico su immobili oggetto di conferimento ad ANM.

Con nota PG/127628 del 15/2/2017 il Servizio Demanio e Patrimonio ha richiesto di relazionare su una serie di immobili di proprietà comunale oggetto di conferimento ad ANM. Gli immobili sono così individuati:

1. Edificio e deposito "Croce Lagno", siti in Via Croce Benedetto n° 12, Comune di Portici;
2. Depositi Fuorigrotta, siti in Via Due Luglio 1820 n° 5, Comune di Napoli;
3. Direzione Generale, sito in Via Giambattista Marino n° 1, Comune di Napoli;
4. Autosilos Brin, sito in Via Benedetto Brin, Comune di Napoli;
5. Deposito Posillipo, sito in Via Posillipo n° 165, Comune di Napoli;
6. Deposito Stella polare, sito in Corso Arnaldo Lucci n° 1, Comune di Napoli.

Per gli immobili suddetti sono stati forniti, per le vie brevi, dati catastali e planimetrie.

Si rileva che il deposito "Croce Lagno" è ubicato nel Comune di Portici, per cui non è di competenza dello scrivente servizio.

Si fa presente che per la localizzazione dei restanti immobili oggetto di richiesta, sono stati riscontrati dei disallineamenti tra le planimetrie ed i dati catastali del N.C.E.U. forniti. Pertanto, le verifiche richieste vengono effettuate solo in riferimento alle individuazioni planimetriche trasmesse, così come riportate nelle schede allegate alla presente.

Si premette, inoltre, che eventuali proposte di valorizzazione degli immobili suddetti, da effettuarsi a seguito del conferimento ad ANM, dovranno risultare conformi alla disciplina urbanistica vigente. Inoltre, dovrà approfondirsi, laddove necessario, la necessità di verifica di interesse culturale. Nella lettura non sono compresi i decreti emessi ai sensi della legge n. 778/1922 ed è fatto salvo qualunque ogni altro vincolo esistente per legge.

Tanto premesso, di seguito si sintetizza la disciplina urbanistica e si evidenziano opportunità e criticità ad essa relative in riferimento all'ipotesi di conferimento.

Depositi Fuorigrotta

L'area su cui ricade il deposito Fuorigrotta rientra nella zona B - agglomerati urbani di recente formazione - sottozona Bb - espansione recente disciplinata dagli artt. 31 e 33 delle norme di

127 131

1
20

attuazione della Variante generale.

L'area del deposito è individuata in parte tra le attrezzature di quartiere come immobili reperiti da destinare a *istruzione* e in parte come attrezzature integrate ed è disciplinata dall'art. 56 delle norme della Variante generale.

L'area è classificata come stabile, come risulta dalla tavola dei vincoli geomorfologici e rientra nel perimetro del centro edificato, individuato con delibera consiliare del 4.7.1972 ai sensi dell'art. 18 della legge 865/71.

Come riportato nella lettura urbanistica, il complesso risulta parzialmente compreso nella tavola 8 Specificazioni della Variante generale. La parte del complesso non individuata come attrezzatura risulta dunque disciplinata solo dagli artt. 31 e 33 della normativa della Variante generale e corrisponde agli immobili esistenti prospicienti via Due Luglio 1820. Per tali immobili la normativa urbanistica prevede interventi edilizi fino alla ristrutturazione edilizia a parità di volume e destinazioni ammissibili comprese tra quelle di cui alle lettere a), c) e d) dell'art. 21 della norme, ovvero residenze, terziario, commercio, turistico-ricettivo, produttivo, ecc.

La parte invece ricadente in tavola 8 è, come detto, destinata ad attrezzature di quartiere per l'istruzione.

In riferimento alle trasformazioni fisiche possibili, appare opportuno evidenziare che l'art. 56 al comma 2 precisa: *"Riguardo le trasformazioni fisiche, e fatta eccezione per la zona A, specificamente disciplinata nella parte II della presente normativa, è previsto:*

- nel caso di edifici esistenti, sono ammessi interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e risanamento conservativo e di ristrutturazione edilizia, salvo specifiche disposizioni della disciplina degli ambiti;

- nel caso di nuovi interventi, le aree scoperte interne ai lotti, che eccedano l'utilizzazione per la viabilità interna, devono essere sistemate a verde;

- gli indici di copertura e di utilizzazione fondiaria consentiti, sia nel caso di ristrutturazione edilizia che nel caso di nuove opere, sono quelli che occorrono per conseguire idonei requisiti prestazionali, ovvero la conformità alle norme generali e di settore".

Pertanto, alla luce della vigente disciplina urbanistica, possono essere ipotizzate forme diversificate di utilizzazione del complesso in ragione della presenza del vincolo di uso pubblico. In alternativa, potrebbe essere sviluppata una proposta unitaria nella quale siano localizzate sia volumetrie per destinazioni "private", per la porzione ricadente solo in sottozona Bb, sia spazi per l'istruzione o per l'integrativo scolastico, per la parte ricadente anche in tav. 8.

Direzione generale

L'immobile in oggetto, posto all'angolo tra via Marino e via Leopardi è parte della particella del NCT foglio n. 207, particella n. 540.

L'edificio in questione ricade in zona B - *agglomerati urbani di recente formazione* - sottozona Bb - *espansione recente*, disciplinata dagli artt. 31 e 33 delle norme di attuazione della Variante generale.

L'edificio è individuato tra le attrezzature di quartiere, art. 56, come immobile destinato a *istruzione, interesse comune, parcheggi* come risulta dalla tavola n. 8 "Specificazioni" del Prg.

L'immobile ricade in area classificata come stabile, come risulta dalla tavola dei vincoli geomorfologici.

L'immobile rientra nel perimetro del centro edificato, individuato con delibera consiliare del 4.7.1972 ai sensi dell'art. 18 della legge 865/71.

La destinazione urbanistica ad attrezzatura risulta coerente con l'attuale utilizzo a sede degli uffici di ANM. Anche a seguito del conferimento, la società potrebbe continuare ad utilizzarlo come propria sede, in conformità al Prg.

Autosilos Brin

L'immobile rientra nella zona F - *parco territoriale e altre attrezzature e impianti a scala urbana e territoriale* - sottozona Fe - *strutture pubbliche o di uso collettivo*, disciplinata dagli artt. 45 e

178
132

17h

50 delle norme di attuazione della Variante generale.

L'immobile è individuato tra le attrezzature di quartiere, art. 56, come immobili destinati a *Istruzione, Interesse comune, parcheggi* come risulta dalla tavola n. 8 "Specificazioni" del Prg.

L'immobile rientra nell'ambito "12 - Gianturco" disciplinato dall'art.137.

L'immobile ricade nel sito potenzialmente inquinato di Interesse nazionale di Napoli orientale individuato ai sensi del Digs 152/05 - O.M. n.2948, art.8 comma 3, 25/02/1998 - Ord. Comm. 20/12/1999 G.U. 08/3/2000.

L'immobile ricade in parte nel Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico P.S.A.I. dell'Autorità di Bacino della Campania Centrale nella carta del rischio idraulico R1 - *Rischio moderato*.

L'immobile rientra nel perimetro del centro edificato, individuato con delibera consiliare del 04.07.1972 ai sensi dell'art. 18 della legge 865/71.

L'immobile è individuato come attrezzatura pubblica parcheggio e per proprie caratteristiche costruttive e tipologiche, anche a seguito del conferimento ad ANM continuerebbe ad essere usato come parcheggio, in conformità al Prg.

Deposito Posillipo

Di seguito si riporta la lettura urbanistica dell'area comunale in cui ricade la struttura ANM (identificata al NCT al foglio n. 224, particelle nn. 297, 298, 299, 300, 301 e parte della 296).

L'area è distinta in due parti, diversamente disciplinate dalla Variante generale e precisamente:
- la rimessa e gli spazi connessi rientrano nel perimetro della zona B - *Agglomerati di recente formazione* - sottozona Bb - *Espansione recente*, disciplinata dagli artt. 31 e 33 delle norme della Variante;

- la rimanente parte, destinata a uffici e residenza, a sua volta distinta in due edifici, rientra nel perimetro della zona A - *Insediamenti di interesse storico* - disciplinata dall'art. 26 delle norme della Variante. Tali edifici sono a loro volta classificati, ai sensi della parte II - disciplina dal centro storico, l'uno come "Unità edilizia di base ottocentesca originaria o di ristrutturazione a corte" e l'altro, quello prospiciente la strada di via Posillipo, come "Unità edilizia di base ottocentesca originaria o di ristrutturazione a blocco", rispettivamente disciplinati dagli artt. 76 e 79 delle norme della Variante.

L'intera area del deposito ANM ricade nella tavola 8 - *Specificazioni* del Prg come immobili esistenti - destinati a *Istruzione, interesse comune e parcheggi* ed è disciplinata dall'art. 56 - *attrezzature di quartiere* delle norme della Variante.

L'immobile rientra nel perimetro delle zone vincolate dal DM 24 gennaio 1953, emesso ai sensi della Legge n. 1497/39 e ricade, inoltre, nel perimetro del Piano Paesistico di Posillipo (DM 14/12/1995) in zona RUA-Ricupero Urbanistico Edilizio e Restauro Paesistico Ambientale, di cui all'art.12 delle norme di attuazione del Piano Paesistico.

L'immobile è classificato come area a bassa instabilità (tavola 12 - vincoli geomorfologici).

L'area del deposito è parzialmente interessata, lungo il suo perimetro, da aree classificate dal Piano Stralcio di Assetto Idrogeologico P.S.A.I. dell'Autorità di Bacino della Campania Centrale come R3 rischio da frana elevato.

Dalla lettura della disciplina urbanistica precedentemente riportata, si rileva che la destinazione impressa dal Prg sull'area è di attrezzatura pubblica o di uso pubblico esistente "Istruzione, interesse comune, parcheggi", come da DM 1444/1968, ed è disciplinata dall'art. 56 - *attrezzature di quartiere*.

Tra le possibili destinazioni ricadenti nella categoria dell'interesse comune possiamo a titolo esemplificativo elencare le sedi di uffici pubblici, culturali e espositive, socio-sanitarie, spazi per biblioteche e centri polifunzionali di quartiere, incubatori di imprese e spazi per il co-working per giovani, strutture per l'accoglienza non configuranti residenze speciali o turistico-ricettivo, ecc. La realizzazione di tali attrezzature prevede comunque la stipula di una convenzione con l'Amministrazione che definisca le modalità di uso pubblico dell'immobile.

In riferimento a possibili modifiche della destinazione d'uso, come già relazionato in precedenti note, essa sarebbe certamente ammissibile, seppure in variante al Prg, nel caso in cui la nuova destinazione rientri comunque fra quelle di cui all'elenco dell'art. 3 del DM 1444/68. Infatti, in tal modo, pur variando la destinazione da attrezzatura di interesse comune ad altra attrezzatura (es. palestre, spazi per lo sport, ecc.), l'immobile conserverebbe la sua natura di

129
133
3
AD

125

attrezzatura di quartiere e, quindi, non verrebbe inficiato l'equilibrio complessivo degli standard definito dal Prg.

In riferimento alle trasformazioni fisiche possibili sull'area, appare opportuno evidenziare che le previsioni dell'art. 56, comma 2, relative alle possibilità di intervento fisico e di sviluppo delle volumetrie destinate alle attrezzature di quartiere, precedentemente richiamate per i depositi di Fuorigrotta, trovano un limite nelle restrizioni imposte dal Piano Paesistico di Posillipo. In particolare, l'art. 12, al punto 3 divieti e limitazioni, precisa: "È vietato qualsiasi intervento che comporti incremento dei volumi esistenti". Inoltre, il comma 6 dello stesso art. 12 che disciplina la zona RUA prevede: "recupero edilizio. Negli strumenti di pianificazione e di attuazione della pianificazione possono prevedersi interventi di ristrutturazione edilizia che non comportino incrementi dei volumi esistenti da eseguirsi secondo limitazioni e prescrizioni dettate dall'art. 7 punto 6 della presente normativa". Quest'ultima prevede "ristrutturazione edilizia con riferimento all'art. 31 lettera d) legge 457/78 dovrà ammettersi solo per edifici di recente impianto (realizzati dopo il 1945), con l'esclusione di edifici di valore storico - artistico e ambientale paesistico nonché di quelli di cui ai punti 2 e 3 dell'art. 1 della legge 1497/39".

Deposito Stella Polare

L'immobile rientra nella zona D - *insediamenti per la produzione di beni e servizi* - sottozona Da - *insediamenti per la produzione di beni e servizi-riqualificazione* disciplinata dagli artt. 35 e 36 delle norme di attuazione della Variante generale.

L'immobile rientra nell'ambito "12 - *Gianturco*" disciplinato dall'art. 137 e ricade, in particolare, nell'area 1 del sub 12b Gasometro, di cui all'art. 139 (in parte individuato con la lettera a).

L'immobile è classificato come area stabile, come risulta dalla tavola dei vincoli geomorfologici. L'immobile ricade nel sito potenzialmente inquinato di interesse nazionale di Napoli orientale individuato ai sensi del Dlgs 152/06 - O.M. n. 2948, art. 8 comma 3, 25/02/1998 - Ord. Comm. 20/12/1999 G.U. 08/3/2000.

L'immobile rientra nel perimetro del centro edificato, individuato con delibera consiliare del 4.7.1972 ai sensi dell'art. 18 della legge 865/71.

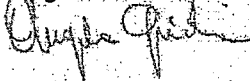
La disciplina urbanistica vigente permette la trasformazione edilizia e funzionale dell'immobile, con destinazione del complesso a usi privati mediante il ricorso a piano esecutivo. Le destinazioni d'uso ammissibili per l'edificio contrassegnato nella scheda d'ambito con la lettera a (vedi planimetria allegata) sono di attività per la produzione di beni e servizi e attrezzature di uso pubblico (art. 139 comma 4 lett. a). Per i restanti edifici, ai sensi dell'art. 139, comma 4, lett. b, "sono consentiti interventi di ristrutturazione urbanistica con demolizione e ricostruzione a parità di superficie lorda di pavimento. Le utilizzazioni ammissibili sono residenziale per il 20% della superficie lorda di pavimento realizzabile e attività per la produzione di beni e servizi per il restante 80%. Le nuove costruzioni non possono occupare una superficie superiore al 50% di quella interessata dagli interventi di ristrutturazione urbanistica. La restante superficie, per un'estensione non inferiore a 7.300 mq, è destinata a verde pubblico, di uso pubblico o collettivo".

In alternativa, nelle more del piano esecutivo ai sensi dell'art. 2 comma 4 sono ammessi interventi fino al restauro.

Pertanto, a seguito del conferimento, l'immobile potrebbe essere utilizzato per le attuali finalità o trasformato per altri usi in conformità alla Variante generale.

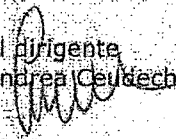
L'istruttore tecnico geometra

Angela Giudice

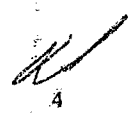


Il dirigente

Arch. Andrea Ceudech



134



176



Direzione Centrale – Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità
Servizio Realizzazione e Manutenzione Linea metropolitana 1
Servizio Realizzazione e Manutenzione Linea metropolitana 6

COMUNE DI NAPOLI

Prot. 2017. 0095660 06/02/2017 10,25
Nitt.: Realizzazione e Manutenzione linea Metropoli..
Ass.: Assessore alle Infrastrutture e Lavori Pubb..
Fascicolo : 2017.314.377



All'Assessore alle Infrastrutture

All'Assessore al Bilancio

E p.c

Al Direttore alle Infrastrutture

Al servizio Partecipazioni

Alla ANM

OGGETTO: Linea 1 e 6 della Metropolitana di Napoli e Funicolari Cittadine: Piano base delle manutenzioni cicliche straordinarie

Con nota 263 del 1/02/2017, inviata per conoscenza anche agli Assessori in indirizzo e al Direttore delle infrastrutture, la società ANM ha trasmesso un prospetto degli interventi di manutenzione straordinaria "BASE" da effettuare sulle infrastrutture di competenza dello scrivente servizio.

Il piano proposto, che si allega alla presente nota, individua un prioritario insieme di azioni migliorative da assicurare nel triennio 2017-2019, già contemplate nella più ampia programmazione triennale delle opere pubbliche dell'amministrazione, e che consentono, attraverso sia interventi di manutenzione migliorativa, che preventiva e correttiva di aumentare il valore di efficienza delle parti civili - viadotti, interventi sulle opere civili di stazione e in galleria - e impiantistiche - impianti tecnologici, armamento, segnalamento, telecomunicazioni, telecomando, elettrificazione - delle due linee metropolitane e del sistema di Funicolari.

Il piano è in linea con gli obiettivi del servizio nel breve termine - apertura della linea 6 a partire dal I semestre del 2018.

Il costo degli interventi nel triennio 2017-2019 è stimato in € 6.962.000,00 oltre IVA pari a €1.531.640,00, per un totale di € 8.493.640,00 com. IVA. Detto costo è congruente con il valore dell'infrastruttura su cui si interviene.

Le spese tecniche che ANM deve sostenere per l'attuazione e la gestione degli interventi - progetti, gare, esecuzione, etc - sono state stimate dalla stessa ANM in €417.720,00 oltre IVA pari a €91.898,40, per un totale di € 509.618,40, pari al 6% dell'importo delle opere, alla stregua di quanto fatto in casi simili. Si tratta di un importo massimo previsto e la cui congruenza può essere determinata solo disponendo di un maggior dettaglio delle attività da svolgere, dettaglio che può essere rimandato ad una successiva fase.

Per tutto quanto sopra lo scrivente servizio, sulla base della documentazione trasmessa esprime un parere tecnico favorevole, fatto salvo l'importo relativo alle spese tecniche che dovrà essere poi dettagliato.

131
135



Direzione Centrale - Infrastrutture, Lavori Pubblici e Mobilità
Servizio Realizzazione e Manutenzione Linea metropolitana 1
Servizio Realizzazione e Manutenzione Linea metropolitana 6

Ciò detto e al fine di poter avviare gli atti conseguenti e dare attuazione al piano è necessario prevedere nel bilancio 2017-2019 le risorse necessarie all'attuazione degli interventi base di manutenzione straordinaria per un totale di 9.003.258,40 € da ripartire nel triennio come segue:

Settori	2017	2018	2019	Totale triennio
Impianti, Opere Civili, Rotabili, Sicurezza e Ambiente	€ 3.004.103,60	€ 2.997.637,60	€ 3.001.517,20	€ 9.003.258,40

Si resta a disposizione per quanto dovesse rendersi necessario.

Il Dirigente
Ing. Serena Riccio

1272
136₂

210
17



azienda napoletana mobilità

Prot. AU 107/17
Prot. Gen. 263
Napoli, 01/02/17

COMUNE DI NAPOLI

Prot. 2017. 0086139 02/02/2017 08.18
Mitt.: AZIENDA NAPOLETANA MOBILITA'

Arg.: Realizzazione e Manutenzione Linea Metropoli..

Fascicolo : 2017.014.377



Comune di Napoli
Realizzazione e manutenzione linea 1,
linea 6 della metropolitana e Funicolari
c.a. ing. S. Riccio
fax. 081-7956810

p.c. Comune di Napoli
Direzione Centrale Infrastrutture Lavori
Pubblici e Mobilità
c.a. Direttore Centrale dott. R. Muccinello
fax. 081-7959457

Comune di Napoli
Assessorato Infrastrutture Lavori
Pubblici e Mobilità
c.a. Ass. prof. M. Calabrese
fax. 081-7954486

Comune di Napoli
Assessorato Bilancio Finanza e
Programmazione
c.a. ass. dott. S. Palma
fax. 081-7954212

TMEF: ing. V. Orizzo
SEDE

Oggetto: Linea 1 e Linea 6 della Metropolitana di Napoli e Funicolari. Piano Base delle Manutenzioni straordinarie cicliche per il triennio 2017-2019.
Trasmissione.

Facendo seguito agli accordi intercorsi si trasmette, in allegato alla presente, il Piano Base degli interventi di manutenzione straordinaria ciclica su impianti fissi, rotabili e infrastrutture necessari nel triennio 2017-2019 per garantire l'esercizio di Linea 1 e Linea 6 della Metropolitana di Napoli e delle funicolari.

Società a Socio Unico soggetta, fanno l'indirizzo e il controllo del Comune di Napoli, alla direzione e coordinamento di
NAPOLI HOLDING s.r.l.
C.F. e numero di iscrizione 06037860639 del Registro Imprese di Napoli
R.E.A. di Napoli n. 532416 - Capitale sociale € 83.500.000,00 interamente versato
A.N.M. S.p.A. - Sede Legale, Via G. Marino n.1, 80125 Napoli - tel. 081.763.1111 - fax 081.763.2070
www.anm.it - anmspa@pec.anm.it

Certificata ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001

Numero Verde
800-839525

Mod. CARTA INT. 08

Riccio

133
137
179

Il Piano Base costituisce uno stralcio del Piano pluriennale degli Investimenti e delle Manutenzioni Straordinarie.

L'attuazione del Piano Base comporta i seguenti impegni economici:

2017	2018	2019	TOTALE
€ 3.004.103,60	€ 2.997.637,60	€ 3.001.517,20	€ 9.003.258,40

Gli importi indicati si intendono IVA inclusa.

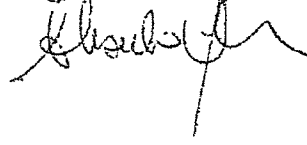
Il documento si trasmette per il seguito di competenza in materia di approvazione tecnica e reperimento della copertura economica a valere sugli interventi pianificati.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore approfondimento e in attesa di Vs. riscontro per l'avvio delle procedure di attuazione del Piano Base.

Distinti saluti

L'Amministratore Unico

Ing. Alberto Ramaglia



Allegati: c.s.d.

Società a Socio Unico soggetta, fermo l'indirizzo e il controllo del Comune di Napoli, alla direzione e coordinamento di NAPOLI HOLDING s.r.l.

C.F. e numero d'iscrizione: 00937960639 del Registro Imprese di Napoli
R.E.A. di Napoli n. 539416 - Capitale sociale € 93.600.000,00 interamente versato

A.N.M. S.p.A. - Sede Legale: Via G. Marino n.1, 80125 Napoli - tel.: 081.763.1111 - fax: 081.763.2070
www.anm.it - anmspa@pec.anm.it

Certificata ISO 9001
ISO 14001
OHSAS 18001

Numero Verde
800-639525

Mod. CARTA INT 08



azienda napoletana mobilità

TRASPORTI METROPOLITANE E FUNICOLARI

PIANO BASE MANUTENZIONI STRAORDINARIE CICLICHE TRIENNIO 2017 - 2019					
INTERVENTI PROGRAMMATI E OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
SETTORE	UNITA' DI PRODUZIONE	2017	2018	2019	TOTALE TRIENNIO
IMPIANTI FISSI	METRO L1	€ 677.000,00	€ 658.000,00	€ 721.000,00	€ 2.056.000,00
IMPIANTI FISSI	METRO L6	€ 80.000,00	€ 185.000,00	€ 135.000,00	€ 400.000,00
IMPIANTI FISSI	FUNICOLARI	€ 130.000,00	€ 75.000,00	€ 75.000,00	€ 280.000,00
ROTABILI	METRO L1	€ 950.000,00	€ 950.000,00	€ 950.000,00	€ 2.850.000,00
OPERE CIVILI	METRO L1	€ 248.000,00	€ 100.000,00	€ 130.000,00	€ 478.000,00
OPERE CIVILI	METRO L6	€ 30.000,00	€ 65.000,00	€ -	€ 95.000,00
FUNICOLARI	CENTR. - CHIAIA - MONTES. - MERG.	€ 208.000,00	€ 130.000,00	€ 160.000,00	€ 498.000,00
SICUREZZA E AMBIENTE	METRO L1	€ -	€ 155.000,00	€ 160.000,00	€ 305.000,00
TOTALE MANUTENZIONI STRAORDINARIE		€ 2.323.000,00	€ 2.318.000,00	€ 2.321.000,00	€ 6.962.000,00
IVA SU MANUTENZIONI STRAORDINARIE		€ 511.050,00	€ 509.960,00	€ 510.620,00	€ 1.531.630,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE (IVA INCLUSA)		€ 2.834.050,00	€ 2.827.960,00	€ 2.831.620,00	€ 8.493.640,00
SPESE TECNICHE SU MANUTENZIONI STRAORDINARIE (6%)		€ 139.380,00	€ 139.080,00	€ 139.260,00	€ 417.720,00
IVA SU SPESE TECNICHE MANUTENZIONI STRAORDINARIE		€ 30.663,60	€ 30.597,60	€ 30.637,20	€ 91.898,40
TOTALE SPESE TECNICHE SU MANUTENZIONI STRAORDINARIE (IVA INCLUSA)		€ 170.043,60	€ 169.677,60	€ 169.897,20	€ 509.618,40
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE (comprendivo di IVA e Spese Tecniche)		€ 3.004.103,60	€ 2.997.637,60	€ 3.001.517,20	€ 9.003.258,40

135
189

10

IMPIANTI FISSI LINEA 1						
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO						
IMPIANTI TECNOLOGICI E ARMAMENTO						
SOTTOSISTEMA	Descrizione interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (senza IVA e SP Tasse)	
Impianti di Sollevamento	Revisione ciclica straordinaria impianti ai sensi del DM 23085 su ascensori, scale mobili, tappeti e montacarichi ciclici non distribuiti	€ 160.000,00	€ 160.000,00	€ 160.000,00	€	480.000,00
Impianti Tecnologici	Manutenzione straordinaria ciclica completa dell'intero impianto e stazione varie	€ 10.000,00	€ 15.000,00	€ 30.000,00	€	55.000,00
	Retraining cabine di tutte le stazioni Colli Anzani e Roma Alta	€ 10.000,00	€ 20.000,00	€ 50.000,00	€	80.000,00
Armamento	Lavori di sostituzione tubi e traverse su intera tratta (compresa fornitura materiali)	€ 100.000,00	€ 80.000,00	€ 80.000,00	€	260.000,00
	Lavori di sostituzione, modifica, e profilatura, colori	€ 150.000,00	€ 100.000,00	€ 150.000,00	€	400.000,00
TOTALE IMPIANTI TECNOLOGICI E ARMAMENTO		€ 420.000,00	€ 365.000,00	€ 470.000,00	€	1.255.000,00
IMPIANTI SEGNALEMENTO / TELECOMUNICAZIONI/TELECOMANDO						
Impianti Segnalemento	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti strutture connesse agli impianti IS ed adeguamenti barriere di cabine impianti IS	€ 30.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€	70.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica anti IS di linea e impianto alla prova treni	€ 25.000,00	€ 10.000,00	€ 8.000,00	€	43.000,00
Impianti telecomunicazioni	Manutenzione straordinaria ciclica sostituzione casse di manovra deviatore e apparati di piazzale	€ 12.000,00	€ 8.000,00	€ 8.000,00	€	28.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti strutture connesse agli impianti di telecomunicazione, diffusione sonora, videosorveglianza, monitor e telefoni di linea	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€	60.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica ed interventi di adeguamento delle rete dati aziendali	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€	45.000,00
Impianti di Telecomando e automazione	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti hardware impianti TCMD e ATP-C	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€ 20.000,00	€	80.000,00
TOTALE IMPIANTI SEGNALEMENTO/TELECOMUNICAZIONI/TELECOMANDO		€ 132.000,00	€ 103.000,00	€ 91.000,00	€	326.000,00
IMPIANTI ELETTRIFICAZIONE						
SSE e Cabine di Sostanzamento	Manutenzione straordinaria ciclica Estrazioni di SSE e interruttori MT ABS e Schneider	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 30.000,00	€	70.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica logica di comando e controllo SSE di Chianciano, Colli A e Medaglia d'Oro 2	€ 40.000,00	€ 50.000,00	€ 60.000,00	€	150.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica OTOS/Spotco SSE Maniglie d'Oro 2		€ 50.000,00		€	50.000,00
Impianti tecnologia (GEUP/ICB)	Manutenzione straordinaria ciclica Impianto raffreddamento tralicci (pompe Acque termiche)	€ 15.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€	55.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica logiche di comando e controllo GE + sostituzione batteria, filtri AC-DC e ventilatori UPS e CB	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€	60.000,00
Cabine di trasformazione MT/HT e Linee di contatto	Manutenzione straordinaria ciclica interruttori MT e HT + Revisione misera linea di contatto	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€	90.000,00
TOTALE IMPIANTI ELETTRIFICAZIONE		€ 125.000,00	€ 190.000,00	€ 160.000,00	€	475.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE IMPIANTI FISSI (escluso IVA e sp. Tech.)		€ 677.000,00	€ 658.000,00	€ 721.000,00	€	2.056.000,00

10

136
140

IMPIANTI FISSI LINEA 6					
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
IMPIANTI TECNOLOGICI E ARMAMENTO					
SOTTOSISTEMA	Descrizione Interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (senza iva e sp. Tecn.)
Impianti di sollevamento	Revisione ciclica straordinaria ai sensi del DM 23/85		€ 80.000,00	€ 50.000,00	€ 130.000,00
TOTALE IMPIANTI SOLLEVAMENTO TECNOLOGICI E ARMAMENTO		€ -	€ 80.000,00	€ 50.000,00	€ 130.000,00
IMPIANTI SEGNALEMENTO / TELECOMUNICAZIONI/TELECOMANDO					
Impianti di segnalamento	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti strutture connesse agli impianti IS ed adeguamenti hardware di cabina impianti IS	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 30.000,00
Impianti telecomunicazione	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti strutture connesse agli impianti di telecomunicazione, diffusione sonora, videosorveglianza, monitor e telefoni di linea. Adeguamento rete dati aziendale	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 30.000,00
Impianti di Telecomando e automazione	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti hardware tratta Mipetra-Mergellina	€ 25.000,00	€ 20.000,00		€ 45.000,00
TOTALE IMPIANTI SEGNALEMENTO/TELECOMUNICAZIONE/TELECOMANDO		€ 45.000,00	€ 40.000,00	€ 20.000,00	€ 105.000,00
IMPIANTI ELETTRIFICAZIONE					
SSE o Cabine di Smistamento	Manutenzione straordinaria ciclica Extrarapidi di SSE e interruttori MT ABB	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 30.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica/adeguamento cee 0-16 quadro MT SSE LALA		€ 15.000,00	€ 10.000,00	€ 25.000,00
Impianti tecnologici (GE/UPS/CB)	Sostituzione batterie, filtri AC-DC e ventilatori UPS e CB	€ 15.000,00	€ 15.000,00	€ 20.000,00	€ 50.000,00
	Manutenzione straordinaria ciclica/adeguamento cee 0-16 quadro MT AUGUSTO		€ 15.000,00	€ 10.000,00	€ 25.000,00
Cabine di trasformazione MV/lt e Linea di contatto	Manutenzione straordinaria ciclica interruttori MT bit e linea di contatto Intera tratta	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 15.000,00	€ 35.000,00
TOTALE IMPIANTI ELETTRIFICAZIONE		€ 35.000,00	€ 65.000,00	€ 65.000,00	€ 165.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE IMPIANTI FISSI LG (escluso IVA e sp. Tecn.)		€ 30.000,00	€ 185.000,00	€ 135.000,00	€ 400.000,00

137

141

IMPIANTI FISSI FUNICOLARI					
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
IMPIANTI TECNOLOGICI E ARMAMENTO					
SOTTOSISTEMA	Descrizione Interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (senza Iva e sp. Tech.)
Impianti sollevamento	Revisione ciclica straordinaria ai sensi del DM 23785	€ 50.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 90.000,00
Impianti tecnologici	Lavori di adeguamento alla norma UNI 10218 della stazione C.V.E. della funicolare Montesanto	€ 30.000,00			€ 30.000,00
TOTALE IMPIANTI SOLLEVAMENTO TECNOLOGICI E ARMAMENTO		€ 80.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 120.000,00
IMPIANTI SEGNALENTO / TELECOMUNICAZIONI/TELECOMANDO					
Impianti telecomunicazione	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti strutture connesse agli impianti di telecomunicazione, diffusione sonora, videovigilanza, monitor e telefoni di linea. Adeguamento rete dati aziendale	€ 20.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00	€ 45.000,00
Impianti di Telecomando e automazione	Manutenzione straordinaria ciclica ed adeguamenti hardware cabina infopubblico	€ 10.000,00	€ 10.000,00	€ 15.000,00	€ 35.000,00
TOTALE IMPIANTI SEGNALENTO/TELECOMUNICAZIONI/TELECOMANDO		€ 30.000,00	€ 25.000,00	€ 25.000,00	€ 80.000,00
IMPIANTI ELETTRIFICAZIONE					
Impianti tecnologici, Cabine di trasformazione e linea di contatto	Manutenzione straordinaria ciclica/sostituzione Interruttori bunt e sostituzione batterie, filtri AC-DC, ventilatori UPS	€ 20.000,00	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€ 80.000,00
TOTALE IMPIANTI ELETTRIFICAZIONE		€ 20.000,00	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€ 80.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE IMPIANTI FISSI FUNICOLARI (escluso IVA e sp. Tecn.)		€ 130.000,00	€ 75.000,00	€ 75.000,00	€ 280.000,00

184

18

138
182

ROTABILI LINEA 1					
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
SOTTOSISTEMA	Descrizione interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (esclusa Iva e sp. Tecn.)
UdIT	Revisione I Livello a 700.000 km (n° 3 UDT)	€ 800.000,00	€ 800.000,00	€ 800.000,00	€ 2.400.000,00
UdIT	Revisione Intermedia a 350.000 (km n°2 UDT)	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 300.000,00
UdIT - Sale montate	Sostituzione dischi freno	€ 50.000,00	€ 50.000,00	€ 50.000,00	€ 150.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE ROTABILI (1)		€ 950.000,00	€ 950.000,00	€ 950.000,00	€ 2.850.000,00



143 ~~139~~ *EW*

183

OPERE CIVILI LINEA 1						
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO						
SOTTOSISTEMA	Descrizione interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (senza Iva e sp. Tecn.)	
Tratta esterna e viadotto Colli Aminei - Piscinola	Interventi di risanamento strutturale delle pile e vellee IV viadotto da Pila 1 a 4	€ 23.000,00			€	23.000,00
Tratta esterna e viadotto Colli Aminei - Piscinola	Interventi di risanamento strutturale delle pile e vellee IV viadotto da Pila 80 a 83	€ 25.000,00			€	25.000,00
Tratta esterna e viadotto Colli Aminei - Piscinola	Interventi di risanamento strutturale delle pile e vellee III viadotto da Pila 2 a 5		€ 20.000,00			
Tutta la tratta tra Garibaldi - Piscinola	Integrazione del camminamento ipovedenti per codice pericolo a bordo banchina e nelle stazioni	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€ 20.000,00	€	60.000,00
Tratta esterna e viadotto Colli Aminei - Piscinola	Lavori di manutenzione e adeguamento banchine esterne stazioni Frullona, Chianiso e Piscinola			€ 30.000,00	€	30.000,00
Tratta esterna e viadotto Colli Aminei - Piscinola	Lavori di messa in sicurezza vellee travi del viadotto e facciata esterna della stazione di Piscinola e dei trazzamenti a copertura del passaggio pedonale in stazione	€ 80.000,00			€	80.000,00
Tratta in galleria tra Colli Aminei - Dante	Servizio lavaggio idromeccanico della galleria della linea 1 più aspirazione	€ 50.000,00	€ 30.000,00	€ 50.000,00	€	130.000,00
Tratta in galleria tra Dante - Garibaldi	Servizio lavaggio idromeccanico della galleria della linea 1 più aspirazione	€ 50.000,00	€ 30.000,00	€ 30.000,00	€	110.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE OPERE CIVILI (escluso IVA e sp. Tecn.)		€ 248.000,00	€ 100.000,00	€ 130.000,00	€	478.000,00

186

144

140

140

OPERE CIVILI LINEA 6					
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
SOTTOSISTEMA	Descrizione Interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (senza iva e sp. Tecn.)
Tratta in galleria Mostra-Mergellina	Lavori di sostituzione vetrate vandalizzate con pannelli in Lexan presso stazione di Lala	€ 30.000,00			€ 30.000,00
Tratta in galleria Mostra-Mergellina	Lavori di copertura uscita lato monte della stazione Lala		€ 35.000,00		€ 35.000,00
Tratta in galleria Mostra-Mergellina	Lavori di sostituzione vetrate vandalizzate con pannelli in Lexan presso stazione di Augusto		€ 30.000,00		€ 30.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE OPERE CIVILI (escluso IVA e sp. Tecn.)		€ 30.000,00	€ 65.000,00	€	€ 95.000,00

10

7

145

127

IMPIANTI E ROTABILI FUNICOLARI					
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
IMPIANTO	Descrizione intervento	2017	2018	2019	Totale (senza IVA e Spese Tecniche ANM)
Funic. Centrale	Ascensore esterno Petralia (richiesta aggiuntiva Comune NA)	€ 50.000,00			€ 50.000,00
Funic. Centrale	Sostituzione trasformatore e batterie UPS (fine vita utile)	€ 30.000,00			€ 30.000,00
	TOTALE CENTRALE	€ 80.000,00	€ -	€ -	€ 80.000,00
Funic. Chiara	Interventi di proroga scadenza revisione speciale (settembre 2017)	€ 20.000,00			€ 20.000,00
Funic. Chiara	Acquisto e sostituzione ruote per usura			€ 70.000,00	€ 70.000,00
	TOTALE CHIARA	€ 20.000,00	€ -	€ 70.000,00	€ 90.000,00
Funic. Montesanto	Acquisto e sostituzione ruote per usura	€ 50.000,00			€ 50.000,00
Funic. Montesanto	Installazione paranco di sollevamento motore di trazione in sala macchine	€ 8.000,00			€ 8.000,00
Funic. Montesanto	Manutenzione ciclica linea aerea	€ 50.000,00			€ 50.000,00
Funic. Montesanto	Manutenzione ciclica porte vetture	€ 108.000,00	€ 30.000,00		€ 138.000,00
	TOTALE MONTESANTO	€ 208.000,00	€ 30.000,00	€ -	€ 238.000,00
Funic. Mergellina	Acquisto e sostituzione ruote per usura			€ 50.000,00	€ 50.000,00
Funic. Mergellina	Sostituzione batterie di potenza (fine vita utile)		€ 30.000,00		€ 30.000,00
Funic. Mergellina	Revisione ed isolamento rulli di linea		€ 40.000,00		€ 40.000,00
Funic. Mergellina	Interventi di proroga scadenza revisione speciale (settembre 2018)		€ 30.000,00		€ 30.000,00
Funic. Mergellina	Revisione ciclica porte automatiche di stazione			€ 40.000,00	€ 40.000,00
	TOTALE MERGELLINA	€ -	€ 100.000,00	€ 90.000,00	€ 190.000,00
TOTALE IMSCN - MANUTENZIONI STRAORDINARIE FUNICOLARI (escluso IVA e sp. Tecn.)		€ 208.000,00	€ 130.000,00	€ 160.000,00	€ 498.000,00

8

442 446

SICUREZZA E AMBIENTE LINEA 1					
IMSCN - INTERVENTI OBBLIGATORI PER LEGGE, SICUREZZA E CONTINUITA' DEL SERVIZIO					
SOTTOSISTEMA	Descrizione interventi	2017	2018	2019	Totale Triennio (senza Iva e sp. Tecn.)
Viadotto Linea 1	Fornitura in opera barriera antirumore. Adeguamenti per riduzione impatto ambientale		€ 100.000,00	€ 100.000,00	€ 200.000,00
Piazza Quadro Giomale	Intervento insonorizzazione delle griglie di ventilazione di stazione. Adeguamenti per riduzione impatto ambientale		€ 30.000,00	€ 50.000,00	€ 80.000,00
Officina Linea 1	Sistema di lavaggio lavaggio composto da vasca calpestabile e impianto di decantazione a circuito chiuso.		€ 25.000,00		€ 25.000,00
TOTALE IMSCN SICUREZZA E AMBIENTE L1 (escluso IVA e sp. Tecn.)		€	€ 155.000,00	€ 150.000,00	€ 305.000,00

10

147 143

Posta in Arrivo Composti Cartelle Cerca Scarica Posta Apri Cartella Posta

Opzioni Problema Aiuto Fine sessione

Mailbox is at 95% of quota

Stato Quota: 655,57 MB / 683,59 MB (95,90%)

Posta: linea 1 e linea 6 metropolitana di napoli e funicolari. Piano base delle manutenzioni straordinarie cicliche per il triennio 2017-2019 (6 of 959)

Contrassegna come: Sposta Copia

Questo messaggio a

Torna a Posta

Elimina Rispondi Inoltra Reindirizza Visualizza per Argomento Lista Nera Lista Bianca Intestazioni Messaggio

Salva con Nome Stampa Intestazioni

Data: Wed, 1 Feb 2017 10:58:17 +0000 [11:58:17 CET]

Da: Segreteria Amministratore Unico ANM <segreteriaamministratore@anm.it>

A: metro1@comune.napoli.it <metro1@comune.napoli.it>

Cc: raffaele.mucciariello@comune.napoli.it <raffaele.mucciariello@comune.napoli.it>,
assessorato infrastrutture <assessorato.infrastrutture@comune.napoli.it>,
assessorato.bilancio@comune.napoli.it <assessorato.bilancio@comune.napoli.it>,
Vincenzo Orazio <v.orazio@anm.it>

Oggetto: linea 1 e linea 6 metropolitana di napoli e funicolari. Piano base delle manutenzioni straordinarie cicliche per il triennio 2017-2019

Parte(i): 2 AU_107_17.pdf 393 KB

Scarica Tutti gli Allegati (in un file .zip)

1 sconosciuto 1 KB

Si trasmette in allegato quanto in oggetto.
Distinti saluti

1.1 sconosciuto 0 KB

Elimina Rispondi Inoltra Reindirizza Visualizza per Argomento Lista Nera Lista Bianca Intestazioni Messaggio

Salva con Nome Stampa Intestazioni

Contrassegna come: Sposta Copia

Questo messaggio a

Torna a Posta

PARCHEGGIO		VIGEVNE		PREG. 1		VIGEVNE		PREG. 2	
SIS.		TARIFFA ORARIA		€		Note		PREG.	
1	€ 1,00	prime 4 ore di sosta	€ 2,00					2	€ 35,00
2	€ 2,00	intera giornata	€ 3,00						
3	€ 5,00	tariffa notturna	€ 5,00					2	€ 90,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 2,00	4 ore di sosta	€ 3,00					1	€ 35,00
2	€ 0,50	ore successive	€ 1,00					2	€ 80,00
								3	€ 100,00
								4	€ 95,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 3,50	1 h e frazione	€ 2,00						
2	€ 4,50	intera giornata (lun-ven, h 7.00-20.00; sabato h 7.00-19.30)	€ 6,00						
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,00	prime 4 h di sosta	€ 1,00					1	€ 60,00
2	€ 2,00	dalla h 5.30 alle 21.00	€ 2,00					2	€ 40,00
3	€ 0,50	1 h e frazione -dalla 21.00 alle 6.00	€ 0,50					3	€ 35,00
								4	€ 160,00
								5	€ 35,00
								6	€ 90,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,00	intera giornata	€ 2,00	4 h di sosta	€ 25,00			1	€ 35,00
			€ 3,00	intera giornata	€ 60,00			2	€ 75,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,00	prime 4 h di sosta	€ 2,00	4 h di sosta	€ 45,00			1	€ 35,00
2	€ 2,00	intera giornata	€ 3,00	intera giornata	€ 40,00			2	€ 60,00
3	€ 3,00	tariffa notturna h 24.00-06.00							
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 2,00	4 h di sosta	€ 3,00					1	€ 90,00
2	€ 0,50	ore successive	€ 1,00					2	€ 120,00
								3	€ 90,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,00	fino a 3 h di sosta	€ 3,00	4 h di sosta	€ 105,00			1	€ 130,00
2	€ 8,00	dopo la 3 ^a ora e fino alle 7 ^a ore	€ 1,00	ore successive	€ 70,00			2	€ 90,00
3	€ 4,00	intera giornata (h 6.30-21.00)			€ 280,00			3	€ 200,00
4	€ 5,00	serate h 21.00-24.00			€ 50,00			4	€ 50,00
5	€ 5,00	notturna h. 24.00-06.00	€ 3,00						
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,50	ora e frazione	2,5		€ 90,00			1	€ 90,00
2	€ 4,50	intera giornata (6.30-20.00 lun-ven.; sabato 6.30-19.30)	5		€ 340,00			2	€ 240,00
					€ 235,00			3	€ 210,00
					€ 210,00			4	€ 210,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,50	ora e frazione	2,5		€ 90,00			1	€ 90,00
2	€ 4,50	intera giornata (6.30-20.00 lun-ven.; sabato 6.30-19.30)	5		€ 240,00			2	€ 240,00
					€ 225,00			3	€ 225,00
					€ 210,00			4	€ 210,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,50	ora e frazione	2,5		€ 100,00			1	€ 100,00
					€ 225,00			2	€ 225,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,50	ora e frazione	2,5		€ 100,00			1	€ 100,00
2	€ 4,50	intera giornata (6.30-21.00 lun-sab.)	5		€ 225,00			2	€ 225,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,50	ora e frazione	2,5		€ 77,00			1	€ 77,00
2	€ 4,50	intera giornata (6.30-21.00 lun-sab.)	5		€ 100,00			2	€ 100,00
					€ 137,00			3	€ 137,00
					€ 120,00			4	€ 120,00
					€ 115,00			5	€ 115,00
PARCHEGGIO BERNARDINI									
1	€ 1,50	ora e frazione	2,5		€ 100,00			1	€ 100,00
					€ 225,00			2	€ 225,00
					€ 123,00			3	€ 123,00