



ORIGINALE

Mod fdgc 1 21

DIPARTIMENTO/AREA: AREA INFRASTRUTTURE DI TRASPORTI
- AREA INFRASTRUTTURE STRADALI E
TECNOLOGICHE

SERVIZIO: TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E MAAS - SERVIZIO
LINEE METROPOLITANE - SERVIZIO STRADE
VIABILITÀ E TRAFFICO

ASSESSORATO: ALLE INFRASTRUTTURE, MOBILITA' E
PROTEZIONE CIVILE

SG: 646 del 19/12/2024

DGC: 729 del 18/12/2024

Cod. allegati: 1065L_2024_05

Proposta di deliberazione prot. n° 05 del 18/12/2024

REGISTRO DELLE DELIBERAZIONI DI GIUNTA COMUNALE - DELIB. N° 602

OGGETTO: Atto di indirizzo per la procedura di affidamento dei servizi minimi di TPL con le modalità previste all'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed all'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n.201, in linea con quanto previsto dalla Legge regionale 22 luglio 2024, n. 12, dal Documento Unico di Programmazione approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024 e dalla Delibera di G.R. della Campania n. 678 del 4.12.2024, e per garantire la continuità dei servizi.

Il giorno 19/12/2024 , in modalità mista (Presenza/Videoconferenza) , convocata nei modi di legge, si è riunita la Giunta comunale. Si dà atto che sono presenti i seguenti n° Sette Amministratori in carica:

SINDACO:

	P	A
<i>Gaetano MANFREDI</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

ASSESSORI(*):

	P	A
<i>Laura LIETO</i> (Vicesindaco)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<i>Pier Paolo BARETTA</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
---------------------------	-------------------------------------	--------------------------

<i>Antonio DE IESU</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
------------------------	-------------------------------------	--------------------------

<i>Teresa ARMATO</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
----------------------	-------------------------------------	--------------------------

<i>Edoardo COSENZA</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
------------------------	-------------------------------------	--------------------------

<i>Vincenzo SANTAGADA</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
---------------------------	--------------------------	-------------------------------------

	P	A
<i>Maura STRIANO</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Emanuela FERRANTE</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Luca FELLA TRAPANESE</i>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<i>Chiara MARCIANI</i>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(*): I nominativi degli Assessori (escluso il Vicesindaco) sono riportati in ordine di anzianità anagrafica.

Assume la Presidenza: *Vicesindaco Laura Lieto*

Assiste il Segretario del Comune: *Monica Cinque*

Il Funzionario titolare di incarico di elevata qualificazione

IL PRESIDENTE

Constatato il numero legale, invita la Giunta a trattare l'argomento segnato in oggetto.

La GIUNTA, su proposta del Sindaco e degli Assessori alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile e al Bilancio

Premesso che

con il D.lgs. 422/1997 sono stati conferiti alle Regioni tutti i compiti e le funzioni relative al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale, inoltre lo stesso D.lgs. (art. 5 e ss.) ha previsto che le Regioni conferiscano alle Province, ai Comuni e agli altri Enti locali tutte le funzioni e i compiti regionali in materia di trasporto pubblico locale ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale;

la Regione Campania con L.r. 3/2002 ha attuato il riparto di competenze definito dal citato D.lgs 422/1997 prevedendo che i Comuni e le Province, ovvero se istituite, le Città Metropolitane, esercitino le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico automobilistici, tranviari, filoviari e lacuali compresi nei propri ambiti territoriali;

in attuazione delle competenze conferite ex D.lgs 422/1997 il Comune di Napoli e la società Metronapoli S.p.A. in data 20.12.2002 hanno stipulato un contratto di servizio per la gestione della Metropolitana cittadina e in data 6.12.2002 per la gestione delle quattro funicolari cittadine;

sempre in attuazione delle competenze conferite ex D.lgs 422/1997 il Comune di Napoli e la società ANM spa, in data 20.12.2002, hanno stipulato un contratto di servizio per la gestione dei servizi autofilotranviari e degli ascensori pubblici;

in ragione della fusione per incorporazione della società Metronapoli S.p.A. in ANM S.p.A le obbligazioni e le previsioni contrattuali già assunte da Metronapoli S.p.A. con i contratti di servizio sopra citati relativamente alla gestione dei servizi di metropolitana e delle funicolari cittadine sono integralmente confluite in ANM S.p.A.;

con deliberazione n. 59 del 30.11.2012 il Consiglio Comunale ha dato avvio al piano di riassetto delle partecipate comunali, individuando come prima azione la riorganizzazione delle società partecipate operanti nel settore della mobilità urbana;

in attuazione della citata Delibera, la società Napolipark srl ha assunto il ruolo di holding operativa del costituendo gruppo societario unico per la mobilità, con il conferimento alla succitata società dell'intero pacchetto azionario già detenuto dal Comune di Napoli in ANM S.p.A. e Metronapoli S.p.A.;

la D.C.C. n. 36 del 29 luglio 2013 ha approvato la nuova configurazione complessiva del gruppo societario che, mantenendo in capo al Comune di Napoli le funzioni di programmazione ed indirizzo strategico, conseguentemente prevedeva:

1. la fusione di Metronapoli e ANM per incorporazione della prima nella seconda;
2. la trasformazione di Napolipark in "Napoli Holding S.r.l." per la gestione, tra l'altro, del trasporto pubblico locale (TPL), attraverso il trasferimento delle funzioni amministrative relative al TPL, di competenza del Comune di Napoli ferme restando le funzioni peculiari degli uffici comunali e il mantenimento in capo al Comune del c.d. controllo analogo;

pertanto, a seguito del trasferimento ad essa delle funzioni dell'ex Napolipark relative alla gestione della sosta tariffata, ANM è diventato l'unico soggetto sul quale è confluita la gestione operativa relativa alla mobilità (trasporto su gomma, trasporto su ferro, sosta a pagamento e altri servizi di supporto alla mobilità);

la Convenzione atto Repertorio n 700 tra Comune e Napoli Holding disciplina le modalità di esercizio da parte della suddetta holding delle funzioni amministrative trasferite ed ha una durata stabilita al 18.12.2024;

il contratto di servizio approvato con deliberazione di Giunta n. 772 del 03.11.2014 e sottoscritto in data 18.12.2014 tra Napoli Holding e ANM disciplina le modalità di gestione del servizio in house del TPL urbano;

con il Contratto di Servizio rep. 24704 raccolta n. 8120 del 5 ottobre 2004 e con successiva deliberazione di G.C n. 463 del 21 giugno 2013 il Comune di Napoli ha concesso in affidamento alla ex Società partecipata Napolipark Srl, a fronte di un canone annuale a carico della società, la gestione del servizio di sosta a pagamento sulle aree a raso e nei parcheggi in proprietà comunale;

il contratto di servizio Rep. n. 86817 del 08/04/2004 tra Comune di Napoli e ANM disciplina le modalità di svolgimento del servizio di Gestione e manutenzione degli impianti di controllo del traffico cittadino.

il contratto di servizio Rep. N. 7884 del 09/12/2024 tra Comune di Napoli e ANM disciplina le modalità di svolgimento Contratto per l'affidamento del servizio di Gestione degli interventi di segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare.

IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. *Monica Cinque*



Mu

Dato atto che

nelle more di quanto rappresentato, l'art. 3 bis del d.l. 138/2011 (conv. in L. 148/2011) ha previsto che le Regioni organizzino lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi e che la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale;

la Regione Campania ha attuato il suddetto art. 3-bis, con il comma 89 art. 1 L.r. 5/2013 ed ha designato la medesima Regione quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL), assumendo su di sé le competenze relative all'affidamento dei servizi di trasporto urbano;

con delibera n. 509 del 12/12/2022 la Giunta Comunale ha deliberato di: *“ Confermare l'orientamento di dividere in due lotti, relativi rispettivamente a: 1. Servizi di TPL di superficie su gomma, tram e ascensori e scale mobili (funzionali ai servizi di tpl); 2. Servizi di tpl metropolitani e funiculari (demandando agli uffici competenti la valutazione delle infrastrutture strettamente connesse ai servizi), per la procedura di affidamento in concessione dei servizi minimi di TPL del Lotto 5 (città di Napoli); Formulare indirizzo, in ossequio al principio della ininterrompibilità del servizio, a Napoli Holding Srl alla prosecuzione del contratto in essere con ANM Spa in linea con quanto previsto all'articolo 5, paragrafo 5, del Regolamento (CE) n. 1370/2007, ove non pervengano osservazioni contrarie da parte del soggetto titolare della funzione Regione Campania; Dare atto che nel redigendo Dup 2023-2025 saranno puntualmente quantificate le risorse a bilancio comunale per i servizi di TPL della città di Napoli per la durata del futuro affidamento. Dare mandato ai servizi trasmettere il presente atto alla Regione Campania – Area Mobilità ed alla: Napoli Holding Srl.”*

Dato atto altresì che

il Consiglio Comunale, con ordine del giorno approvato nella seduta del 15/02/2024 ha espresso l'indirizzo di manifestare alla Regione Campania la volontà dell'Amministrazione di procedere nella direzione dell'*in house providing*, nel rispetto della disciplina europea, nazionale e regionale nel settore, lavorando di concerto con l'ente regionale al fine di porre in essere ogni azione e di intraprendere ogni iniziativa di modifica normativa, procedurale e/o amministrativa, nonché ogni atto propedeutico e consequenziale che si renderà necessario, per assicurare l'affidamento in house del servizio di TPL per il Lotto 5 (città di Napoli), sia su gomma che su ferro;

per l'effetto, con nota prot. 294854 del 28/03/2024 il Sindaco ha trasmesso l'ordine del giorno PG/2024/151572 al Presidente della Regione Campania;

con Delibera n. 345 del 11.07.2024 la Giunta Regionale, in relazione ai servizi minimi di TPL ricadenti nel lotto 5, ha quindi preso atto della volontà manifestata dal Comune di Napoli con la succitata nota Prot. 294854 del 28/03/2024;

con Legge regionale 22 luglio 2024, n. 12 la Regione Campania ha apportato le modifiche all'articolo 1 della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013 - 2015 della Regione Campania) e in particolare dopo il comma 89 sono stati aggiunti i seguenti articoli: *“ 89bis. Ai Comuni capoluogo di provincia che, mediante apposita comunicazione alla Regione, esprimono la volontà di procedere ad affidare i servizi di TPL con le modalità previste all'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed all'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica), sono attribuite dalla stessa Regione, quale ente di governo dell'ambito unico regionale, le funzioni di autorità competente per il territorio afferente il relativo lotto, così individuate dalla delibera di Giunta regionale ai sensi del comma 89”; “ 89ter. L'Autorità competente può delegare l'esecuzione dei contratti di servizio a proprie Agenzie o Società in house”;*

con l'approvazione della sopra richiamata previsione legislativa di cui all'art. 1 L.R. 12/2024, è stato pertanto definito un nuovo quadro di competenze amministrative in materia di trasporto pubblico locale per cui i Comuni capoluogo possono assumere le funzioni di autorità competente all'affidamento in house per il territorio afferente il relativo lotto di competenza, previa attribuzione di dette funzioni da parte dell'ente regionale;

pertanto, alla luce della richiamata disciplina di cui all'art. 89 bis della Legge Regionale della Campania n.5/2013, come inserito dall'art. 1 della Legge Regionale della Campania del 22 luglio 2024, n. 12, con Delibera di Giunta comunale n. 425 dell'8.10.2024 è stata predisposta la variazione della programmazione dell'Ente per il 2024 e per il 2025, con conseguente modifica del DUP 2024 - 2026 e 2025 -2027, al fine di comunicare alla Regione la volontà di procedere ad affidare i servizi di Trasporto Pubblico Locale con le modalità previste dall'art. 5 par. 2 del Regolamento 1370/2007, nonché per garantire i servizi di TPL in continuità con gli attuali assetti contrattuali, nelle more della definizione del suddetto procedimento e in vista della scadenza della Convenzione Rep. 700 e del Contratto di servizi Rep 701;

il Documento Unico di Programmazione allegato alla citata Delibera di Giunta Comunale n. 425/2024, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024 introduce quale obiettivo strategico per il TPL quello di procedere nella gestione degli affidamenti e dei contratti del servizio del TPL in regime di in house, sulla base del nuovo quadro normativo regionale;

in particolare, nella sezione operativa Missione 10, il DUP stabilisce di:

IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. Monica Cinque

MU

<Sviluppare le attività necessarie all'affidamento del servizio del TPL in regime di in house, sulla base del nuovo quadro normativo regionale.>

Stabilisce altresì che:

<...Una gestione amministrativa unitaria e integrata nelle politiche di mobilità urbana in capo al Comune di Napoli, ricomprendente la gestione del servizio di trasporto pubblico locale e gli altri servizi di mobilità collettiva connessi, consentirà il mantenimento del governo integrato e della titolarità delle funzioni da parte dell'amministrazione comunale che, altrimenti dovrebbero essere suddivisi e amministrati separatamente, stante il disposto dell'art. 1, comma 89 della citata Legge Regionale n. 5/2013, anche in previsione dei prossimi sviluppi infrastrutturali, tecnologici e di investimento nei servizi di mobilità pubblica dovuti all'attuazione delle misure di PNRR.>;

<nelle more della definizione del suddetto procedimento di affidamento, in vista della scadenza della Convenzione Rep. 700 e del Contratto di servizi Rep 701, dovranno essere garantiti i servizi di TPL in continuità con gli attuali assetti contrattuali.>

Nello specifico gli indirizzi strategici ed operativi del Documento Unico di Programmazione approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024 (Rif. Ambito strategico: La Città dello sviluppo Linea Programmatica: Una mobilità adeguata ad una città europea del DUP 2024-2026 Sezione strategica e DUP 2024-2026 Sezione operativa parte 1) sono:

<Sviluppare, per il tramite della Napoli Holding Srl, le attività di analisi, studio ed affiancamento specialistico in materia di affidamento del TPL, a supporto dell'Amministrazione Comunale nel quadro normativo e contrattuale vigente, in vista della scadenza del contratto per il TPL.

Sviluppare le attività atte a consentire all'Amministrazione di comunicare alla Regione Campania la volontà di procedere ad affidare i servizi di Trasporto Pubblico Locale secondo quanto stabilito dall'art. 89 bis della L.R. Campania 5/2013 e a garantire, nelle more della definizione del suddetto procedimento di affidamento, in vista della scadenza della Convenzione Rep. 700 e del Contratto di servizi Rep 701, i servizi di TPL in continuità con gli attuali assetti contrattuali.

Avvio delle attività finalizzate all'affidamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale con il supporto della Napoli Holding Srl.>

con nota PG/2024/980776 del 13/11/2024 l'Amministrazione comunale ha formalizzato alla Regione Campania la comunicazione ex art. 89 bis della Legge Regionale della Campania n.5/2013, come inserito dall'art. 1 della Legge Regionale della Campania del 22 luglio 2024;

con Delibera n. 678 del 4.12.2024, notificata al Comune con nota PG 0590258 del 11/12/2024, la Giunta Regionale ha preso atto, per quanto di competenza, in ragione della volontà espressa con le delibere di Giunta comunale n. 425 del 11.10.2024 e di Consiglio Comunale n. 74 del 22.10.2024, che le funzioni di autorità competente all'affidamento dei servizi TPL ricadenti nel lotto 5 del Bacino regionale sono attribuite, ai sensi dell'art. 1, comma 89bis della L.R. n. 5/2013, al Comune di Napoli.

Considerato che

alla luce della competenza trasferita al Comune con Delibera di G.R della Campania n. 678 del 4.12.2024, al fine di dar avvio all'iter per l'affidamento dei servizi minimi di TPL in regime di in house providing con le modalità previste all'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed all'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n.201, tenendo conto di quanto previsto dall'art. 4bis D.L. 78/2009, secondo cui *le Autorità competenti che si avvalgono delle previsioni di cui all'art. 5 par. 2 del Regolamento CE n. 1370/2007 devono aggiudicare tramite procedura ad evidenza pubblica almeno il 10% dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*, in linea con il Documento Unico di Programmazione approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024, è stata redatta per il tramite della Napoli Holding Srl, con il supporto specialistico, la relazione ex art. 14 del Decreto Legislativo 201/2022 trasmessa dalla Napoli Holding con PEC del 17/12/2024 ed acquisita al PG/2024/1093507 del 17/12/2024, allegata alla presente delibera per formarne parte integrante e sostanziale (ALL. 1).

con nota PG/2024/1093832 del 17/12/2024 il Servizio Trasporto Pubblico Locale e MaaS, ha provveduto alla trasmissione della relazione di cui sopra all'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile e agli altri Servizi interessati, contenente i presupposti di legge, amministrativi, gestionali ed economico-finanziari per la scelta della modalità di affidamento in house sulla base delle volontà espresse dall'Amministrazione, richiamate in premessa, nel rispetto del DUP, della normativa regionale e del principio di economicità dell'azione amministrativa, fermo restando il necessario approfondimento istruttorio sotto il profilo economico, tecnico e giuridico da rendersi nell'ambito del procedimento e all'esito delle attività da svolgersi ai sensi della Delibera ART n. 154/2019 e s.m.i. all'esito del quale i contenuti della predetta relazione, potranno essere oggetto di specifico aggiornamento e revisione;

ai sensi dell'art. 7 comma 2 del Regolamento CE 1370/2007, è previsto che ciascuna autorità competente all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico assuma i provvedimenti necessari affinché, almeno un anno prima dell'aggiudicazione diretta del contratto, siano pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, come minimo, le seguenti informazioni: a) nome e indirizzo dell'autorità competente; b) tipo di aggiudicazione previsto; c) servizi e territori potenzialmente interessati dall'aggiudicazione; d) data d'inizio e durata previste del contratto di servizio pubblico;

IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. Monica Ciarque



Nu

pertanto, in vista dell'individuazione del possibile avvio del servizio alla data dell'1.1.2026, si rende necessario pubblicare nella GUUE l'informativa di cui all'art. 7 del cit. Reg.to CE per l'affidamento dei servizi minimi di TPL con contratto in house con una durata di anni 6, fermo restando la facoltà di procedere a successivi aggiornamenti delle informazioni ivi contenute anche all'esito dello sviluppo dell'iter istruttorio e del procedimento.

Considerato inoltre che

il contratto di servizio per lo svolgimento del servizio di TPL urbano comunale tra Napoli Holding ed ANM rep 13080 sottoscritto a seguito della proroga di cui alla delibera n. 509 del 12/12/2022 è in scadenza al 31.12.2024;

nelle more del procedimento istruttorio per l'affidamento in house del servizio di TPL e dei servizi di mobilità collettiva ad esso accessori secondo l'art. 5 par. 2 reg.to CE 1370/2007 e l'art. 17 d.lgs. 201/2022, è indispensabile garantire la continuità dei servizi ed evitare il pericolo di interruzione degli stessi;

è altresì indispensabile garantire il servizio per quelle infrastrutture oggetto di importanti investimenti/finanziamenti, strategiche per il sistema di mobilità urbana e che saranno attivate a partire dal mese di gennaio 2025, con particolare riferimento a: Funicolare di Chiaia, nuova stazione Centro Direzionale della Linea 1 e prolungamento dell'orario di servizio per la Linea 6

Ritenuto che

la continuità del servizio pubblico potrà essere garantita attraverso l'affidamento in emergenza del servizio di tpl agli stessi patti e condizioni del contratto in essere tra Napoli Holding e ANM (contratto rep 701), ai sensi dell'art. 5, par. 5 del reg.to citato, fino al 31.12.2025, data prevista per l'avvio successivo del contratto in house, nel rispetto degli atti di programmazione di cui alla deliberazione del consiglio comunale n. 74 del 22/10/2024 di approvazione del Documento Unico di Programmazione;

che, al fine di garantire la continuità dei medesimi servizi di trasporto pubblico all'utenza nelle more del completamento dell'iter procedimentale sopra descritto e di escludere ogni pericolo di interruzione dei servizi, infatti, non risultano esserci alternative ragionevoli o economicamente sostenibili all'adozione del predetto provvedimento ex art. 5, par. 5, dovendosi, in ogni diverso caso, procedere comunque al trasferimento di beni strumentali e personale a diverso gestore con tempistiche e oneri non compatibili con le esigenze di continuità del servizio e di economia procedimentale;

è, pertanto, necessario da parte dell'Amministrazione formalizzare alla Napoli Holding Srl l'indirizzo di predisporre l'affidamento in emergenza del servizio di tpl agli stessi patti e condizioni del predetto contratto Rep 701, ai sensi dell'art. 5, par. 5 del reg.to n. 1370/2007, nel rispetto degli atti di programmazione, della normativa in materia, della deliberazione del consiglio comunale n. 74 del 22/10/2024 di approvazione del Documento Unico di Programmazione e, comunque, nei limiti di capienza delle risorse di bilancio, con effetti a decorrere dal 01.01.2025.

Atteso che:

la convenzione tra Comune di Napoli e Napoli Holding REP n. 700 del 18.12.2014 che disciplina l'esercizio delle funzioni amministrative del TPL e le modalità di esercizio delle funzioni di committenza in relazione al contratto del TPL, come trasferite per effetto della delibera di G.C. n. 36/2013, è in scadenza;

pertanto, al fine di formalizzare il suddetto affidamento in emergenza del contratto di servizio sottoscritto dalla predetta Napoli Holding Srl con A.N.M. e dare seguito all'indirizzo amministrativo richiamato nel presente atto, è preventivamente necessario garantire altresì la prosecuzione della citata convenzione REP n. 700, sino alla data di avvio del contratto in house, agli stessi patti e condizioni e, in ogni caso, nel rispetto degli atti di programmazione del DUP, della normativa in materia e, comunque, nei limiti di capienza delle risorse di bilancio, fermo restando la possibilità di procedere nel corso del 2025 ad una revisione complessiva del rapporto con la Napoli Holding Srl in virtù degli esiti del procedimento di affidamento in house alla partecipata ANM SpA;

ocorra stabilire che la sottoscrizione dell'atto di proroga della Convenzione Rep 700 è demandata ai Responsabili in continuità con l'atto sottoscritto nel 2014, con effetti a decorrere dal 19.12.2024.

Rilevato infine che

ocorra, viste le molteplici e complesse attività da porre in essere, istituire un tavolo tecnico per gli aspetti organizzativi/gestionali per il procedimento istruttorio finalizzato all'affidamento in house dei servizi di tpl e della sosta, in conformità al vigente quadro normativo e regolatorio.

Visti:

- il Regolamento CE 1370/2007;
- il decreto legislativo 23 dicembre 2022, n.201;

IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. Monica Cinque



M

- la Delibera di G.R della Campania n. 678 del 4.12.2024;
- la Legge 241/90 e smi;
- il D.Lgs. 267/2000 e successive modificazioni ed integrazioni;
- il vigente Regolamento di Contabilità;
- la DGC n. 426/2003 e ss.mm.ii., relativa all'ordinamento degli uffici e dei servizi.

Viste le previsioni normative riportate nella Sezione 2 – VALORE PUBBLICO, PERFORMANCE E ANTICORRUZIONE - Sezione 2.3: Rischi corruttivi e Trasparenza nel P.I.A.O., approvato per il triennio 2024-26, il presente provvedimento sarà oggetto di pubblicazione sul sito istituzionale dell'Ente.

Attestato che:

l'istruttoria preordinata all'adozione del presente atto, anche ai fini di eventuali ipotesi di conflitto ex art. 6 bis della legge n. 241/90, introdotto con la legge 190/2012 (art. 1, comma 41), è stata espletata dai dirigenti che lo sottoscrivono;

l'adozione del presente provvedimento avviene nel rispetto della regolarità e della correttezza dell'attività amministrativa e contabile, ai sensi dell'art. 147 bis del Decreto legislativo n. 267/2000 e degli artt. 1, comma 1 lett. b) e 17, comma 2 lett. a) del regolamento dei controlli interni dell'ente;

il presente documento non contiene dati personali ai sensi dell'art. 6 del Regolamento UE 2016/679.

Ritenuto altresì che:

ricorrono i motivi di urgenza previsti dall'art. 134, comma 4, del d. lgs. 267/2000, in quanto 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, per cui è necessario, con separata votazione, dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile per l'urgenza, anche in vista della imminente scadenza della Convenzione Rep. 700 e del Contratto di servizi Rep 701 che regolano l'attuale affidamento.

L'allegato costituente parte integrante del presente atto, composto dai seguenti documenti, per complessive 29 pagine, firmati digitalmente dal dirigente proponente, è conservato nell'archivio informatico dell'Ente, repertoriato con il numero L1065_005_01

Allegato 1:

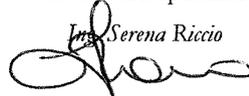
L1065_005_01 – ALL. 1 - Relazione illustrativa

La parte narrativa, i fatti, gli atti citati, le dichiarazioni ivi comprese sono vere e fondate e quindi redatte dai Dirigenti dei Servizi sotto la propria responsabilità tecnica, per cui sotto tale profilo, gli stessi dirigenti qui di seguito sottoscrivono.

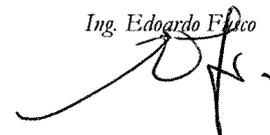
Il Dirigente del Servizio Trasporto
pubblico Locale e Maas

Ing. Dario Gentile


Il Dirigente del Servizio
Linee Metropolitane

Ing. Serena Riccio


Il Dirigente del Servizio
Strade Viabilità e Traffico

Ing. Edoardo Fico


Con voti UNANIMI,

DELIBERA

1. **Di prendere atto** della Delibera di Giunta Regionale n. 678 del 4.12.2024.
2. **Di approvare** la Relazione illustrativa (ALL. 1), redatta ai sensi dell'art. 14 commi 2, 3 e 4 del D.Lgs. 201/2022 per il tramite della Napoli Holding Srl, con il supporto specialistico, il cui contenuto è parte integrante e sostanziale del presente deliberato, e di procedere, quindi, in linea con il DUP approvato con le Delibere di Giunta Comunale n. 425 del 11.10.2024 e di Consiglio Comunale n. 74 del 22.10.2024, con l'affidamento del servizio del TPL in regime di in house, con data presumibile di avvio del servizio per l'1.1.2026 e una durata di anni sei, dando mandato agli uffici competenti la pubblicazione della relazione sul sito istituzionale del Comune, per la sua trasmissione all'Anac in conformità a quanto previsto dall'art. 31 d.lgs. 201/2022 e la pubblicazione di avviso di pre - informazione ex art. 7 comma 2 Reg.TO CE 1370/2007.
3. **Di formulare l'indirizzo** di assicurare la continuità dei servizi minimi TPL ed evitare il rischio di interruzione/mancata attivazione degli stessi, a tutela degli utenti, alla luce degli indirizzi del Documento Unico di Programmazione, nelle more della definizione del procedimento di cui all'art. 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n.201, dando mandato a Napoli Holding Srl, in ragione delle funzioni di committenza dalla stessa svolte per effetto

IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. Monica Cindus



della Convenzione Rep 700, di disporre l'affidamento in emergenza dei servizi di tpl del contratto di servizio per lo svolgimento del servizio di TPL alla A.N.M. SpA sino alla data di avvio del servizio in house, ai sensi dell'art. 5, par. 5 reg.to CE n. 1370/2007, agli stessi patti e condizioni del contratto REP 700, nel rispetto degli atti di programmazione, della normativa in materia, della deliberazione del consiglio comunale n. 74 del 22/10/2024 di approvazione del Documento Unico di Programmazione e, comunque, nei limiti di capienza delle risorse di bilancio, con effetti a decorrere dal 01.01.2025.

- 4. **Di formulare l'indirizzo** di prorogare in continuità la Convenzione in essere tra Comune di Napoli e Napoli Holding srl (Rep 700) nella quale sono disciplinate le modalità di esercizio delle funzioni amministrative del TPL da parte della suddetta Napoli Holding, sino al 31.12.2025, si da consentire alla stessa di dare seguito all'indirizzo formulato al punto che precede riguardo alla continuità del servizio pubblico, a tutela degli utenti, nelle more del procedimento di affidamento in house.
- 5. **Di stabilire** che la sottoscrizione dell'atto di proroga della Convenzione Rep 700 è demandata ai Responsabili in continuità con l'atto sottoscritto nel 2014, con effetti a decorrere dal 19.12.2024.
- 6. **Di demandare** al Direttore Generale con proprio provvedimento l'istituzione di un tavolo tecnico per gli aspetti organizzativi/gestionali per il procedimento istruttorio finalizzato all'affidamento in house dei servizi di tpl e della sosta, in conformità al vigente quadro normativo e regolatorio.
- 7. **Di dare mandato** ai Dirigenti competenti di dare seguito all'attuazione degli indirizzi formulati con la presente deliberazione

(**) **Adottare il presente provvedimento con l'emendamento riportato nell'intercalare allegato**

Con separata votazione, sempre con voti UNANIMI, dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile per l'urgenza ai sensi del l'art. 134, comma 4, del d.lgs. 267/2000.

(**): La casella sarà barrata a cura della Segreteria Generale solo ove ricorra l'ipotesi indicata.

Il Dirigente del Servizio Trasporto pubblico Locale e Maas

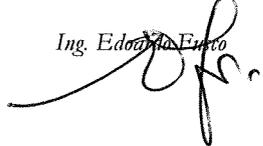
Ing Dario Gentile


Visto

Il Dirigente del Servizio Linee Metropolitane

Ing. Serena Riccio


Il Dirigente del Servizio Strade Viabilità e Traffico

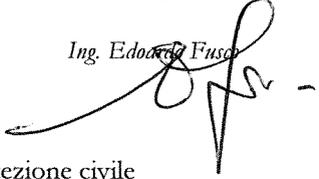
Ing. Edoardo Fusco


Visto

Il Responsabile dell'Area Infrastrutture di Trasporti

Ing. Serena Riccio


Il Responsabile dell'Area Infrastrutture stradali e Tecnologiche

Ing. Edoardo Fusco


L'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione civile

Edgarda Cosenza


IL SEGRETARIO GENERALE
Avv. Monica Cirone




8

Parere di regolarità contabile ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D. Lgs. 267/2000, Proposta di Delibera n. 5 del 18/12/2024, Servizio Trasporto pubblico locale e MAAS avente ad oggetto: " Atto di indirizzo per la procedura dei servizi minimi di TPL modalità previste dall'art. 5, comma 2 del Regolamento CE n. 1370/2007"

La proposta in oggetto attiene alla formulazioni di indirizzo in merito all'affidamento in proroga dei servizi di TPL dall' 1.01.2025 al 31.12.2025 e all'approvazione della relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del Servizio Pubblico locale di cui D.Lgs 201/2022.

In merito agli indirizzi formulati circa l'affidamento in proroga, gli stessi risultano coerenti con il DUP 2024/2026 e compatibili con gli stanziamenti di bilancio previsti nel redigendo bilancio 2025/2027 complessivamente pari a € 123.623.000,00 IVA inclusa.

Relativamente alla relazione illustrativa, la stessa, come attestato dal proponente, viene resa ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 commi 2,3 e 4 del D.lgs 201/22 , in merito alla quale si rileva quanto segue:

- al punto B.3 uno degli assunti è rappresentato dallo sfruttamento commerciale e pubblicitario degli spazi sui mezzi e infrastrutture : in merito a ciò non risulta un'adeguata quantificazione dei ricavi previsti che dovranno essere successivamente oggetto di quantificazione, rappresentando che lo sfruttamento commerciale dovrà essere adeguatamente disciplinato nel contratto di servizio.

Al medesimo punto si ipotizza una compensazione pubblica pari a 114,2 milioni di euro oltre IVA , con un'ipotesi di risorse regionali pari a € 74.623.000,00 superiore all'attuale stanziamento previsto dalla Regione Campania pari ad € 71.623.000,00.

Nel ribadire che la successiva attività di affidamento dovrà tener conto del parere espresso dalla scrivente alla deliberazione di Giunta comunale approvata in Consiglio con deliberazione n. 74 del 22.10.2024 e, in particolar modo, per quanto di competenza, degli effetti delle previsioni del D.L. 138/2011, che all'art. 3-bis prevede: "*Nel caso di affidamento in house, gli enti locali proprietari procedono, contestualmente all'affidamento, ad accantonare pro quota nel primo bilancio utile, e successivamente ogni triennio, una somma pari all'impegno finanziario corrispondente al capitale proprio previsto per il triennio nonché a redigere il bilancio consolidato con il soggetto affidatario in house*", allo stato non valutabili in assenza di piano economico-finanziario e correlate esigenze di capitalizzazione.

I rilevi sopra evidenziati dovranno essere oggetto di idonea valutazione nell'ambito del successivo Piano Economico Finanziario .

Tutto ciò premesso e considerato, si esprime parere di regolarità contabile favorevole.

Napoli, 19/12/2024

Il Ragioniere Generale


Dott.ssa Claudia Gargiulo


PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N° 5 del 18/12/2024, AVENTE AD OGGETTO:

Atto di indirizzo per la procedura di affidamento dei servizi minimi di TPL con le modalità previste all'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed all'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n.201, in linea con quanto previsto dalla Legge regionale 22 luglio 2024, n. 12, dal Documento Unico di Programmazione approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024 e dalla Delibera di G.R della Campania n. 678 del 4.12.2024, e per garantire la continuità dei servizi.

I Dirigenti del Servizio Trasporto Pubblico Locale e MaaS, del Servizio Linee Metropolitane, Dirigente del Servizio Strade Viabilità e Traffico esprimono, ai sensi dell'art. 49, comma 1, del D.Lgs. 267/2000, il seguente parere di regolarità tecnica in ordine alla suddetta proposta: **FAVOREVOLE**

Addi,

Il Dirigente del Servizio Trasporto pubblico Locale e Maas

Ing Dario Gentile


Il Dirigente del Servizio Linee Metropolitane

Ing. Serena Riccio


Il Dirigente del Servizio Strade Viabilità e Traffico

Ing. Edoardo Frisco


Proposta pervenuta all'Area Ragioneria il 18/12/2024 e protocollata con il n. 032/2024/729;

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

.....
.....
.....
v.f.a
.....
.....

Addi, 18/12/2024

IL RAGIONIERE GENERALE


PROPOSTA DI DELIBERAZIONE PROT. N. 5 DEL 18.12.2024
 SERVIZIO TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E MAAS, SERVIZIO LINEE METROPOLITANE E
 SERVIZIO STRADE, VIABILITA' E TRAFFICO
 PERVENUTA ALLA SEGRETERIA GENERALE IN DATA 19.12.2024
SG 646 - indirizzo per la procedura di affidamento dei servizi minimi di TPL e per la continuità dei servizi

OSSERVAZIONI DEL SEGRETARIO GENERALE

Con il provvedimento in esame si intende sottoporre all'approvazione della Giunta la Relazione illustrativa di cui all'art. 14 del D. Lgs. n. 201/2022 al fine di procedere con l'affidamento in house del servizio di trasporto pubblico locale (TPL) per la durata di 6 anni a decorrere dall'1.1.2026.

Si intende, inoltre, dare mandato alla Napoli Holding s.r.l. di disporre l'affidamento alla ANM s.p.a. dei servizi di TPL fino alla data di avvio in house del servizio TPL compatibilmente con le risorse di bilancio nonché formulare l'indirizzo di prorogare in continuità la Convenzione in essere tra Comune di Napoli e Napoli Holding s.r.l. sino al 31.12.2025.

Si demanda, infine, al Direttore Generale l'istituzione di un tavolo tecnico per gli aspetti organizzativi/gestionali inerenti al procedimento istruttorio finalizzato all'affidamento in house dei servizi di tpl e della sosta.

•ATTESTAZIONI DELLA DIRIGENZA RICAVABILI DALLE PREMESSE

Dalla parte narrativa emerge che il presente provvedimento viene proposto in attuazione di quanto previsto nei Documenti unici di programmazione per i trienni 2024/2026 e 2025/2027, nei quali è stata espressa la volontà di affidare in house il servizio di trasporto pubblico locale.

La dirigenza descrive i contenuti delle convenzioni rispettivamente in essere fra Comune di Napoli e Napoli Holding s.r.l. (scaduta il 18.12.2024) e fra quest'ultima e ANM s.p.a. (con scadenza fissata al 31.12.2024) e rappresenta che *“la continuità del servizio pubblico potrà essere garantita attraverso l'affidamento in emergenza del servizio di tpl agli stessi patti e condizioni del contratto in essere tra Napoli Holding e ANM”*. In proposito la dirigenza attesta che *“non risultano esserci alternative ragionevoli o economicamente sostenibili all'adozione del predetto provvedimento [...] dovendosi, in ogni diverso caso, procedere comunque al trasferimento di beni strumentali e personale a diverso gestore con tempistiche e oneri non compatibili con le esigenze di continuità del servizio e di economia procedimentale”*.

•PARERI EX ART. 49, COMMA 1, DEL D. LGS. N. 267/2000

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA: *favorevole*

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE: *favorevole*

Nel parere di regolarità contabile il Ragioniere Generale ha rappresentato quanto segue: *“Relativamente alla relazione illustrativa, la stessa, come attestato dal proponente, viene resa ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 commi 2, 3 e 4 del Dlgs 201/22 in merito alla quale si rileva quanto segue: al punto B.3 uno degli assunti è rappresentato dallo sfruttamento commerciale e pubblicitario degli spazi sui mezzi e infrastrutture : in merito a ciò non risulta un'adeguata quantificazione dei ricavi previsti che dovranno essere successivamente oggetto di quantificazione, rappresentando che lo sfruttamento commerciale dovrà essere adeguatamente disciplinato nel contratto di servizio. Al medesimo punto si ipotizza una compensazione pubblica pari a 114,2 milioni di euro oltre IVA con un'ipotesi di risorse regionali pari a € 74.623.000,00 superiore all'attuale stanziamento previsto dalla Regione Campania pari ad € 71.623.000,00. Nel ribadire che la successiva attività di affidamento dovrà tener conto del patere espresso dalla scrivente alla deliberazione di Giunta comunale approvata in Consiglio con deliberazione n. 74 del 22.10.2024 e, in particolar modo, per quanto di competenza, degli effetti delle previsioni del D.L. 138/2011, che all'art. 3-bis prevede: “Nel caso di affidamento in house. gli enti locali proprietari procedono, contestualmente all'affidamento, ad accantonare pro quota nel primo bilancio utile e successivamente ogni triennio, una somma pari all'impegno finanziario*

A cura del Servizio Supporto Giuridico agli Organi, Assistenza alla Giunta e Affari Istituzionali:
 Il funzionario, Simona Lombardi
 Il dirigente, Maria Aprea



corrispondente al capitale propria previsione per il triennio nonché a redigere il bilancio consolidato con il soggetto affidatario in house”, allo stato non valutabili in assenza di piano economico finanziario e correlate esigenze di capitalizzazione. I rilevi sopra evidenziati dovranno essere oggetto di idonea valutazione nell’ambito del successivo Piano Economico Finanziario.”

***QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO**

Ai sensi dell’art. 7 del D. Lgs. 36/2023, “L’affidamento in house di servizi di interesse economico generale di livello locale è disciplinato dal decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201.”

L’art. 17 del D. Lgs. 201/2022 dispone che “Nel caso di affidamenti in house di importo superiore alle soglie di rilevanza europea in materia di contratti pubblici, fatto salvo il divieto di artificioso frazionamento delle prestazioni, gli enti locali e gli altri enti competenti adottano la deliberazione di affidamento del servizio sulla base di una qualificata motivazione che dia espressamente conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato ai fini di un’efficiente gestione del servizio, illustrando [...] i benefici per la collettività della forma di gestione prescelta con riguardo agli investimenti, alla qualità del servizio, ai costi dei servizi per gli utenti, all’impatto sulla finanza pubblica, nonché agli obiettivi di universalità, socialità, tutela dell’ambiente e accessibilità dei servizi, anche in relazione ai risultati conseguiti in eventuali pregresse gestioni in house, tenendo conto dei dati e delle informazioni risultanti dalle verifiche periodiche di cui all’articolo 30. [...]”

L’art. 14 del D. Lgs. 201/2022 prevede che “l’ente locale e gli altri enti competenti, nelle ipotesi in cui ritengono che il perseguimento dell’interesse pubblico debba essere assicurato affidando il servizio pubblico a un singolo operatore o a un numero limitato di operatori, provvedono all’organizzazione del servizio mediante una delle seguenti modalità di gestione: [...] c) affidamento a società in house, nei limiti fissati dal diritto dell’Unione europea, secondo le modalità previste dall’articolo 17 [...] 2. Ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l’ente locale e gli altri enti competenti tengono conto delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali, della situazione delle finanze pubbliche, dei costi per l’ente locale e per gli utenti, dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili, nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l’ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati. Nella valutazione di cui al presente comma, l’ente locale e gli altri enti competenti tengono altresì conto dei dati e delle informazioni che emergono dalle verifiche periodiche di cui all’articolo 30. 3. Degli esiti della valutazione di cui al comma 2 si dà conto, prima dell’avvio della procedura di affidamento del servizio, in un’apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell’Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompenzioni.”

Ai sensi dell’art. 18 del D. Lgs. 422/1997, “1. L’esercizio dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati, è regolato, a norma dell’articolo 19, mediante contratti di servizio di durata non superiore a nove anni. L’esercizio deve rispondere a principi di economicità ed efficienza, da conseguirsi anche attraverso l’integrazione modale dei servizi pubblici di trasporto. [...]”

La L.R. n. 5/2013, come modificata ed integrata con L. R. n. 12/2024, prevede quanto segue “89 bis. Ai Comuni capoluogo di provincia che, mediante apposita comunicazione alla Regione, esprimono la volontà di procedere ad affidare i servizi di TPL [...] sono attribuite dalla stessa Regione, quale ente di governo dell’ambito unico regionale, le funzioni di autorità competente per il territorio afferente il relativo lotto, così individuate dalla delibera di Giunta regionale ai sensi del comma 89. 89 ter. L’Autorità competente può delegare l’esecuzione dei contratti di servizio a proprie Agenzie o Società in house”.

***DISCIPLINA INTERNA (REGOLAMENTI, DIRETTIVE, CIRCOLARI)**

Il Consiglio comunale, nell’ambito del DUP 2024/2026 e del DUP 2025/2027, ha approvato la seguente volontà: “Attuare il riordino dei servizi di TPL cittadino, nel rispetto del quadro normativo al tempo vigente, e

A cura del Servizio Supporto Giuridico agli Organi, Assistenza alla Giunta e Affari Istituzionali:
Il funzionario, Simona Lombardi
Il dirigente, Maria Aprea



in considerazione degli orientamenti già espressi dal Consiglio Comunale per la gestione del servizio in regime di in house providing, valorizzando a pieno il ruolo di ANM SpA, al fine di una gestione unitaria e coordinata di tutti i servizi essenziali e aggiuntivi. Tanto, avvalendosi delle facoltà conseguenti alla recente adozione della legge regionale della Campania n. 12 del 22 luglio 2024 che, modificando il comma 89 della L.r. Campania 5/2013 ed introducendo il successivo comma 89 bis, ha consentito ai comuni capoluogo di provincia di esprimere la volontà di affidare i servizi di TPL in regime di in house, con la conseguente attribuzione delle funzioni di autorità competente per il proprio territorio.

Come precisato nel DUP 2024/2026, *“Di tale facoltà l’Amministrazione comunale intende avvalersi per procedere, ricorrendone i presupposti amministrativi-giuridici e tecnico-economico e gestionali, all’affidamento del servizio in regime di in house providing ad ANM, a valle della predisposizione degli atti necessari e dello svolgimento di tutti gli approfondimenti e le analisi previste dalla normativa pertinente.”*

PRONUNCE DELLA GIURISPRUDENZA AMMINISTRATIVA/CONTABILE O DELL’ANAC DI INTERESSE CON RIFERIMENTO AL CONTENUTO DELLA PROPOSTA DELIBERATIVA

L’Autorità di regolazione dei trasporti ha approvato con deliberazione n. 64/2024 le revisioni all’atto di regolazione approvato con la delibera n. 154/2019 (avente ad oggetto: “[...] Misure per [...] la definizione degli schemi dei contratti di servizio [...] esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica”); tale provvedimento reca in allegato lo schema tipo di Relazione per gli affidamenti in house.

•CONSIDERAZIONI FINALI

La proposta deliberativa in esame ha una natura complessa in quanto, da un lato, si pone quale atto di indirizzo finalizzato a garantire l’erogazione in continuità del servizio pubblico di trasporto locale nelle more del nuovo affidamento in house del servizio di TPL, dall’altro approva anche contenuti di natura tecnica. Si fa riferimento, in proposito, all’individuazione dei soggetti competenti a sottoscrivere l’atto di proroga.

Il contenuto della Relazione, come descritto nell’art. 14 del D. Lgs. n. 201/2022, riflette valutazioni di natura tecnico-giuridica, le quali, come si evince dal documento allegato, riguardano, in particolare, i seguenti aspetti: il contesto giuridico e gli indicatori di riferimento, la descrizione del servizio, la modalità di affidamento prescelta, la motivazione economico-finanziaria della scelta e gli strumenti per la valutazione di efficienza, efficacia ed economicità.

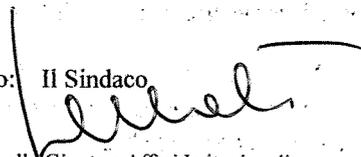
Attiene alla dirigenza, nell’ambito delle competenze gestionali ad essa demandate ai sensi dell’art. 107 del TUEL, l’esercizio del potere di vigilanza e di controllo sull’azione amministrativa da porre in essere in attuazione del provvedimento in oggetto.

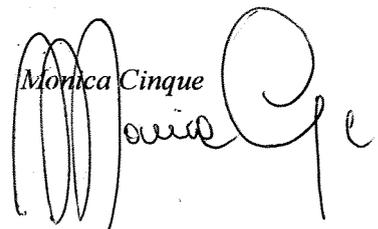
Per gli aspetti prettamente tecnici che caratterizzano la proposta, assumono particolare rilievo l’istruttoria e le valutazioni svolte dalla dirigenza proponente, che trovano estinsecazione nel parere di regolarità tecnica.

Come annotato in calce alla prima pagina della Relazione illustrativa, tale documento è stato redatto *“per il tramite della Napoli Holding Srl con il supporto specialistico della Società LeMTTA S.r.l.”*

Atteso che alla Napoli Holding sono affidate le funzioni amministrative in materia di trasporto pubblico locale e nel presupposto che la dirigenza proponente abbia verificato l’adeguatezza, la pertinenza e la correttezza dei contenuti della Relazione sottoposta all’approvazione della Giunta, su cui si fonda l’affidamento in house da porre in essere, spettano all’Organo deliberante l’apprezzamento dell’interesse e del fine pubblico e ogni altra valutazione conclusiva, con riguardo al principio di buon andamento, di economicità ed imparzialità dell’azione amministrativa.

Visto: Il Sindaco



Monica Cinque


Deliberazione di G. C. n. 602 del 19/12/2024 composta da n. 13 pagine progressivamente numerate,

nonché da allegati come descritti nell'atto.*

*Barrare, a cura del Servizio Supporto giuridico agli organi, assistenza alla Giunta e affari istituzionali, solo in presenza di allegati

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE



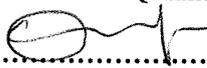
IL SEGRETARIO GENERALE



ATTESTATO DI PUBBLICAZIONE

- Si attesta che la presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio *on line* il 20/12/2024 e vi rimarrà per quindici giorni consecutivi (art. 124, comma 1, del D. Lgs. 267/2000);
- La stessa, in pari data, è stata comunicata in elenco ai Capi Gruppo Consiliari (art.125 del D. Lgs.267/2000), nonché ai dirigenti apicali per la successiva assegnazione ai dirigenti responsabili delle procedure attuative.

Servizio Supporto giuridico agli Organi,
assistenza alla Giunta e affari istituzionali
Il Funzionario titolare di incarico
di Elevata Qualificazione



ESECUTIVITÀ

La presente deliberazione :

con separata votazione è stata dichiarata immediatamente eseguibile per l'urgenza ai sensi dell'art.134, comma 4, del D. Lgs. 267/2000;

è divenuta esecutiva il giorno ai sensi dell'art.134, comma 3, del D. Lgs.267/2000, essendo decorsi dieci giorni dalla pubblicazione.

Addì

Servizio Supporto giuridico agli Organi,
assistenza alla Giunta e affari istituzionali
Il Funzionario titolare di incarico
di Elevata Qualificazione

.....

Attestato di compiuta pubblicazione

Si attesta che la presente deliberazione è stata Pubblicata all'Albo Pretorio *on line* di questo Comune

dal _____ al _____

Servizio Supporto giuridico agli Organi,
assistenza alla Giunta e affari istituzionali
Il Funzionario titolare di incarico di
Elevata Qualificazione

.....

Attestazione di conformità

(da utilizzare e compilare, con le diciture del caso, solo per le copie conformi della presente deliberazione)

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

divenuta esecutiva in data

Gli allegati, costituenti parte integrante, come descritti nell'atto, firmati digitalmente dal Dirigente proponente, sono conservati nell'archivio informatico dell'Ente.

Servizio Supporto giuridico agli Organi,
assistenza alla Giunta e affari istituzionali
Il Funzionario titolare di incarico
di Elevata Qualificazione

.....



Allegato 1

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE

(D.LGS. 201/2022, ART. 14, COMMI 2, 3 E 4; ART. 31, COMMI 1 E 2)

Relazione redatta per il tramite della Napoli Holding Srl con il supporto specialistico della Società LeM TTA S.r.l.

(Prot. 92/2024/AM del 17/12/2024)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DELLA SCELTA DELLA MODALITÀ DI GESTIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO LOCALE

(D.LGS. 201/2022, ART. 14, COMMI 2, 3 E 4; ART. 31, COMMI 1 E 2)

<u>INTRODUZIONE.....</u>	<u>3</u>
<u>INFORMAZIONI DI SINTESI.....</u>	<u>6</u>
<u>SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO.....</u>	<u>7</u>
<u>A. 1 Contesto giuridico di riferimento.....</u>	<u>7</u>
<u>Normativa europea.....</u>	<u>7</u>
<u>Normativa regionale.....</u>	<u>8</u>
<u>A.2 Indicatori di riferimento.....</u>	<u>9</u>
<u>B. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO.....</u>	<u>10</u>
<u>B.1 - La genesi dell'affidamento del servizio urbano di TPL e dei servizi di mobilità collettiva connessi....</u>	<u>10</u>
<u>B.2 Caratteristiche attuali dei servizi.....</u>	<u>11</u>
<u>B.2.1. Trasporto pubblico di linea.....</u>	<u>11</u>
<u>B.3 Descrizione del servizio da prestare.....</u>	<u>12</u>
<u>B.4 Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni.....</u>	<u>13</u>
<u>B.3. Compensazione degli obblighi di servizio.....</u>	<u>14</u>
<u>B. 4 Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato.....</u>	<u>15</u>
<u>C. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA.....</u>	<u>16</u>
<u>C.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta.....</u>	<u>16</u>
<u>C.2 Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti.....</u>	<u>16</u>
<u>Ricognizione Normativa.....</u>	<u>16</u>
<u>Requisito della partecipazione totalitaria.....</u>	<u>17</u>
<u>Controllo analogo.....</u>	<u>17</u>
<u>Requisito dell'attività prevalente verso l'Ente affidante.....</u>	<u>18</u>
<u>D. MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA.....</u>	<u>19</u>
<u>D.1 - Risultati attesi.....</u>	<u>19</u>
<u>Costi storici, costi previsti e costi standard.....</u>	<u>19</u>
<u>Modalità di determinazione del costo standard.....</u>	<u>21</u>
<u>Corrispettivi.....</u>	<u>23</u>
<u>D.2 - Comparazione con opzioni alternative.....</u>	<u>24</u>
<u>D.3 Esperienza della gestione precedente.....</u>	<u>25</u>

<u>D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio.....</u>	<u>26</u>
<u>SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ.....</u>	<u>28</u>
<u>E.1 - Piano economico-finanziario.....</u>	<u>28</u>
<u>E.2 – Monitoraggio.....</u>	<u>28</u>

INTRODUZIONE

La Relazione contenuta nel presente documento è redatta al fine di assolvere gli obblighi informativi prescritti dall'art. 14 del D. Lgs. n. 201/2022, recante *“Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”*.

L'art. 14 del sopra menzionato Decreto Legislativo dispone, in particolare, ai commi 2 e 3, che ai fini della scelta della modalità di gestione del servizio e della definizione del rapporto contrattuale, l'Ente locale e gli altri Enti competenti tengono conto:

- delle caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare, inclusi i profili relativi alla qualità del servizio e agli investimenti infrastrutturali;
- della situazione delle finanze pubbliche;
- dei costi per l'Ente locale e per gli utenti;
- dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili;
- dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica, della qualità del servizio offerto, dei costi per l'Ente locale e per gli utenti e degli investimenti effettuati.

L'Ente competente è tenuto a dar conto degli esiti della suddetta valutazione *“in un'apposita relazione nella quale sono evidenziate altresì le ragioni e la sussistenza dei requisiti previsti dal diritto dell'Unione europea per la forma di affidamento prescelta, nonché illustrati gli obblighi di servizio pubblico e le eventuali compensazioni economiche, inclusi i relativi criteri di calcolo, anche al fine di evitare sovracompensazioni”*.

L'adempimento richiesto dalla norma sopra menzionata, per quel che concerne il servizio di trasporto pubblico locale, assume una particolare caratterizzazione, poiché la disciplina di settore di rango comunitario (art. 7, par. 2 Reg. CE n. 1370/2007), richiede la pubblicazione di un avviso di preinformazione almeno un anno prima dell'aggiudicazione del contratto di servizio nel quale indicare anche la forma di affidamento prescelta. Il combinato disposto delle due previsioni normative, pertanto, conduce ad una sostanziale anticipazione dell'adozione della presente relazione, tenendo conto delle informazioni allo stato disponibili e fatto salvo eventuale successivo aggiornamento. In particolare, infatti, il dettaglio delle previsioni economico-finanziarie e gestionali, potrà delinearsi esclusivamente all'esito dell'avvenuto completamento dell'iter istruttorio che contempla, peraltro, anche il vaglio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti circa il contenuto della Relazione di affidamento, il piano economico finanziario simulato, lo schema di contratto di servizio, ai fini del rispetto delle misure di regolazione del settore dei trasporti, rinvenibili nell' Allegato A, alla Delibera n. 154/2019, per come recentemente modificata, dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Si evidenzia altresì che, a sensi dell'art. 31, comma 5 del d.lgs. 201/2022, *“gli atti e i dati di cui al presente articolo sono resi disponibili dall'ente che li produce in conformità a quanto previsto dall'articolo 50 del decreto legislativo n. 82 del 2005”*. Pertanto, al fine di rendere il contenuto degli atti e delle informazioni trasmesse chiaro e controllabile, il Comune di Napoli – d'ora innanzi anche *“l'Ente”* o *“Amministrazione Comunale”* - esplicita i dati di dettaglio utilizzati e fornisce le informazioni utili a rendere agevolmente fruibili e riutilizzabili i predetti dati.

Vengono perciò illustrati con la presente Relazione i presupposti amministrativi, articolati in presupposti di legge, gestionali ed economico-finanziari, posti alla base della preferenza espressa dall'Ente per la modalità di affidamento in house dallo stesso prescelta, nel rispetto della normativa applicabile e del principio di economicità dell'azione amministrativa di cui all'art. 97 della Costituzione.

È necessario premettere che con Legge regionale 22 luglio 2024, n. 12 la Regione Campania ha apportato le modifiche all'articolo 1 della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013 - 2015 della Regione Campania) e in particolare dopo il comma 89 sono stati aggiunti i seguenti articoli: *“89bis. Ai Comuni capoluogo di provincia che, mediante apposita comunicazione alla Regione, esprimono la volontà di procedere ad affidare i servizi di TPL con le modalità previste all'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed all'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica), sono attribuite dalla stessa Regione, quale ente di governo dell'ambito unico regionale, le funzioni di autorità*

competente per il territorio afferente il relativo lotto, così individuate dalla delibera di Giunta regionale ai sensi del comma 89"; "89ter. L'Autorità competente può delegare l'esecuzione dei contratti di servizio a proprie Agenzie o Società in house";

Con l'approvazione della sopra richiamata previsione legislativa di cui all'art. 1 L.R. 12/2024, è stato previsto un nuovo quadro di competenze amministrative in materia di trasporto pubblico locale regionale per cui i comuni capoluogo possono assumere le funzioni di autorità competente all'affidamento in house per il territorio afferente il relativo lotto di competenza, previa attribuzione di dette funzioni da parte dell'ente regionale. Al di fuori dell'ipotesi ora contemplata dal comma 89bis dell'art. 1, L.R. cit., l'autorità competente all'affidamento del servizio è la Regione Campania.

Alla luce della richiamata disciplina di cui all'art. 89 bis della Legge Regionale della Campania n.5/2013, come inserito dall'art. 1 della Legge Regionale della Campania del 22 luglio 2024, n. 12, è stata predisposta la variazione della programmazione dell'Ente per il 2024 e per il 2025, con conseguente modifica del DUP 2024 - 2026 e 2025 -2027, al fine di comunicare alla Regione la volontà di procedere ad affidare i servizi di Trasporto Pubblico Locale con le modalità previste dall'art. 5 par. 2 del Regolamento 1370/2007, nonché per garantire i servizi di TPL in continuità con gli attuali assetti contrattuali, nelle more della definizione del suddetto procedimento e in vista della scadenza della Convenzione Rep. 700 e del Contratto di servizi Rep 701. Il Documento Unico di Programmazione allegato alla citata Delibera di Giunta Comunale n. 425/2024, approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024 introduce quale obiettivo strategico per il TPL quello di procedere nella gestione degli affidamenti e dei contratti del servizio del TPL in regime di in house, sulla base del nuovo quadro normativo regionale.

Con nota PG/2024/980776 del 13/11/2024 l'Amministrazione comunale ha formalizzato alla Regione Campania la comunicazione ex art. 89 bis della Legge Regionale della Campania n.5/2013, come inserito dall'art. 1 della Legge Regionale della Campania del 22 luglio 2024.

Con Delibera n. 678 del 4 dicembre 2024 la Giunta Regionale ha attribuito, sensi dell'art. 1, comma 89bis della L.R. n. 5/2013, le funzioni di autorità competente per il territorio comunale afferenti il relativo lotto al Comune di Napoli.

Per quanto sopra, il Comune di Napoli è l'Autorità competente all'affidamento in house del servizio di TPL nonché dei servizi di mobilità collettiva ad esso connessi (sosta, la gestione del materiale rotabile, il servizio di rimozione dei veicoli i servizi per la gestione della segnaletica stradale e degli impianti semaforici), già ricadenti nell'ambito della propria competenza amministrativa.

<u>INFORMAZIONI DI SINTESI</u>	
Oggetto dell'affidamento	Affidamento in house del servizio di TPL urbano e dei servizi di sosta
Importo dell'affidamento	L'importo dell'attuale contratto di servizio con ANM con riferimento all'anno 2024 è pari a circa 110 milioni di euro oltre IVA (totale IVA compresa circa 121 milioni di euro), fatto salvo la rendicontazione a consuntivo. L'importo stimato per il nuovo affidamento dal 2026 è pari a 114,2 milioni di euro/anno oltre IVA (totale IVA compresa 126,62 milioni di euro/anno)
Ente affidante	Comune Napoli
Tipo di affidamento	Concessione
Modalità di affidamento	Affidamento diretto a società <i>in house</i> ex art. 5 par. 2 Reg.to. CE 1370/2007 e d.lgs. 201/2022, art. 14, comma 1, lett. c)
<u>Affidamento in house</u>	Impresa Affidataria: ANM spa Il Comune di Napoli detiene una partecipazione totalitaria (100%) indiretta delle azioni della suddetta società tramite Napoli Holding. L'amministratore unico è nominato dal socio unico Napoli Holding sulla scorta ed in esecuzione delle determinazioni assunte dal Sindaco di Napoli. L'esercizio del controllo analogo del Comune di Napoli è disciplinato all'art. 13 dello Statuto di ANM Non sono stati sottoscritti patti parasociali trattandosi di società a socio unico

	<p>A norma dell'art. 5 dello statuto ANM è obbligata a svolgere in favore del Comune di Napoli e/o delle sue società operanti in regime di in house providing almeno l'80% delle attività.</p> <p>Le attività svolte sono:</p> <p>A) la gestione dei servizi di trasporto pubblico di persone e cose in ogni forma e con ogni mezzo ivi comprese la gestione e l'esercizio delle linee metropolitane e delle funicolari esistenti in Napoli, nonché lo studio per l'organizzazione e la gestione di nuove linee metropolitane e dei relativi impianti tecnologici, attrezzature e servizi in genere per il trasporto ferroviario metropolitano.</p> <p>B) lo svolgimento, al fine di realizzare la gestione unitaria e coordinata della mobilità, di qualsiasi servizio e attività funzionale o comunque operata complementare o affine al servizio di trasporto ed alla mobilità in genere, inclusa la gestione ed il controllo della sosta di aree pubbliche e private, la gestione delle rimozioni e la custodia di veicoli in sosta vietata e di intralcio alla circolazione e l'applicazione ganasce (bloccaggio ruote auto in sosta vietata);</p> <p>C) la manutenzione, in proprio o per conto terzi, di qualunque mezzo utilizzato per trasporto pubblico di persone e/ o cose o comunque connesso o complementare a detta attività;</p> <p>D) la ideazione, realizzazione e gestione di sistemi informatici di qualunque tipo e specie connessi al trasporto delle persone e/ o delle cose, sia per le proprie attività e strutture e sia per Enti o società che svolgono attività analoghe;</p> <p>E) la realizzazione, la promozione e l'erogazione di servizi nel settore del trasporto urbano anche con la formazione, aggiornamento tecnologico e funzionale e l'addestramento del proprio personale e terzi preposti all'esercizio delle linee, nonché l'assistenza complementare e la manutenzione del materiale rotabile e delle strutture immobili, fisse e mobili.</p> <p>L'affidamento supera le soglie di rilevanza comunitaria.</p>
Durata dell'affidamento	La data di avvio stimato della gestione è prevista al 1 gennaio 2026 per un periodo di 6 anni
Territorio e popolazione interessata dal servizio affidato o da affidare:	Il servizio è localizzato all'interno del territorio comunale di Napoli, con 907.484 abitanti (2.959.909 nella Città Metropolitana).

SEZIONE A - CONTESTO GIURIDICO E INDICATORI DI RIFERIMENTO

A. 1 Contesto giuridico di riferimento

Normativa europea

Per quanto concerne la normativa di contesto per l'affidamento dei servizi pubblici di trasporto, deve aversi riferimento alla normativa eurounitaria identificabile nel **Regolamento (CE) n. 1370/2007**, relativo ai “*servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia*” che, come noto, prevede distinte modalità di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale (TPL), qualificate primariamente dai requisiti soggettivi del soggetto affidatario.

In particolare, a norma dell'art. 5, paragrafo 3 del ridetto Regolamento comunitario, qualora l'affidamento sia indirizzato nei confronti di un soggetto terzo e diverso da un operatore interno all'Amministrazione affidante, i contratti di servizio pubblico devono essere aggiudicati mediante una procedura di gara “*equa, aperta a tutti gli operatori nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione*”.

In alternativa, ai sensi dell'art. 5 par. 2 del Regolamento, le Autorità pubbliche competenti hanno la possibilità di fornire “*esse stesse*” il servizio o di procedere “*all'affidamento in favore di un operatore su cui le Autorità stesse esercitano un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi*”.

Al fine di stabilire la corrispondenza della forma organizzativa prescelta con il modello previsto dall'art. 5 par. 2 del Regolamento, devono essere presi in considerazione, ai sensi della richiamata disposizione normativa, elementi quali il livello della rappresentanza dell'Ente in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza della Società, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche.

Giova osservare che per le suindicate finalità non è richiesta quale condizione imprescindibile la partecipazione totalitaria di capitale pubblico, ma è tuttavia stabilito come presupposto di legittimità dell'affidamento in house che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo dell'Ente possa essere stabilito in base ad altri criteri di natura sostanziale.

Rileva inoltre che l'operatore interno, nonché qualsiasi altro soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima, svolgano le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'Autorità competente a livello locale, escluse eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di Autorità competenti a livello locale vicine, e che i medesimi soggetti non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'Autorità competente a livello locale.

Normativa nazionale

L' **art. 61 del D. Lgs. n. 99/2009**, recante “*Disposizioni per lo sviluppo e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia*”, abbia espressamente previsto, al fine di armonizzare il processo di liberalizzazione e di concorrenza nel settore del trasporto pubblico regionale e locale con la normativa comunitaria, che le Autorità competenti all'aggiudicazione di contratti di servizio, anche in deroga alla disciplina di settore, possano avvalersi delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafi 2, 4, 5 e 6, e all'articolo 8, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007.

Inoltre, secondo l'**art. 4 bis del d.l. 78/2009** (come convertito con L. 102/2009) recante “*Disposizioni in materia di trasporto pubblico*” è disposto che “*Al fine di promuovere l'efficienza e la concorrenza nei singoli settori del trasporto pubblico, le autorità competenti, qualora si avvalgano delle previsioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, devono aggiudicare tramite contestuale procedura ad evidenza pubblica almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo*”.

Con riferimento alla normativa contemplata dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici, si rileva che, ai sensi dell'art. 149 del D. Lgs. n. 36/2023, le disposizioni in esso contenute non si applicano alla fattispecie in argomento.

Infatti, in base ai commi 3 e 4 dalla disposizione normativa poc'anzi menzionata *“le disposizioni del codice non si applicano per l'affidamento di contratti concernenti i servizi di trasporto pubblico di passeggeri per ferrovia o metropolitana”* né alle *“concessioni di servizi di trasporto pubblico di passeggeri ai sensi del Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007”*.

Il modello organizzativo dell'affidamento in house è, pertanto, consentito nel settore del TPL in base alle disposizioni comunitarie, le quali assumono natura di norme speciali rispetto alla legislazione nazionale.

L'affidamento in house è disciplinato anche dal c.d. Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (**D. Lgs. 175/2016**) che, all'art. 16, definisce l'istituto presupponendo che *“le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo”*, ai sensi della normativa nazionale e comunitaria sino a questo momento richiamata.

Per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, anche quelli non a rete, l'affidamento in house è disciplinato a livello interno dagli articoli **14 e 17 del D.Lgs. 201/2022**, di cui la presente Relazione è diretta attuazione, e segnatamente per il servizio di TPL trovano diretta applicazione le disposizioni del Titolo III e gli art. 29, 30, 31. In particolare il comma 2 art. 32, fa salve le modalità di affidamento previste dal Regolamento 1370/2007 per il trasporto pubblico locale che, come visto, prevede l'affidamento in house (art. 5 par. 2), che - in ogni caso - rientra tra le forme consentite di affidamento di cui all'art. 14 del d.lgs. 201/2022.

Normativa regionale

A livello regionale la materia del trasporto pubblico locale è così disciplinata:

- Legge Regionale n. 3 del 28.03.2002 recante *“Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania”*, come modificata con leggi regionali n. 5 del 26.03.2004, n. 15 del 11.08.2005, n. 1 del 19.01.2009, n. 2 del 21.01.2010, n. 5 del 06.05.2013, n. 16 del 07.08.2014, n. 1 del 18.01.2016, n. 6 del 05.04.2016, n. 38 del 23.12.2016, n. 3 del 20.01.2017, n. 10 del 31.03.2017 e n. 26 del 02.08.2018, che regola la materia del trasporto pubblico locale in Campania;
- Legge Regionale n. 1 del 27.01.2012 *“Disposizioni per la formazione del Bilancio Annuale 2012 e pluriennale 2012 – 2014 della Regione Campania (Legge Finanziaria Regionale 2012)”*, che all'art. 42 reca *“Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale”*;
- Legge Regionale n. 5 del 06.05.2013 *“Disposizioni per la formazione del Bilancio Annuale 2013 e pluriennale 2013 – 2015 della Regione Campania (Legge Finanziaria Regionale 2013)”*, che all'art. 1, comma 89, istituisce il Bacino unico regionale ottimale in materia di trasporto pubblico locale, designa la regione quale ente di governo e stabilisce che esso può essere diviso in più lotti.

Come anticipato nell'introduzione, con Legge regionale 22 luglio 2024, n. 12 la Regione Campania ha apportato le modifiche all'articolo 1 della legge regionale 6 maggio 2013, n. 5 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2013 e pluriennale 2013 - 2015 della Regione Campania) e in particolare dopo il comma 89 sono stati aggiunti i seguenti articoli: *“89bis. Ai Comuni capoluogo di provincia che, mediante apposita comunicazione alla Regione, esprimono la volontà di procedere ad affidare i servizi di TPL con le modalità previste all'articolo 5 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 ed all'articolo 17 del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica), sono attribuite dalla stessa Regione, quale ente di governo dell'ambito unico regionale, le funzioni di autorità competente per il territorio afferente il relativo lotto, così individuate dalla delibera di Giunta regionale ai sensi del comma 89”*; *“89ter. L'Autorità competente può delegare l'esecuzione dei contratti di servizio a proprie Agenzie o Società in house”*;

Con l'approvazione della sopra richiamata previsione legislativa di cui all'art. 1 L.R. 12/2024, è stato pertanto previsto un nuovo quadro di competenze amministrative in materia di trasporto pubblico locale per cui i comuni capoluogo possono assumere le funzioni di autorità competente all'affidamento in house per il territorio afferente il relativo lotto di competenza, previa attribuzione di dette funzioni da parte dell'ente regionale medesimo.

A.2 Indicatori di riferimento

L'affidamento avverrà nel rispetto delle previsioni di cui all'Allegato A alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) n.154/2019, nel testo consolidato derivante dalle modifiche apportate dalle Delibere ART nn. 113/2021, 64/2024 e 177/2024 e dei relativi Annessi.

In particolare, gli Annessi all'Allegato A alla Delibera 154/2019 e s.m.i. indicata riportano:

- gli schemi per la redazione del Piano Economico e Finanziario servizi TPL su strada (Annesso 5a);
- gli schemi di contabilità regolatoria (Annesso 3);
- lo schema di Matrice dei rischi (Annesso 4);
- i contenuti minimi dei Contratti di servizio (Annesso 2);

In merito ai costi di produzione che, al netto dei ricavi da traffico incassati direttamente dal concessionario, devono essere presi a riferimento per l'individuazione delle basi d'asta, si applica il D.M. 157/2018 (che attua l'art. 1, comma 84, della L. 27 dicembre 2013, n. 147, relativamente ai “*costi standard dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, nonché i criteri per l'aggiornamento e l'applicazione degli stessi*”).

L'affidamento avverrà altresì nel rispetto della Delibera n. 53/2024 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti che definisce le condizioni minime di qualità (CMQ) dei servizi di trasporto pubblico su strada (autobus, metropolitane, tram, filobus), connotati da obblighi di servizio pubblico (OSP) nonché dalla delibera n. 32/2024 che definisce il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto per i servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia, di cui alla delibera n. 154/2019 e s.m.i.

B. DESCRIZIONE DEL SERVIZIO

B.1 - La genesi dell'affidamento del servizio urbano di TPL e dei servizi di mobilità collettiva connessi

In attuazione delle competenze conferite ex D.lgs 422/1997 il Comune di Napoli e la società Metronapoli S.p.A. in data 20.12.2002 hanno stipulato un contratto di servizio per la gestione della Metropolitana cittadina e in data 6.12.2002 per la gestione delle quattro funicolari cittadine.

Sempre, in attuazione delle competenze conferite ex D.lgs 422/1997 il Comune di Napoli e la società ANM spa, in data 20.12.2002, hanno stipulato un contratto di servizio per la gestione dei servizi autofilotraviari e degli ascensori pubblici.

Per effetto della fusione per incorporazione della società Metronapoli S.p.A. in ANM S.p.A le obbligazioni e le previsioni contrattuali già assunte da Metronapoli S.p.A. con i contratti di servizio sopra citati relativamente alla gestione dei servizi di metropolitana e delle funicolari cittadine sono integralmente confluite in ANM S.p.A..

La partecipazione azionaria totalitaria direttamente detenuta dal Comune di Napoli in ANM è stata poi conferita in Napolipark srl, successivamente trasformata in Napoli Holding, società interamente controllata dal predetto Ente, con attribuzione ad essa delle funzioni di direzione e coordinamento del sistema delle società partecipate dal Comune di Napoli - ferme restando le funzioni peculiari degli uffici comunali e il mantenimento in capo al Comune del c.d. controllo analogo - ed alla quale sono state altresì attribuite le funzioni di Agenzia per la Mobilità sostenibile con deliberazione di Consiglio n. 36 del 29.07.2013.

Pertanto, a seguito del trasferimento ad essa delle funzioni dell'ex Napolipark relative alla gestione della sosta tariffata nonché dell'operazione di fusione per incorporazione prima citata, ANM è diventato l'unico soggetto sul quale è confluita la gestione operativa relativa alla mobilità (trasporto su gomma, trasporto su ferro, sosta a pagamento e altri servizi di supporto) e su di essa, come detto, il Comune detiene una partecipazione totalitaria indiretta, per il tramite della citata Napoli Holding.

Sotto il profilo contrattuale, la Convenzione atto Repertorio n. 701 del 22/12/2014 n. 5906 tra Comune e Napoli Holding disciplina le modalità di svolgimento delle funzioni amministrative inerenti il TPL trasferite dall'Ente, compresa le funzioni di committenza dei servizi, alla predetta società a seguito della citata deliberazione di Consiglio n. 36 del 29.07.2013.

L'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di linea del Comune di Napoli è quindi disciplinato dal Contratto di servizio per la gestione del TPL tra la Napoli Holding Srl e l'ANM SpA, atto Repertorio n. 701 del 22/12/2014 al n. 5907.

Il contratto di servizio (Repertorio n. 701) è stato prorogato con Delibera n. 183 del 12/06/2020 e con successiva Delibera di Giunta Comunale n. 509 del 12/12/2022, ai sensi dell'articolo 5 paragrafo 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, fino a tutto il 2024. In particolare, con quest'ultima Delibera la Giunta Comunale, in ossequio alla necessità di garantire la continuità del servizio pubblico, ha formulato l'indirizzo alla Napoli Holding Srl alla prosecuzione del contratto in essere con ANM Spa ed ha altresì dato atto della quantificazione delle risorse da bilancio comunale nel DUP 23-25.

L'affidamento del servizio di sosta a pagamento sulle aree a raso e nei parcheggi in proprietà comunale è disciplinato dal Contratto di Servizio rep. 24704 raccolta n. 8120 del 5 ottobre 2004. Con successiva deliberazione di G.C n. 463 del 21 giugno 2013 il Comune di Napoli ha concesso in affidamento alla ex Società partecipata Napolipark Srl, a fronte di un canone annuale a carico della società.

L'affidamento del servizio di Gestione e manutenzione degli impianti di controllo del traffico cittadino è infine disciplinato dal contratto di servizio Rep. n. 86817 del 08/04/2004 tra Comune di Napoli e ANM disciplina le modalità di svolgimento del servizio.

B.2 Caratteristiche attuale dei servizi

B.2.1. Trasporto pubblico di linea

Le attività da affidare ed oggetto del contratto di servizio riguardano i servizi di trasporto pubblico urbano svolti con autobus, filobus, metropolitane, funicolari terrestri, tram, ascensori pubblici e scale mobili.

I servizi di trasporto pubblico urbano, erogati nell'ambito del territorio di competenza del Comune di Napoli, si svolgono tramite autobus distinguono in:

- 94 linee di superficie (87 linee autobus, 4 linee filobus e 3 tram) per una produzione complessiva consuntivata nel 2023 di 9.654.876 vetture chilometro, di cui:
 - Autobus 8.796.991
 - Filobus 449.223
 - Tram 408.662;
- 4 impianti funicolari (Chiaia, Centrale, Mergellina e Montesanto) per una produzione complessiva consuntivata nel 2023 di 401.886 vetture chilometro;
- 2 linee metropolitane Linea 1 e Linea 6 (da luglio 2024), per una produzione complessiva consuntivata nel 2023 di 5.136.505 vetture chilometro;
- 5 ascensori cittadini: Chiaia, Acton, Sanità, Ventaglieri e, dal 2024, Monte Echia;
- sistema di scale mobili intermodali e numerosi nodi di collegamento per l'accesso ai parcheggi, di interscambio, in struttura e a raso, all'interno delle stazioni e in prossimità dei principali assi viari

Nel 2023, sono stati pertanto erogati complessivamente 15,2 milioni di vetture chilometro di servizio.

Tali servizi si distinguono, inoltre, in:

- servizi ordinari: ovvero quelli svolti in maniera continuativa, oggetto di un Piano di esercizio annuale presentato da ANM a Napoli Holding ed adeguato alle esigenze di mobilità in ambito urbano. La programmazione dei servizi ordinari tiene conto dei servizi minimi del TPL fissati dalla Regione e comprende servizi aggiuntivi, predeterminati in base alle esigenze insopprimibili di mobilità in ambito urbano;
- servizi straordinari: ovvero tutti quelli non previsti dal Piano di esercizio dell'anno di riferimento, legati ad eventi straordinari ed imprevedibili o connessi ad esigenze temporanee non prevedibili all'atto della redazione del Piano di esercizio, che richiedono l'introduzione di nuove tratte su gomma e/o il potenziamento di tratte già esistenti su ferro o su gomma;
- servizi sostitutivi: ovvero quelli garantiti da ANM in caso di chiusura e/o soppressione di linee ed impianti, sia su gomma che su ferro, derivanti da esigenze di manutenzione straordinaria e/o cause di forza maggiore;
- altri servizi: di supporto al sistema di mobilità integrata (es. ascensori pubblici e scale mobili).

In termini di gestione contrattuale, come detto, la Napoli Holding Srl esercita la committenza del contratto di servizio per il TPL urbano, attivandosi con il gestore ai fini della presentazione all'Amministrazione Comunale dei Piani di esercizio annuali relativi ai servizi affidati.

Ai sensi del Contratto di Servizio attualmente in essere (rep 701) l'ANM SpA è impegnata a garantire i livelli di efficienza e qualità dell'organizzazione aziendale affinché venga perseguito il miglioramento continuo in termini di efficacia, qualità e sostenibilità dei servizi erogati, adottando un sistema di qualità che sia in grado di garantire processi produttivi interni che assicurino il conseguimento delle certificazioni di qualità, ambientale e della responsabilità sociale, fornendo alla Napoli Holding la necessaria documentazione ai fini del controllo.

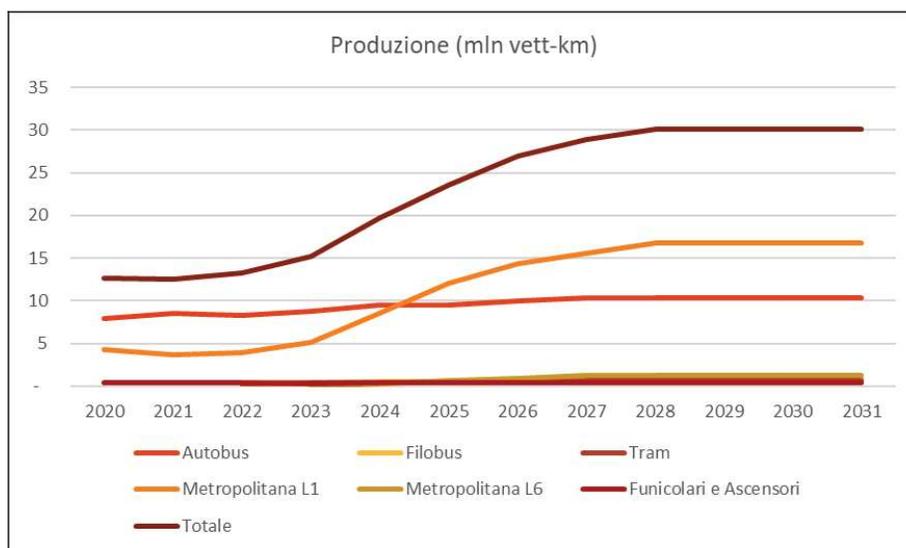
La Napoli Holding Srl con riferimento alla gestione delle risorse pubbliche destinate ai servizi TPL, monitora e verifica la corretta esecuzione delle prestazioni, in attuazione degli specifici programmi di esercizio annuali approvati, provvedendo a seguito dell'istruttoria ed approvazione dei consuntivi d'esercizio da parte del Nucleo Tecnico di Valutazione al pagamento delle fatture emesse dal gestore in carica del servizio di TPL urbano nei confronti della medesima Società.

B.3 Descrizione del servizio da prestare

Il servizio previsto dal nuovo affidamento in house, per il periodo esennale 2026-2031, è programmato in significativa crescita per tutte le modalità di trasporto. L'incremento consentirà di migliorare drasticamente il servizio offerto, di aumentare la domanda soddisfatta e di perseguire importanti economie di scala (in particolare per i servizi ad impianti fissi come metropolitana, tram e filobus) nella gestione dei servizi. Ciò, come meglio illustrato più avanti, consentirà non solo di migliorare tutte le performance economiche, tecniche e qualitative del servizio ma di impiegare risorse sostanzialmente costanti a fronte di un servizio notevolmente superiore in termini di quantitativi e qualitativi.

Nella tabella e nel grafico seguenti sono riportati gli andamenti della produzione per singola modalità negli ultimi 4 anni (2020-2023), nel 2024 (dati preconsuntivi), nel 2025 e nel periodo contrattuale del nuovo affidamento (2026-2031). Tra il 2023 e il 2028 (che poi resterà costante) è previsto il raddoppio della produzione offerta da circa 15 milioni di vetture km a oltre 30 milioni. Questo incremento:

- segue un incremento del 20% già registrato tra il 2021 e il 2023
- sarà in parte realizzato già nel 2024, con una produzione prevista di 19,5 milioni di vetture-km pari a circa il 30% in più rispetto al 2023 e quasi il 50% rispetto al 2022.



Produzione (Milioni vett*km equ.)							Nuovo contratto in house					
Anno	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Autobus			8,28	8,80	9,50	9,50	10,00	10,30	10,30	10,30	10,30	10,30
Filobus	7,98	8,48	0,43	0,45	0,56	0,56	0,70	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
Tram			0,28	0,41	0,41	0,41	0,47	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60
Metropolitana L1	4,31	3,62	3,87	5,14	8,55	12,00	14,40	15,60	16,80	16,80	16,80	16,80
Metropolitana L6	-	-	-	-	0,24	0,60	0,90	1,20	1,20	1,20	1,20	1,20
Funicolari e Ascensori	0,41	0,41	0,42	0,40	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42
Totale	12,70	12,51	13,28	15,19	19,68	23,49	26,89	28,92	30,12	30,12	30,12	30,12

Pertanto, si tratta di un processo di efficientamento e riorganizzazione aziendale già avviato e che proseguirà nei prossimi anni grazie ad un serie di fattori congiunti, tra i quali:

- il superamento della crisi aziendale raggiunta attraverso il processo avviato con il Concordato preventivo;

- l'apertura della Linea 6 della metropolitana (avvenuta a luglio 2024 e che andrà progressivamente a regime, con l'arrivo dei nuovi treni);
- il totale rinnovo del parco treni della metropolitana Linea 1 (treni più numerosi, più capienti e più confortevoli);
- l'apertura di nuove 4 stazioni della Linea 1 della metropolitana (due nel 2025 e altre 2 nel 2026);
- l'arrivo di 10 nuovi tram di maggiore capacità e affidabilità (che potrà essere successivamente incrementata di ulteriori 10 tram);
- l'immissione di 253 nuovi autobus elettrici (di cui 67 entro il 2024) che, sommato ai circa 200 bus entrati in servizio dal 2020, consentirà il totale rinnovo della flotta con autobus ad alimentazione prevalentemente elettrica e di incrementare la flotta complessiva e quindi l'offerta e la qualità del viaggio con una significativa riduzione delle emissioni, ma anche di ridurre i costi per consumi energetici ed i costi di manutenzione;
- il migliore sfruttamento delle infrastrutture di rete, oggi sottoutilizzate, con la crescita di percorrenze di metropolitana (su entrambe le Linee), tram e filobus che determineranno una forte riduzione dei costi unitari di produzione;
- automazione delle funicolari, con finanziamenti pubblici, che consentirà di ridurre il personale necessario, da reimpiegare nella metropolitana per la gestione delle nuove stazioni e per l'esercizio;
- incremento della domanda che prosegue incessantemente e che ha consentito già nel 2023 di recuperare la domanda pre-Covid (in controtendenza con il dato medio nazionale ed europeo) e che proseguirà grazie all'incremento della produzione e della qualità del servizio resa disponibile dal nuovo parco.

La produzione di superficie, con particolare riferimento a quella automobilistica, resta non ottimale, anche con gli incrementi previsti e largamente inferiore rispetto ai circa 25 milioni di vett-km di superficie erogate nel 2007. Oltre al possibile incremento delle risorse destinate ai servizi minimi da parte della Regione e del Comune, sarà approfondita la fattibilità della possibilità, grazie al ruolo di Agenzia già affidato a Napoli Holding, di recuperare l'IVA sui contratti di servizio (come già in essere per le Agenzie dell'Emilia Romagna, dell'Umbria e della Liguria e come già avviene per il Comune di Milano). Tale operazione renderebbe disponibili circa 11 milioni di euro che potrebbero essere destinati ad ottemperare all'obbligo, previsto dall'art. 4-bis del D.L. n. 78/2009 per le autorità competenti che affidano in house, di aggiudicare tramite procedura ad evidenza pubblica «almeno il 10 per cento dei servizi oggetto dell'affidamento a soggetti diversi da quelli sui quali esercitano il controllo analogo». In tal modo sarebbe, in prima approssimazione possibile affidare 3-4 milioni di vett-km (il 10% dei 30 milioni che si raggiungeranno al 2028), ad un corrispettivo di 3 €/km (o di 4 €/km in caso di regime *gross cost*, che sarebbe finanziato anche da 1 €/km di ricavi da traffico aggiuntivi).

In merito all'Affidamento del 10% tramite gara, sarà comunque verificata, anche attraverso il confronto con la Autorità di settore, la possibilità di considerare assolto tale obbligo attraverso l'affidamento concorsuale dei servizi dell'Area metropolitana di cui al lotto 4 del Bacino Regionale, Bacino del quale sono parte i servizi affidanti in house dal Comune di Napoli.

Tale operazione contribuirebbe all'obiettivo di raddoppiare le percorrenze di superficie, finalizzato a raddoppiare la frequenza delle corse sulle linee principali oggi esercite con frequenze (una corsa ogni 30-40 minuti) non ottimali per le caratteristiche di servizio urbano di una grande città e di potenziarle ulteriormente in ora di punta.

Infine, si precisa che il programma di sviluppo del servizio da realizzarsi con il nuovo affidamento *in house*, non comprende le maggiori percorrenze derivanti dall'apertura della tratta di metropolitana Piscinola-Capodichino. La gestione di tale tratta da parte di ANM e le eventuali maggiori percorrenze entro il periodo contrattuale potranno essere coperte con ulteriori risorse.

B.4 Obblighi di servizio pubblico e relative compensazioni

L'obbligo di servizio pubblico è l'obbligo definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore,

ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

Per quel che riguarda gli obblighi di servizio pubblico (generali) può, pertanto, affermarsi che la loro funzione è quella di garantire che i servizi di trasporto pubblico siano prestati in modo ininterrotto (continuità), a favore di tutti gli utenti e su tutto il territorio interessato (universalità), a tariffe accessibili a prescindere dal grado di redditività economica degli utenti (parità ed universalità).

In merito agli obblighi di servizio pubblico (specifici) cui sarà assoggettato l'affidatario oltre ad essere quantitativamente misurati in termini di percorrenze, sono declinabili anche nel necessario rispetto delle condizioni minime di qualità secondo i parametri ed i criteri di calcolo individuati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la Delibera n. 53/2024 e che verranno specificamente fissati all'esito del procedimento di definizione della Relazione di affidamento e delle osservazioni che l'Autorità dovrà rendere secondo le previsioni della Delibera n. 154/2019 e s.m.i.

B.3. Compensazione degli obblighi di servizio

Gli obblighi di servizio pubblico e i relativi oneri saranno regolati attraverso un Contratto di concessione di servizio pubblico "net cost", nell'ambito del quale la copertura dei costi sostenuti dal gestore sarà assicurata:

- in parte, dal corrispettivo contrattuale (individuato attraverso il PEF, al fine di garantire al gestore la sostenibilità finanziaria in relazione agli OSP imposti dall'ente affidante);
- in parte, dagli introiti derivanti dai ricavi da traffico, in relazione ai quali il gestore assume la titolarità diretta ed il relativo rischio commerciale.

Nell'ambito dell'affidamento, è consentito al gestore lo sfruttamento commerciale e pubblicitario su mezzi, infrastrutture a qualsiasi titolo utilizzati per lo svolgimento del servizio.

L'importo della compensazione è definito sulla base di un Piano Economico e Finanziario Simulato, approvato dall'Ente Affidante e condiviso con l'Impresa Affidataria, costruito secondo gli schemi di cui all'Annesso 5 all'Allegato A alla Delibera ART 154/2019 s.m.i, al fine di assicurare l'equilibrio dei costi di gestione e dei ricavi e che tiene conto del ragionevole utile regolatorio e degli obiettivi di efficienza/efficacia/qualità che verranno individuati in conformità alla predetta Delibera.

In questa analisi si ipotizzano degli importi verosimili delle risorse disponibili fermo restando la necessità di verificare gli importi che saranno effettivamente stanziati a bilancio.

L'importo stimato della compensazione, relativo alla produzione sopra riportata, è pari a 114.200.000,00 di euro, oltre IVA, per il primo anno (2026) e sarà oggetto di indicizzazione in base al tasso programmato d'inflazione. Il costo totale che a lordo dell'IVA è pari a 125.620.000,00 sarà coperto tramite:

- le risorse regionali per i servizi minimi, stimate a partire dal 2025 in euro 74.623.000;
- le risorse comunali pari a 50.997.000 (un milione di euro è la quota stimata che sarà trattenuta da NH per la gestione contrattuale, a valere sui complessivi 52 milioni di euro di competenza comunale).

Si ipotizza inoltre, sulla base di quanto registrato nella contabilità negli ultimi anni, che al servizio saranno dedicati ulteriori 4 milioni di euro annui derivanti dalla gestione della sosta comunale (i cui oneri saranno coperti dai ricavi della gestione stessa), compresa nel medesimo contratto di affidamento.

Le risorse indicate e le corrispondenti percorrenze potranno essere rimodulate in virtù delle effettive risorse stanziati nel bilancio regionale e comunale.

B. 4 Conformità alla disciplina europea degli aiuti di Stato

In base alla sentenza *Altmark* del 2003 dell'allora Corte di giustizia della Comunità europea (CGCE), i cui contenuti sono espressamente richiamati dal Regolamento 1370/2007, la compensazione del servizio pubblico non costituisce aiuto di Stato se sussistono cumulativamente le quattro condizioni seguenti:

- l'impresa beneficiaria incaricata deve definire in modo chiaro gli obblighi di servizio pubblico;
- il metodo di calcolo della compensazione deve essere definito previamente, obiettivo e trasparente;
- la compensazione non può eccedere i costi pertinenti e un utile ragionevole, cioè non si deve verificare sovracompensazione;
- la scelta dell'impresa da incaricare deve avvenire tramite una procedura di appalto pubblico, oppure il livello della compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi di un'impresa media, "gestita in modo efficiente" del settore interessato.

Solo qualora una o più delle suddette condizioni non siano soddisfatte, la compensazione del servizio pubblico verrà esaminata in base alle norme sugli aiuti di Stato.

La definizione di un PEF Simulato conforme all'Annesso 5 della Delibera ART 154/2019, nonché il rispetto delle altre condizioni previste dal Reg. CE n. 1370/2007 e dalle misure di regolazione, nonché la verifica di congruità rispetto ai costi standard di cui al DM 157/2018, garantiscono la conformità della compensazione economica ai criteri previsti dal citato Regolamento e dunque il beneficio dell'esclusione dall'obbligo di notifica ai sensi dell'art. 9 del citato Regolamento.

C. MODALITA' DI AFFIDAMENTO PRESELTA

C.1. Specificazione della modalità di affidamento prescelta

La modalità di affidamento è tramite operatore interno (c.d. “*in house*”) ai sensi dell’art. 5, paragrafo 2 Regolamento (CE) 1370/2007, dell’art. 16 del D.Lgs. 175/2016 nonché dell’art. 17 del D.Lgs. 201/2022.

C.2 Illustrazione della sussistenza dei requisiti europei e nazionali per la stessa e descrizione dei relativi adempimenti

Ricognizione Normativa

L’art. 5 paragrafo 2 del Regolamento CE n. 1370/2007 che si è già in precedenza richiamato prevede espressamente per gli affidamenti dei servizi di trasporto pubblico locale che “*a meno che non sia vietato dalla legislazione nazionale, le Autorità competenti a livello locale, si tratti o meno di un’Autorità singola o di un gruppo di Autorità che forniscono servizi integrati di trasporto pubblico di passeggeri, hanno facoltà di fornire esse stesse servizi di trasporto pubblico di passeggeri o di procedere all’aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l’Autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di Autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi*”.

La normativa europea contempla, pertanto, per l’affidamento dei servizi predetti il modello dell’*in house* a condizione che detto affidamento avvenga in favore di un soggetto distinto, su cui l’Autorità competente esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi.

Tale modulo organizzativo è stato, nell’elaborazione giurisprudenziale, qualificato con riferimento a “*quelle imprese che si inscrivono all’interno di quel fenomeno multiforme di autoproduzione di beni e servizi tale per cui la pubblica amministrazione è legittimata ad attingere all’interno della propria compagine organizzativa attraverso affidamenti diretti all’ente in-house come proprio organo senza ricorrere al mercato... Se infatti l’attività dell’ente che opera in house e dei suoi organi è riconducibile ad un soggetto privato dotato di autonoma soggettività ma resta sostanzialmente imputabile alla Pubblica Amministrazione, il rapporto di servizio è immanente alla formula organizzativa dell’in house providing*” (Cass. Civ., Sez. Unite, n. 30978/2017).

Nella medesima prospettiva, la stessa giurisprudenza di legittimità ha poi individuato i caratteri distintivi dell’affidamento *in house*, affermando che “*queste Sezioni Unite, con sentenze nn. 26283 del 2013 e 5491 del 2014, enucleati i criteri individuanti la società <in house> sulla base della definizione formulata dalla Commissione Europea nel libro bianco del 1998 e della giurisprudenza comunitaria - e cioè una società costituita da uno o più enti pubblici, soci esclusivi della stessa e quindi detentori integrali del capitale sociale, che per statuto espliciti la propria attività prevalente per soddisfare le finalità pubbliche demandate all’Ente costituente e partecipante, sì che l’eventuale attività accessoria non implichi una significativa presenza sul mercato e rivesta una valenza meramente strumentale, e la cui gestione sia per statuto assoggettata a forme di controllo analoghe a quello esercitato dagli Enti pubblici sui propri uffici, con modalità e intensità di comando non riconducibili alle facoltà spettanti al socio ai sensi del codice civile*” (Cass. Civ. Sez. Unite, Ord. 22 luglio 2014, n. 16622).

Sono stati perciò definiti quali elementi caratterizzanti della società “*in house*” **la partecipazione totale di capitale pubblico** (la quale, peraltro, non rappresenta un requisito indispensabile ai fini di cui trattasi nell’ambito dei servizi di TPL, ciò ai sensi del già menzionato art. 5, par. 2 del Regolamento [CE] n. 1370/2007) e la presenza di una attività prevalente in favore dei soci pubblici, dal che discende, in base all’orientamento giurisprudenziale da ultimo riportato, un controllo analogo a quello che gli Enti pubblici esercitano sui propri uffici.

Per quanto concerne l’affidamento in concessione dei servizi pubblici diversi dal TPL e pur ad esso correlati, viene altresì in rilievo **l’art. 17 della Direttiva 2014/23/UE** che espressamente esclude dall’ambito di applicazione della stessa gli affidamenti effettuati dalle amministrazioni aggiudicatrici qualora il controllo esercito nei confronti della persona giuridica sia analogo a quello esercitato sui propri servizi, l’80% delle

attività esercitate dalla persona giuridica siano svolte a favore dell'amministrazione affidante e sia esclusa ogni partecipazione di capitali privati diretti. P

Pertanto, l'affidamento diretto, "in house" - lungi dal configurarsi come un'ipotesi eccezionale e residuale di gestione dei servizi pubblici locali – costituisce secondo il diritto comunitario una delle normali forme organizzative delle stesse, con la conseguenza che la decisione di un Ente pubblico in ordine alla concreta gestione dei servizi pubblici locali, ivi compresa quella di avvalersi dell'affidamento diretto "in house" (sempre che ne ricorrano tutti i requisiti delineatisi per effetto della normativa comunitaria e della relativa giurisprudenza), costituisce frutto di una scelta ampiamente discrezionale, che deve essere adeguatamente motivata circa le ragioni di fatto e di convenienza che la giustificano e che, come tale, sfugge al sindacato di legittimità del Giudice amministrativo, salvo che non sia manifestamente inficiata da illogicità, irragionevolezza, irrazionalità ed arbitrarietà ovvero non sia fondata su di un altrettanto macroscopico travisamento dei fatti (in questo senso, tra le tante, Sentenza Consiglio di Stato, Sezione V, 22 gennaio 2015, n. 257; Sentenza Consiglio di Stato, Sezione V, 10 settembre 2014, n. 4599).

L'elaborazione normativa comunitaria sopra citata ha poi trovato il suo punto di arrivo nell'ambito dell'ordinamento interno con l'adozione del c.d. **Testo Unico in materia di società a partecipazione pubblica (D. Lgs. 175/2016)**, laddove lo stesso, all'art. 16, definisce l'istituto presupponendo che *"le società in house ricevono affidamenti diretti di contratti pubblici dalle Amministrazioni che esercitano su di esse il controllo analogo"* ai sensi della normativa nazionale e comunitaria sino a questo momento richiamata, nonché, per tutti i servizi pubblici locali di rilevanza economica, con gli artt. **14 e 17 del d.lgs. 201/2022** secondo cui l'affidamento in house, nei limiti dei requisiti richiesti dalla normativa europea e di cui al cit. d.lgs. 175/2016 costituisce una delle modalità di affidamento dei servizi pubblici prefati.

Sulla scorta di tali premesse può, pertanto, procedersi alla ricognizione dei requisiti soggettivi della società a partecipazione pubblica nei cui confronti si intende procedere all'affidamento in house.

Requisito della partecipazione totalitaria

Si è già avuto modo di evidenziare che, a norma dell'art. 5, paragrafo 2 del Regolamento (CE) n. 1370/2007, *"la proprietà al 100% da parte dell'Autorità pubblica competente ... non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri"*.

Ciò nondimeno, nel caso di specie, detta circostanza certamente ricorre, posto che il Comune di Napoli è titolare del 100% delle azioni di ANM per il tramite della Napoli Holding di cui il predetto Ente è socio unico.

Controllo analogo

Per quanto attiene invece al requisito prescritto dalla normativa comunitaria con riferimento al "controllo analogo a quello che l'Autorità [affidante]" esercita verso "i propri uffici", deve rilevarsi come l'art. 13 dello statuto di A.N.M spa rubricato per l'appunto "soggezione al cd. controllo analogo" assoggetta espressamente la predetta società al controllo analogo del Comune di Napoli,

Nell'ambito del cd. "controllo analogo" statutariamente disciplinato è previsto che il Comune di Napoli: *"a) indica alla società, nelle forme di rito, gli obiettivi strategici aziendali; b) definisce le linee guida per l'elaborazione da parte della società dei piani di esercizio, nonché le caratteristiche dei servizi da rendere; c) può esaminare, anche attraverso soggetti esterni appositamente delegati, i documenti amministrativi, contabili ed i libri sociali; d) controlla lo stato di attuazione degli obiettivi fissati, anche sotto il profilo dell'efficacia, efficienza ed economicità; e) esprime il proprio consenso preventivo per l'eventuale esercizio, in qualsiasi forma, di attività rientranti nell'oggetto sociale ma non ancora avviate; f) esamina preventivamente le decisioni più importanti della società; g) esamina preventivamente le eventuali proposte di modifica dello statuto sociale deliberate dal Consiglio di Amministrazione anche ai sensi del successivo articolo 29"*.

Sempre nell'ambito del medesimo controllo analogo in parola, A.N.M. spa, attraverso il proprio organo di Amministrazione, ha l'obbligo di: *"- trasmettere all'Amministrazione Comunale la relazione sui rischi di*

crisi d'azienda e la relazione annuale sull'andamento della gestione, sui piani d'esercizio e sulle più importanti iniziative, congiuntamente al bilancio d'esercizio, da allegare alla specifica documentazione predisposta in occasione del bilancio di previsione del Comune sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale; - trasmettere periodicamente all'Amministrazione Comunale una relazione sull'andamento della gestione societaria, con particolare riferimento alla quantità e qualità del servizio reso, nonché ai costi di gestione con conseguente ed eventuale incontro con il Presidente o l'Amministratore Unico e il Direttore Generale della società, nonché con i componenti del Collegio Sindacale; - conformare ogni atto di gestione agli atti e ai regolamenti del Comune di Napoli; - sottoporre all'Amministrazione Comunale le decisioni su fatti significativi di gestione, allegando motivato parere in merito dell'Organo di Amministrazione”.

Si richiama inoltre, quanto previsto dall'art. 27 dello Statuto di A.N.M. per cui *“Il Socio Napoli Holding S.r.l., in qualità di articolazione operativa ed interorganica del Comune di Napoli, sulla scorta ed in esecuzione delle determinazioni assunte dal Sindaco di Napoli cui rimane riservata, anche ai sensi dell'art. 50 del D. Lgs. 267/2000 e ss.mm.ii. e dell'art. 2449 del codice civile, l'individuazione dei componenti dell'Organo di Amministrazione secondo quanto previsto dall'art.11, con D.Lgs. 175/2016 e succ. mod., individua l'Amministratore Unico ovvero dei componenti del Consiglio di Amministrazione di cui al precedente comma 1 (uno) nel rispetto delle quote riservate al genere meno rappresentato secondo le forme e modalità previste dallo statuto all'art. 15. Le nomine di cui al precedente comma avvengono anche in considerazione del rapporto fiduciario esistente tra l'Amministratore Unico o i componenti del Consiglio di Amministrazione ed il Comune di Napoli, e detto rapporto fiduciario rappresenta condizione imprescindibile per l'esercizio del "controllo analogo" effettuato dal Comune di Napoli, così come disciplinato dal presente Statuto e dal Comune di Napoli stesso, di modo che il venir meno di detto pactum fiduciae, pregiudicando l'effettività del controllo analogo ed, in conseguenza, la sussistenza dei requisiti del c.d. "in house providing", integra gli estremi della giusta causa di cui all'art. 2383, terzo comma, del codice civile”.*

In ragione delle clausole dello statuto di A.N.M riportate emerge, senza dubbio, l'assoggettamento della stessa al controllo analogo del Comune di Napoli, esercitato mediante penetranti obblighi di indirizzo sull'attività dell'affidataria nonché di informativa di quest'ultima verso l'Ente dell'andamento della gestione, nonché attraverso il potere di nomina degli amministratori.

Requisito dell'attività prevalente verso l'Ente affidante

Con riferimento, infine, al requisito afferente i rapporti prevalenti con l'Ente affidante, deve rilevarsi come ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. n. 201/2022, rubricato *“Affidamento a società in house”*, *“gli Enti locali e gli altri Enti competenti possono affidare i servizi di interesse economico generale di livello locale a società in house, nei limiti e secondo le modalità di cui alla disciplina in materia di contratti pubblici e di cui al decreto legislativo n. 175 del 2016”.*

Il predetto art. 16 del D. Lgs. n. 175/2016 stabilisce a sua volta, al comma 3, che ai fini dell'affidamento in house *“gli statuti delle società di cui al presente articolo devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'Ente pubblico o dagli enti pubblici soci”.*

L'art. 5 dello statuto di A.N.M. espressamente prevede che *“Oltre l'ottanta per cento del fatturato deve essere effettuato nello svolgimento dei compiti affidati dal Comune di Napoli e/o dalle sue società operanti in regime di in house providing. La produzione ulteriore rispetto al suddetto limite di fatturato è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società”*

Ne deriva che anche la condizione del rapporto prevalente con l'Ente affidante deve intendersi, nel caso di specie, realizzata.

D. MOTIVAZIONE ECONOMICO – FINANZIARIA DELLA SCELTA

D.1 - Risultati attesi

I risultati prevedibilmente attesi dal nuovo affidamento avranno positivi effetti su:

- la finanza pubblica, grazie al contributo che il servizio di trasporto pubblico fornisce alla città in termini di miglioramento della mobilità che assicura minori tempi di spostamento, maggiore accessibilità e maggiore inclusione sociale;
- la qualità del servizio, proseguendo il positivo percorso di miglioramento intrapreso da ANM negli ultimi anni consolidando i positivi risultati della qualità percepita dall'utenza grazie a:
 - il progressivo raddoppio delle percorrenze erogate rispetto al consuntivo 2023 già dal 2028;
 - il rinnovo quasi totale della flotta in servizio (autobus elettrici, nuovi treni per la Linea 1 e la Linea 6, nuovi tram), che consentirà il miglioramento del confort di viaggio e l'affidabilità del servizio;
 - un monitoraggio costante e accurato dei servizi erogati, connesso ad un puntuale sistema di penali, dando piena attuazione alle previsioni di cui alla delibera ART 53/2024 sulle condizioni Minime di qualità;
 - l'implementazione dei sistemi avanzati di informazione all'utenza, prima del viaggio e in tempo reale;
 - l'ulteriore sviluppo di sistemi per la vendita di titoli di viaggio on line e direttamente a bordo dei mezzi o nelle stazioni, tramite utilizzo di carte di credito e di debito;
- i costi per l'ente locale, grazie alla riduzione del corrispettivo unitario in termini reali, determinato da un lato dalla riduzione dei costi unitari reali di produzione e, dall'altro, dall'aumento della domanda (e quindi dei ricavi tariffari).

L'affidamento in house del servizio di Trasporto pubblico locale e della gestione della sosta, pertanto, consente di raggiungere una serie di obiettivi rilevanti, in termini:

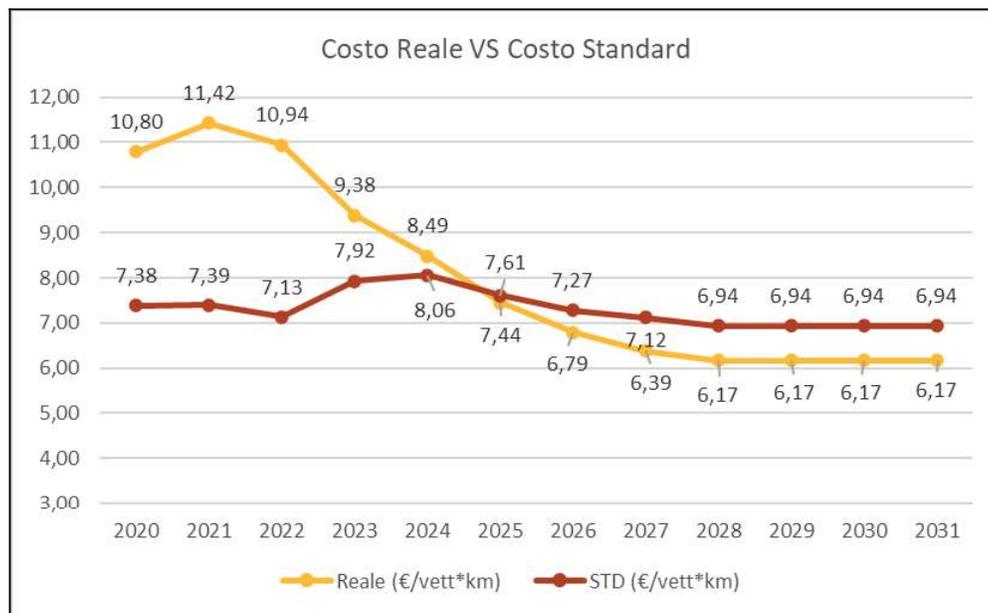
- di efficienza, con una drastica riduzione del costo unitario di produzione dei servizi (in termini reali): rispetto al contratto precedente. In particolare, il nuovo affidamento prevede un costo medio di produzione inferiore rispetto al costo standard indicizzato in una percentuale crescente nel corso della durata del Contratto di Servizio e per tutte le modalità di servizio;
- di efficacia, in termini di incremento dei passeggeri e dei ricavi da traffico (derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio), ben oltre il completo recupero della domanda pre-COVID (già raggiunto nel corso del 2024. La crescita dei ricavi, a parità di tariffe per l'utenza, sulla base del preconsuntivo 2024 (+8% sul 2023) e di un'ipotesi, cautelativa, di ulteriore incremento pari al 50% del corrispondente incremento di offerta (per ogni punto percentuale di incremento di offerta si ipotizza mezzo punto di incremento della domanda), raggiungerà il 26% già dal primo anno del nuovo contratto e salirà fino al 33% nel 2028. Eventuali ulteriori incrementi daranno destinati allo sviluppo della produzione di servizio offerta pubblico.

Costi storici, costi previsti e costi standard

In conseguenza, come indicato nella tabella seguente, il costo unitario medio, come sarà puntualmente delineato nel Piano Economico e Finanziario (PEF) - che sarà allegato al Contratto di servizio, nonché, previa asseverazione, alla delibera ex art.17 del D.Lgs.201/2022 - avrà un andamento decrescente rispetto ai valori raggiunti negli ultimi 5 anni e negli anni successivi (i valori dal 2025 in poi sono espressi in termini reali senza indicizzazione).

Anno	Ante						Nuovo Contratto in house (a valori 2026)					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo Reale												
Autobus (€/vett-km)			7,95	7,98	7,50	7,10	6,90	6,80	6,80	6,80	6,80	6,80
Filobus (€/vett-km)			14,23	14,97	14,50	14,00	13,00	12,50	12,50	12,50	12,50	12,50
Tram (€/vett-km)			30,48	21,90	19,50	17,50	13,50	11,50	11,00	11,00	11,00	11,00
Metropolitana L1 (€/treno-km)			53,6	50,46	42,00	34,50	31,00	29,10	28,10	28,10	28,10	28,10
Metropolitana L6 (€/treno-km)					60,00	36,00	25,00	20,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Funicolari (€/vett*km)			32,92	32,71	30,00	30,00	30,00	24,00	20,00	20,00	20,00	20,00
Reale (€/vett*km)	10,80	11,42	10,94	9,38	8,49	7,44	6,79	6,39	6,17	6,17	6,17	6,17
Costo STD												
Autobus (€/vett-km)			7,38	8,19	8,32	8,28	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32	8,32
Filobus (€/vett-km)			10,93	12,13	12,32	12,44	12,66	12,66	12,66	12,66	12,66	12,66
Tram (€/vett-km)			20,54	19,00	19,24	19,44	12,09	11,10	11,10	11,10	11,10	11,10
Metropolitana L1 (€/treno-km)			35,69	40,99	39,01	32,85	31,48	30,26	29,21	29,21	29,21	29,21
Metropolitana L6 (€/treno-km)			0,00	0,00	38,25	32,49	24,73	20,56	20,56	20,56	20,56	20,56
Funicolari (€/vett*km)												
STD (€/vett*km)	7,38	7,39	7,13	7,92	8,06	7,61	7,27	7,12	6,94	6,94	6,94	6,94
Delta Reale-STD												
Autobus (€/vett-km)			0,57	-0,21	-0,82	-1,18	-1,42	-1,52	-1,52	-1,52	-1,52	-1,52
Filobus (€/vett-km)			3,30	2,84	2,18	1,56	0,34	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16	-0,16
Tram (€/vett-km)			9,94	2,90	0,26	-1,94	1,41	0,40	-0,10	-0,10	-0,10	-0,10
Metropolitana L1 (€/treno-km)			17,91	9,47	2,99	1,65	-0,48	-1,16	-1,11	-1,11	-1,11	-1,11
Metropolitana L6 (€/treno-km)					21,75	3,51	0,27	-0,56	-0,56	-0,56	-0,56	-0,56
Funicolari (€/vett*km)			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale (€/vett*km)	3,42	4,03	3,81	1,46	0,43	-0,17	-0,48	-0,73	-0,77	-0,77	-0,77	-0,77

Come descritto nella precedente tabella e come evidenziato sinteticamente dal grafico seguente, il percorso di avvicinamento al costo standard, avviato nel 2020 e parte del Piano concordatario, si completerà nel 2025 e, già dal 2026 (primo anno del nuovo contratto) sarà mediamente inferiore al costo standard. L'obiettivo di un costo unitario inferiore al costo standard sarà raggiunto nel 2026 per i servizi automobilistici (Autobus), filoviari e della Linea 1 della metropolitana. Per la Linea 6 sarà raggiunto nel 2027 (con l'arrivo di tutti i nuovi treni) e per i tram dal 2028 con la consegna di tutti i nuovi tram.



La riduzione del costo medio unitario tra il 2022 e il 2028 sarà pari al 46% e di oltre il 50% in termini reali.

Modalità di determinazione del costo standard

Per la definizione dei corrispettivi contrattuali, il D.M. 157 del 28/03/2018 del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (DM 157/2018) prevede che i costi standard individuati dallo stesso decreto “*sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche...*”.

Analogamente, il D.L. 50/2017, art. 27, Comma 8 bis stabilisce che “*I costi standard determinati in applicazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di cui all'articolo 1, comma 84, della legge 27 dicembre 2013, n. 147, e gli indicatori programmatori ivi definiti con criteri di efficienza ed economicità sono utilizzati dagli enti che affidano i servizi di trasporto pubblico locale e regionale come elemento di riferimento per la quantificazione delle compensazioni economiche e dei corrispettivi da porre a base d'asta, determinati ai sensi dell'articolo 17 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, e delle normative europee sugli obblighi di servizio pubblico, con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti locali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell'efficienza del settore.*”

Inoltre, la Misura 15 (“*Redazione del PEF simulato negli affidamenti diretti o in house*”) dell’Allegato A alla Delibera 154 prevede che “*Il PEF simulato è finalizzato a determinare il corrispettivo del CdS da affidare e verificare l’equilibrio economico-finanziario del CdS per l’intera durata dell’affidamento; tale PEF è elaborato assumendo come elemento di riferimento il costo standard di cui al d.m. 157/2018 con le eventuali integrazioni che tengano conto della specificità del servizio e degli obiettivi degli enti territoriali in termini di programmazione dei servizi e di promozione dell’efficienza del settore.*”

Si ritiene, pertanto, che **la motivazione economica dell’affidamento in house vada primariamente verificata rispetto alla congruità del corrispettivo rispetto ai costi standard essendo essi il riferimento per la fissazione sia delle compensazioni economiche** (quindi anche per il corrispettivo degli affidamenti in house) sia della gara che rappresenta l’alternativa all’affidamento in house stesso.

Qui di seguito si riporta sinteticamente il costo standard individuato dal Comune di Napoli per le diverse modalità di trasporto. Il costo da prendere a riferimento tiene conto di alcune specificità di contesto che prevalentemente ne riducono il valore. In particolare:

- per i **servizi svolti con autobus** si è applicato l’algoritmo previsto dal DM 157/2018, utilizzando la velocità commerciale consuntiva nel 2023 (che dovrà essere la base della velocità programmata per i servizi oggetto del nuovo contratto) ed una dimensione contrattuale superiore ai 10 milioni di vett*km annue. Per cautela non si è applicata la rettifica (prevista dal decreto stesso) per tenere conto delle soste (3 minuti per corsa), che avrebbe ulteriormente ridotto la velocità ed incrementato il valore del costo standard. Si sono, inoltre, operate le seguenti rettifiche (come previsto dal DM 157/2018 e dal DL. 50/2017):
 - per il valore di “ammodernamento” si è rettificato il dato standard pari a 0,40 €/vett-km con il valore calcolato di pari a 0,06 €/vett-km (elemento che riduce il costo standard), per tenere conto dell’ammortamento effettivo in carico ad ANM e dei canoni di usufrutto leasing, notevolmente ridotto rispetto al valore standard in considerazione del fatto che oltre la metà della flotta sarà acquisita con contributi al 100% (autobus elettrici) e la parte restante acquisita o messa a disposizione in usufrutto con una quota residua a carico della Società di circa il 30% rispetto al costo pieno;
 - per l’importo dei consumi, ridotti in considerazione dell’utilizzo di una flotta per oltre il 50% ad alimentazione elettrica, a caratterizzata da costi energetici inferiori ad almeno 0,20 €/km, anche in considerazione del fatto che gli oneri per la completa elettrificazione delle rimesse per la ricarica dei medesimi mezzi è interamente finanziata con contributi pubblici;
- **per i servizi su Tram** la metodologia prevista all’Allegato 3a del citato Decreto recante la “*Metodologia di calcolo dei costi standard con il metodo analitico di calcolo per processi e attività industriali per i servizi su tranvia*”, applicando i dati di velocità commerciale del servizio attuale, la capacità media dei convogli, i km di rete e l’effettivo ammortamento a carico di ANM, Si precisa

che il calcolo è stato effettuato prevedendo che gli oneri per la **manutenzione straordinaria** dell'infrastruttura siano a carico del proprietario (il Comune) e quindi esclusi dal costo standard. Tuttavia, negli ultimi anni parte di tale onere è stato, impropriamente, coperto dalla società e ciò ha significativamente influito sul costo unitario effettivo di produzione e spiega in parte il maggiore costo effettivo rispetto a quello standard fino al 2025;

- **per i servizi su Filobus**, in assenza di un modello di calcolo ad hoc definito dal citato Decreto, è stata applicata la stessa metodologia prevista per i servizi automobilistici rettificata per tenere conto dei maggiori costi connessi alla manutenzione ordinaria della filovia. Il costo dei rotabili (che rappresenta la principale differenza di costo tra un'autolinea e un filobus) non ha in questo caso rilevanza essendo i mezzi utilizzati già compiutamente ammortizzati ed essendo previsto un rinnovo della flotta interamente finanziato da fondi pubblici, quindi senza oneri per il gestore. Per verifica tale costo è stato posto a confronto con la metodologia di cui all'Allegato 3a del citato Decreto (per i servizi su tranvia), con le opportune rettifiche e adattamenti per tenere conto dell'assenza delle rotaie e del diverso costo di acquisto, manutenzione e consumo dei veicoli. La verifica ha prodotto risultati analoghi con la metodologia principale;
- **per i servizi su Metropolitana** la metodologia prevista all'Allegato 3b del citato Decreto recante la "Metodologia di calcolo dei costi standard con il metodo analitico di calcolo per processi e attività industriali per i servizi su metropolitana", applicando i dati di velocità commerciale del servizio attuale, la capacità media dei treni, i km di rete, il numero delle stazioni e degli impianti di traslazione e l'effettivo ammortamento a carico di ANM. Analogamente a quanto indicato per il tram e per il filobus, si precisa che il calcolo è stato effettuato prevedendo che gli oneri per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura siano a carico del proprietario (il Comune) e quindi esclusi dal costo standard.

Il costo standard per ciascuna modalità non è fisso per tutti gli anni di analisi (soprattutto per il confronto tra gli anni pregressi e quelli del nuovo contratto) essendo influenzati da parametri che non sono fissi e si modificano nel tempo (ad. es. numero dei treni o dei tram, capacità, livello di contributi per l'acquisto dei beni, dimensione dell'infrastruttura).

I costi standard come sopra determinati sono stati poi indicizzati per tenere conto dell'inflazione, come previsto dallo stesso DM 157/2018 che prevede che i costi calcolati in base al decreto, essendo riferiti al 2017, siano aggiornati tenendo conto dell'inflazione maturata fino all'anno precedente a quello di riferimento (quindi, ad esempio, per il costo 2023 si deve tenere conto dell'inflazione dal 2017 fino al 2022).

Per calcolare i valori indicizzati anno per anno si sono quindi usati l'indice NIC0072 (indice previsto dal DM 157/2018) per gli anni dal 2018 al 2023 (applicando i tassi medi d'inflazione 2018, 2019, 2021, 2020, 2021, 2022 e 2023) che restituisce il valore 2024 e l'inflazione programmata (da NADEF di settembre 2024) per gli anni 2024 e 2025, così da ottenere il costo standard per l'anno 2026.

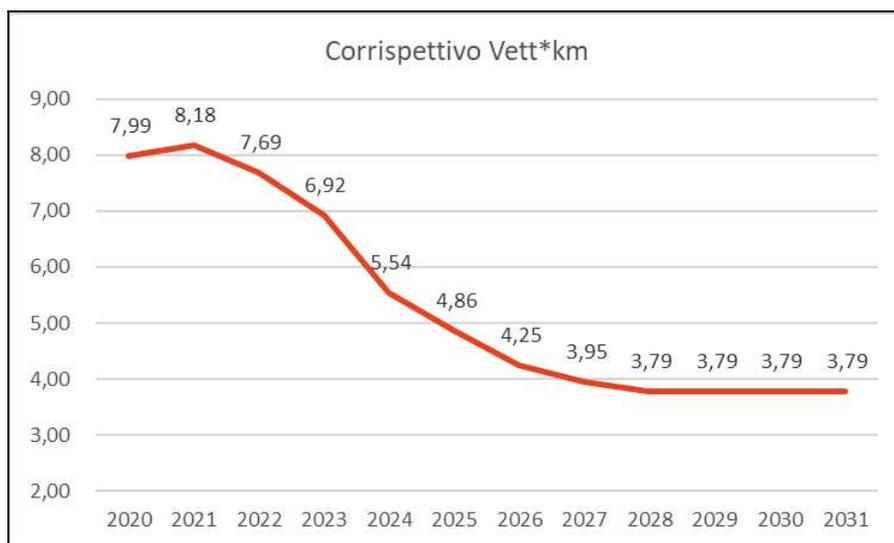
I valori di costo standard relativi al periodo 2020-2025 tengono conto dell'inflazione maturata dal 2017 all'anno precedente a quello di riferimento.

Come illustrato nella tabella seguente, mettendo a confronto i dati dei costi emergenti dal PEF che sarà allegato al contratto di servizio ed in base ai quali sono definiti i corrispettivi chilometrici e totali per i 4 anni di contratto, ne risulta che i costi a PEF sono inferiori mediamente di circa 42,5 € milioni/anno (169,9 € milioni nei 4 anni di piano).

Complessivamente, il costo emergente dal PEF è inferiore al costo standard rettificato e indicizzato a partire dal secondo anno di contratto e si consolida al 4° anno con un valore inferiore al costo standard pari al 7% per il servizio con autobus e al 28% per la metropolitana.

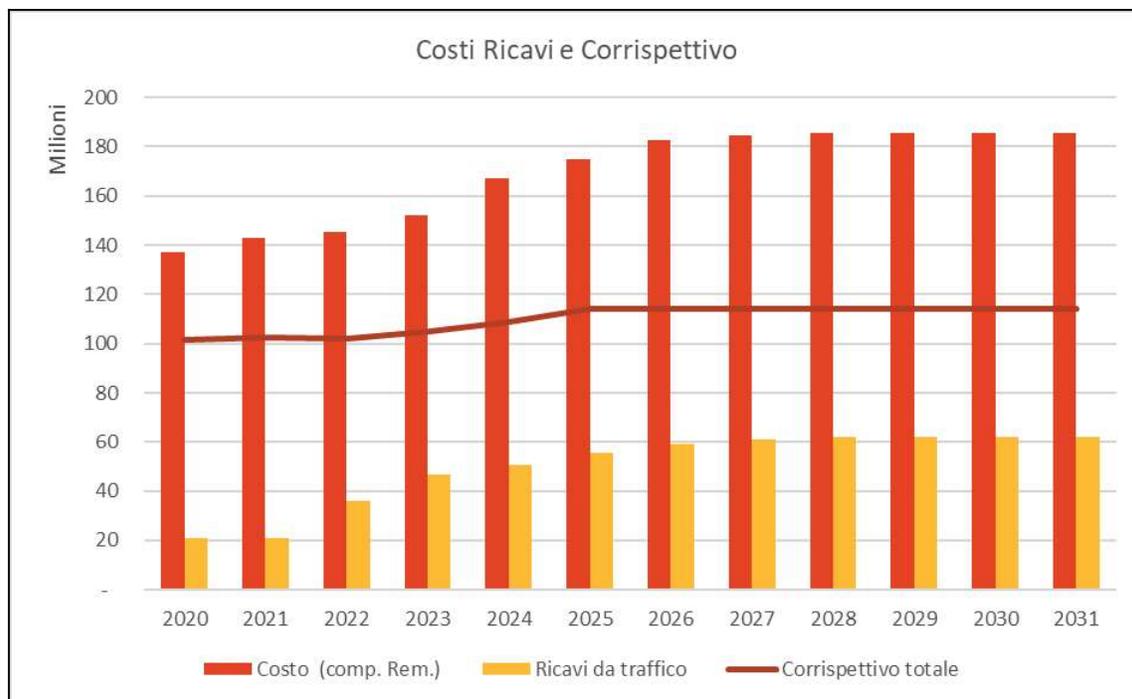
Corrispettivi

Relativamente al corrispettivo unitario, grazie alla contemporanea riduzione dei costi reali unitari (efficienza) ed all'incremento dei ricavi da traffico (efficacia), l'andamento è decrescente sia in termini correnti, sia in termini reali. Infatti, come mostrato nel grafico seguente, il corrispettivo chilometrico medio scenderà da 8,18 del 2021 €/km a 3,79 €/km nel 2028 con una riduzione in termini nominali del 54% e del 62% in termini reali (considerando l'inflazione maturata tra il 2021 e il 2026).



Come evidenziato dal grafico seguente, l'incremento dei costi previsto nel triennio 2023-2025, posto a base del nuovo affidamento, è contenuto nel 15% e raggiungerà nel 2028 il 22% ed è coperto:

- quasi integralmente dall'incremento dei ricavi (+33% nel 2028) che può considerarsi cautelativo essendo a fronte di un incremento di offerta, in termini di vetture km, di quasi il 100%;
- in parte dall'incremento di corrispettivo che crescerà solo del 9% rispetto al 2023 e resterà costante (in termini reali) dal 2025;
- in parte dal trasferimento della marginalità derivante dalla gestione della sosta (pari a 4 milioni euro/anno) a partire dal 2026.



D.2 - Comparazione con opzioni alternative

Si ricorda preliminarmente che i costi standard rappresentano i valori di riferimento per la fissazione dei corrispettivi a base d'asta in caso di affidamento tramite gara. Pertanto, alla luce degli indirizzi sopra riportati, la gara per l'affidamento concorsuale dei servizi dovrebbe essere bandita con corrispettivi a base d'asta superiori a quelli che dovranno derivare da PEF posto a base del contratto di servizio in house 2026-2031.

Data la produzione stimata (indicata nella Sezione B), che aumenterà di circa il 100%, **i minori costi di affidamento rispetto ai valori standard possono essere stimati in complessivi circa 130 milioni di euro per i sei anni di affidamento, pari a circa il 20% del corrispettivo di affidamento per i sei anni di Contratto.**

Il risparmio annuo medio sarà pari a circa 21,5 milioni di euro rispetto a quello che dovrebbe rappresentare il riferimento normativo (costo standard) per la fissazione della base di gara. L'ultimo anno di affidamento il risparmio, che rappresenterà un dato consolidato da utilizzarsi per i successivi affidamenti, sarà pari ad almeno 23.5 milioni di euro.

A tale proposito, nonché in riferimento ad esperienze paragonabili, si segnala che, anche considerando il potenziale ribasso d'asta derivante da una procedura di gara, le gare svoltesi in Italia per l'affidamento di trasporto pubblico hanno registrato ribassi sempre estremamente contenuti (inferiori all'1%). Anche le gare che hanno fatto registrare i ribassi più significativi non hanno mai superato il 5-7%. Si ricordano a tale proposito:

- la gara sul bacino unico della Regione Toscana (aggiudicata definitivamente nel 2021) con un ribasso del 3%;
- la gara su due Lotti per i servizi periferici di Roma Capitale (ancora non definitivamente aggiudicata), con ribassi del 5%, ma con un corrispettivo gross cost, meno rischioso di un contratto net cost;

- la gara su Lotto unico della Regione Friuli-Venezia Giulia (aggiudicata definitivamente nel 2018) con un ribasso del 7,6% ma con corrispettivi a base d'asta definiti prima del DM 157/2018 e probabilmente superiori a tale soglia.

Ne risulta, pertanto, che l'affidamento in house non solo non genera maggiori oneri rispetto allo scenario di gara ma, anzi, consente di raggiungere rapidamente obiettivi di maggiore efficienza ed efficacia, tali di ridurre la compensazione a carico del Comune di Napoli rispetto a quella che sarebbe necessario porre a base di una eventuale gara.

D.3 Esperienza della gestione precedente

In merito ai dati economici si richiamano i dati riportati sopra che evidenziano una gestione poco efficiente con costi di produzione superiori del 40% rispetto ai valori standard ed un circolo vizioso che ha ridotto sia la contribuzione pubblica (dai 204 milioni di euro del 2007 ai 112,5 del 2015 rimasti poi costanti fino al 2022, con una riduzione del 45% in termini nominale e di oltre il 50% in termini reali), sia in conseguenza la produzione offerta al pubblico calata dai 30,6 milioni di km del 2021 ai 12,5 milioni del 2022.

La gestione avviata nel 2020 ha consentito, anche per effetto del Concordato preventivo, di invertire drasticamente la rotta, avviando un periodo di recupero della produzione a sostanziale parità di risorse interne con un fortissimo incremento dell'efficienza:

- da un lato aumentando la produzione dei servizi automobilistici, riducendo parallelamente il numero di autisti, grazie al forte incremento di produttività degli autisti (riduzione dell'assenteismo e ottimizzazione dei tempi lavoro), all'aumento della velocità commerciale, alla maggiore disponibilità dei veicoli (efficacia del processo manutentivo);
- concentrando l'incremento di produzione sugli impianti fissi dove l'incremento di percorrenze ottenuto con l'ingresso di materiale rotabile più capiente e a parità di rete (Linea 1, tram e filobus), genera costi marginali per la maggiore produzione paragonabili ai maggiori ricavi derivanti dal miglioramento dell'offerta e quindi a parità di corrispettivo.

Ciò ha consentito di raggiungere gli ottimi risultati del biennio 2022 e 2023 e, in base ai preconsuntivi, del 2024 che sono alla base delle stime per il 2025, con **un incremento della produzione nel 2024 rispetto al 2021 del 57% con un incremento del corrispettivo erogato di solo il 6%** e con la chiusura in utile del bilancio della società per l'intero triennio.

A ciò si aggiunga la costante crescita dei ricavi, illustrata sopra derivata anche da un'efficace lotta all'evasione tariffaria (che è stata ridotta di 5,8 punti percentuali rispetto al 2022) e solo marginalmente dell'incremento di alcune tariffe nel terzo quadrimestre del 2023, che sono aumentati del 30,5% rispetto al 2022. Nel 2023 è stato quindi superato il valore 2019 (pre-covid) in controtendenza con tutte le principali città italiane ed europee che ancora registrano risultati mediamente del 15% inferiori al periodo pre-Covid (-14% a livello nazionale in base al Sesto Rapporto Intesa Sanpaolo-ASSTRA 2024: Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale).

Tali risultati, già registrati e la strategia aziendale rappresentano il riferimento del Piano posto a base del nuovo affidamento in house per il periodo 2026-2031, illustrato sopra, e ne garantiscono la sostenibilità.

Relativamente alle performance qualitative, la Napoli Holding Srl, inoltre, annualmente, conduce le indagini di *Customer Satisfaction* con l'obiettivo di monitorare il livello di qualità percepita dall'utenza, relativamente ai diversi fattori qualitativi rispetto ai servizi offerti per il trasporto su gomma, su ferro, per la gestione delle aree di sosta a pagamento, del servizio ascensori pubblici cittadini ed il servizio scale mobili esterne.

L'ultima indagine condotta, trasmessa ai Servizi competenti del Comune nel 2024, ha mostrato che il 70,6% degli intervistati si ritiene soddisfatto della qualità complessiva del servizio. Tra gli aspetti che raccolgono il

maggiore apprezzamento degli utenti troviamo: l'adeguatezza degli orari di inizio e fine servizio; la coincidenza/interscambio con mezzi ANM; lo stile di guida degli autisti.

Mentre, tra gli aspetti più critici, che sono emersi dall'indagine vi sono la regolarità del viaggio (costanza dei tempi di passaggio dei mezzi); la comunicazione in caso di disservizi in genere (paline, sito, ecc.); la copertura adeguata del territorio (presenza di bus sul territorio).

Come mostrato nel grafico seguente, rispetto alle precedenti annualità, **l'andamento degli indicatori di qualità percepita è in netto miglioramento per tutti i fattori rilevanti per tutte le tipologie di servizio. In particolare:**

- **per la metropolitana** i risultati si avvicinano ai benchmark di riferimento (80%), malgrado la qualità percepita resti inevitabilmente influenzata dalla insufficienza dell'offerta rispetto al fabbisogno e che potrà essere colmata sono con il completamento delle forniture di nuova materiale rotabile, in corso;
- **per le funicolari** il miglioramento è molto marcato ed ha ormai superato una percentuale di utenti soddisfatti dell'80%.



Molte delle criticità riscontrate in sede di indagini potranno essere superate anche con l'attuazione degli interventi finanziati del PNRR. In particolare, con l'acquisto di autobus urbani ad emissioni zero con alimentazione elettrica e realizzazione delle relative infrastrutture di supporto all'alimentazione, a valere sulle risorse della misura M2 C2 – 4.4 "Rinnovo flotte bus e treni verdi" sub-investimento 4.4.1 "Bus" del PNRR, saranno immessi in esercizio almeno n° 253 autobus entro il 30/06/2026, di cui almeno n° 67 autobus entro il 31/12/2024.

Il rinnovo della flotta incrementerà la disponibilità dei mezzi per il servizio e ridurrà le interruzioni per guasto, con conseguente impatto positivo su qualità e quantità del servizio erogato, oltre a ridurre l'impatto ambientale con l'alimentazione elettrica dei bus.

Inoltre, con il progetto MaaS4Naples del PNRR – Missione 1 – Componente 1 – Asse 1- Sub-Investimento 1.4.6. "Mobility As A Service For Italy – MAAS4ITALY – finanziato dall'Unione Europea – NextGenerationEU, si prevede un significativo incremento del livello di digitalizzazione degli attuali sistemi gestiti dalle Aziende di TPL, mediante l'installazione di tecnologie e dispositivi avanzati, quali lettori QR Code e EMV, a bordo di bus, tram e filobus e nelle stazioni metropolitane, che consentiranno all'utente una più rapida e agevole fruizione dei servizi, con positive ricadute sul gradimento dei servizi.

D.4 - Analisi e motivazioni della durata del contratto di servizio

I contratti di servizio per i servizi di trasporto pubblico, ai sensi del Regolamento 1370/2007 possono avere una durata massima di 10 anni (prorogabile, in base a specifiche condizioni, del 50%), qualunque sia la modalità di affidamento prescelta.

Nel caso specifico, trattandosi di un affidamento in house che segue una gestione che ha mostrato criticità anche se oggetto di un miglioramento significativo nell'ultimo triennio, nonché basato su obiettivi sfidanti sia sul fronte dei costi, che devono restare inferiori ai corrispondenti costi standard, che della produzione, della qualità e dell'efficacia, è opportuno che la durata sia inferiore al massimo previsto.

La durata deve, in ogni caso consentire:

- di avere un adeguato periodo di valutazione, che può corrispondere con un Periodo Regolatorio di tre anni, anche per poter valutare la gestione relativamente ad un assetto infrastrutturale stabile;
- di consentire, nel caso di una verifica di esito negativo rispetto agli obiettivi ed ai KPI fissati, di poter procedere alla costruzione di una procedura di gara che richiederebbe anche un riassetto della *governance* al fine di assicurare la contendibilità della procedura stessa. Periodo che non può essere inferiore ai due anni che dovrebbero seguire il periodo di analisi dei risultati del primo triennio, cosa che non potrà che avvenire nel secondo semestre del quarto anno di affidamento.

Pertanto, si ritiene che un periodo congruo e compatibile con i vincoli di cui sopra sia di **sei anni**, divisi in due Periodi Regolatori di tre anni.

SEZIONE E – STRUMENTI PER LA VALUTAZIONE DI EFFICIENZA, EFFICACIA ED ECONOMICITÀ

E.1 - Piano economico-finanziario

Come previsto dall'art. 17 del D.Lgs. 201/2022, alla delibera di affidamento, che costituirà l'atto conclusivo della procedura iniziata con il presente provvedimento, verrà allegato il Piano Economico Finanziario (PEF) predisposto in base allo schema ed alle regole di cui all'Annesso 5 all'Allegato A alla delibera ART n. 154/2019, del quale si sono presentati in questa sede gli obiettivi e i risultati principali, in termini di costi, ricavi e corrispettivi.

Il Piano pertanto conterrà:

- la proiezione, per il periodo di durata dell'affidamento, dei costi e dei ricavi (non sono previsti investimenti a carico dell'Impresa Affidataria);
- l'assetto economico-patrimoniale dell'Impresa Affidataria, la dimensione del capitale proprio investito e dell'ammontare dell'indebitamento;
- l'illustrazione del livello di remunerazione del capitale investito riconosciuto nel Contratto di servizio.

Il PEF, inoltre, sarà previamente asseverato da un istituto di credito o da società di servizi iscritta nell'albo degli intermediari finanziari, ai sensi dell'art. 106 del d.lgs. 385/1993, o da una società di revisione ai sensi dell'art. 1 della L. 1966/1939 o da revisori legali ai sensi del d.lgs. n. 39/2010 (cfr. art. 14, comma 4, d.lgs. 201/2022).

E.2 – Monitoraggio

Il Contratto di servizio prevedrà un monitoraggio mensile, semestrale e annuale. In particolare, è previsto che l'Impresa Affidataria debba rendicontare la gestione del servizio fornendo le seguenti informazioni:

- a) su base mensile, ed entro la fine del mese successivo:
 - percorrenze effettuate;
 - percorrenze non effettuate (per causa), distinguendo quelle per causa di forza maggiore (incidenti, malori, suicidi, ecc.), per sciopero o per altri motivi (mancanza di personale, materiale rotabile, problematiche alla linea, ecc.);
 - titoli di viaggio venduti;
 - validazione dei titoli di viaggio (per tipologia e per ora);
 - passeggeri saliti/discesi, utilizzando i sistemi di conta-passeggeri;
 - reclami presentati classificati per tipologia con i relativi tempi di risposta;
- b) su base semestrale, ed entro il secondo mese successivo alla fine del semestre di riferimento: oltre quanto previsto su base mensile (distinto per mese e per l'intero periodo semestrale), un rapporto sull'andamento economico-gestionale, distinto per singola modalità di trasporto;
- c) su base annuale ed entro il secondo mese successivo alla fine dell'anno di riferimento: oltre quanto già previsto su base semestrale: l'elenco non nominativo del personale impegnato nell'esercizio dei servizi affidati.

L'Impresa Affidataria dovrà, inoltre:

- fornire ulteriori informazioni, diverse da quelle qui specificate, su specifica richiesta formulata dalle Associazioni dei Consumatori, inoltrata per il tramite del Comune, relative al servizio ed afferenti al ruolo e funzioni delle Associazioni.
- perseguire un costante miglioramento dell'efficacia, della qualità e sostenibilità dei servizi impegnandosi a rispettare degli standard quali-quantitativi stabiliti dal contratto, dalla carta dei servizi ed a migliorare i livelli di efficienza e qualità dell'organizzazione aziendale.

La gestione, sarà inoltre supervisionata regolarmente da un comitato paritetico nel quale saranno illustrati i rapporti mensili, e che potrà essere convocato per l'analisi di problematiche emerse nel corso della gestione. Il Comitato avrà anche il compito di analizzare i rapporti annuali di confronto tra il PEF e i dati consuntivi tecnici ed economici, al fine di verificare il rispetto degli obiettivi e dei KPI (che saranno indicati nella Relazione di Affidamento di cui alla Delibera ART 154/2019) fissati nel contratto di servizio, anche al fine di verificare il permanere delle condizioni alla base dell'affidamento in house, nonché di definire tempestivamente le azioni necessarie in caso di scostamento.

In particolare, uno specifico allegato al Contratto identificherà le Condizioni Minime di Qualità, nel rispetto della Delibera ART 53/2024, cui dovrà attenersi l'Impresa Affidataria nell'erogazione del Servizio, attraverso un elenco di Variabili di Qualità con la relativa la definizione, modalità di rilevazione, peso ed obiettivo in termini di standard e tolleranza e di penalità.

Le variabili di Qualità saranno raggruppate nei seguenti Indicatori:

- Produzione (Regolarità e puntualità del servizio);
- Rete di vendita;
- Controllo evasione tariffaria;
- Pulizia e manutenzione stazioni (pulizia, comfort e accessibilità alle stazioni);
- Pulizia manutenzione veicoli (pulizia, comfort e accessibilità);
- Informazioni all'utenza;
- Sicurezza