

Relazione sulla gestione

Premessa

Signori Azionisti,

prima di soffermarci ed approfondire i dati gestionali e tecnico-produttivi dell'esercizio in commento della società, è fondamentale evidenziare che l'anno 2013 ha posto le basi del radicale rinnovamento e della profonda riorganizzazione del settore del trasporto pubblico e della mobilità cittadina, in applicazione delle linee programmatiche e di indirizzo previste dal Comune di Napoli, tese non solo ad apportare un efficientamento delle società partecipate (attraverso fusioni e accorpamento di asset) ma anche a realizzare una significativa revisione dei modelli operativi e gestionali delle società affidatarie dei servizi, con l'obiettivo finale dell'accorpamento delle tre aziende impegnate nel settore (A.N.M. S.p.A., Metronapoli S.p.A. e Napolipark S.r.l.) in un unico soggetto gestore.

Già con delibera di Consiglio n. 59 del 30/11/2012 il Comune di Napoli, con assemblea del 20 dicembre 2012, aveva conferito l'intero pacchetto azionario delle società A.N.M. SpA e Metronapoli SpA nella società Napolipark Srl (ora Napoli Holding Srl), società partecipata totalmente dallo stesso Comune, e conferendo a quest'ultima il ruolo di holding controllando con il 100% la A.N.M. SpA (trasporto su gomma) e Metronapoli SpA (linee metropolitane e funicolari).

Nel corso del 2013 la delibera G.C. n. 474 del 25/06/2013 e la delibera di C.C. n. 36 del 29/07/2013, poi, hanno dato piena attuazione agli indirizzi dell'Ente comunale, facendo sì che si portassero a compimento:

- la fusione delle società di trasporto pubblico, rimanendo il nuovo soggetto affidatario in regime di house providing e soggetto al cd. "controllo analogo" da parte del Comune di Napoli;
- la trasformazione di Napolipark Srl in Napoli Holding Srl, con funzioni non solo di holding ma anche di Agenzia per la Mobilità, e configurata come derivazione interorganica del Comune di Napoli e soggetta anch'essa al cd. "controllo analogo" dell'Ente.

Inoltre, in data 27/06/2013, in applicazione degli artt. 2501, 2501 ter e 2501 quater del codice civile, è stato redatto (e poi presentato alla competente CCIAA) il progetto di fusione per incorporazione della società Metronapoli SpA nella società Azienda Napoletana Mobilità SpA; si è prevista la procedura semplificata dell'art. 2505 cc (non applicazione, quindi, delle disposizioni aventi ad oggetto il rapporto di concambio) e l'invarianza del capitale sociale dell'incorporanda (€ 90.000.000), con mancata assegnazione di azioni all'incorporata ed annullamento del suo capitale sociale.

In data 01/08/2013 le Assemblee straordinarie di ANM SpA e Metronapoli SpA hanno approvato il progetto di fusione per incorporazione; in pari data, l'Assemblea straordinaria di Napolipark Srl ha deliberato la trasformazione della Napoli Holding Srl.

In data 24/10/2013, per atto notaio Paolo Morelli, in Napoli, repertorio n. 128952, raccolta n. 25352, è avvenuta la fusione per incorporazione della società Metronapoli S.p.A. nella società A.N.M. S.p.A. avente effetti giuridici, ai sensi dell'art. 2504 bis c.c., a far data dal 1^a novembre 2013 e retrodatazione fiscale e contabile al 01/01/2013.

In data 27/12/2013, con atto Notaio Morelli, con efficacia giuridica 2014, è stato conferito il ramo d'azienda relativo alla gestione dei servizi della sosta e della mobilità nella società nata dall'operazione di fusione, portando, così, a compimento l'indirizzo dell'Amministrazione comunale della realizzazione di un unico gestore del trasporto pubblico locale e della mobilità cittadina.

L'esercizio in commento, quindi, si caratterizza per il completamento della prima fase di questa profonda riorganizzazione del trasporto pubblico locale, concretizzatasi con l'operazione di fusione e con l'aver creato un unico soggetto del trasporto pubblico cittadino che comprende in un'unica società sia il settore gomma che il settore ferro.

L'operazione di fusione ha previsto la retroattività contabile e fiscale, che ha consentito di imputare alla contabilità ed al bilancio dell'incorporante gli effetti patrimoniali e reddituali delle operazioni di gestione dell'incorporata; la società incorporante ha quindi preso in carico i saldi delle attività, delle passività e dei conti economici come riportati nel bilancio di chiusura della società incorporata.

Trattandosi del primo bilancio d'esercizio successivo alla operazione di fusione, le voci dell'attivo, del passivo ed economiche della società partecipante alla fusione sono state aggregate in una unica voce di identico contenuto, con l'applicazione dei principi di redazione e valutazione previsti dal Codice Civile; essendo, poi, il procedimento di fusione ricaduto interamente nell'esercizio, ciò ha comportato la coincidenza fra gli esercizi dell'incorporante e dell'incorporata e conseguentemente la redazione di un unico bilancio.

Per quanto riguarda, infine, i dati comparativi nel confronto tra i due esercizi, essendo avvenuta una fusione per incorporazione, nello schema di bilancio i dati dell'esercizio precedente sono riferiti a quelli della società incorporante (OIC n. 4); in alcuni casi, per la disomogeneità dei confronti, si sono riportati i soli dati del bilancio unico 2013.

Il progetto di bilancio unico del nuovo soggetto al 31 dicembre 2013, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, chiude con una perdita di esercizio di €/000 21.871.

La tabella che segue riporta gli importi dei maggiori indicatori:

	2013
Valore della Produzione	195.327
Costi della produzione	211.834
Differenza valori e costi di produzione	(16.507)
Proventi/Oneri Finanziari	324
Proventi/Oneri Straordinari	273
Risultato ante imposte	(15.910)
Imposte sul reddito	(5.961)
Risultato d'esercizio	(21.871)
Posizione finanziaria netta	77.411
Margine Operativo Lordo	5.030
Patrimonio Netto	97.925

I ricavi tipici (ricavi da traffico e corrispettivi da contratto di servizio) ricompresi nel valore della produzione ammontano nell'anno in esame a €/000 179.889, con un decremento di €/000 22.616 rispetto alla somma dei ricavi tipici del 2012 delle società fuse (€/000 195.533), dovuto essenzialmente ai minori introiti di mercato ed ai minori stanziamenti comunali.

I ricavi da traffico del ramo gomma hanno subito un calo di circa il 42% rispetto al precedente esercizio; tale diminuzione, oltre che ad un crescente fenomeno di evasione tariffaria, è

ascrivibile alla significativa riduzione della frequenza dei mezzi su strada dovuta alla contrazione del servizio che l'Azienda ha sofferto negli ultimi anni.

Nel corso dell'anno 2013 il servizio di trasporto pubblico su gomma di ANM ha prodotto, tra urbani e suburbani, circa 16,6 milioni di km.

I fattori che hanno condizionato negativamente l'esercizio sono stati, come successivamente dettagliato, la prosecuzione del fenomeno, già registrato negli anni precedenti, che ha visto la riduzione delle risorse guida impiegate (calo medio dell'10%) ed il mancato rinnovo del parco veicolare, con i conseguenti problemi di natura meccanica che hanno influito negativamente sull'uscita giornaliera dei mezzi in servizio soprattutto nella prima metà dell'anno. Una ripresa in termini di Km prodotti ed introiti e' stata registrata solo a partire da settembre 2013, grazie alle maggiori disponibilità di cassa che hanno consentito di incrementare l'offerta del servizio e ripristinare con maggiore costanza le necessarie attività manutentive del parco.

I ricavi da traffico di provenienza ferro hanno minimamente controbilanciato il decremento del settore gomma registrando un aumento, in valore assoluto, rispetto allo scorso esercizio, di €/000 1.059.

La diminuzione dei ricavi tipici è riconducibile anche ai minori corrispettivi stanziati dalla Committenza nel 2013 con la delibera di G.C. n. 1072/2013, la quale ha previsto complessivi €/000 123.269 a fronte di complessivi €/000 132.207 (gomma e ferro) stanziati nel 2012, con una riduzione, in termini assoluti, pari a circa €/mln 9.

Il risultato negativo dell'esercizio è diretta conseguenza anche dell'aumento di qualche singola voce di costo (materie prime e di consumo nonché servizi) mentre in netta controtendenza è la posizione finanziaria che, da un indebitamento complessivo, riferito sia al ramo gomma che ferro, di circa €/000 171.000 dello scorso esercizio, risulta positiva a fine 2013 per €/000 77.411.

Il fenomeno si spiega in quanto, nel corso dell'esercizio di riferimento, in forza del DL 35 del 08/04/2013, recante "Disposizioni urgenti per il pagamento dei debiti scaduti della PA", il Comune di Napoli ha versato ad ANM, in due tranches (luglio e novembre 2013) rispettivamente, l'importo di 107.714 €/000 e 102.617 €/000; lo stesso Comune, nei medesimi periodi, ha versato alla società incorporata, al lordo della compensazione del canone del noleggio rotabili, l'importo di 68.986 €/000 e di 47.951 €/000.

La notevole liquidità riversata in entrambe le casse delle società ha permesso di azzerare quasi completamente l'esposizione debitoria al 31/12/2013 maturata verso gli istituti di credito; infatti, il debito complessivo verso le banche al 31/12/2012 di entrambe le aziende era pari ad €/000 172.260 (€/000 94.429 gomma ed €/000 77.831 ferro), mentre alla fine dell'esercizio in esame esso risulta complessivamente pari ad €/000 14.677; significativa, dunque, la riduzione rispetto allo scorso esercizio.

Considerato, inoltre, la disponibilità per €/000 92.088 a fine esercizio, vi è una posizione finanziaria netta positiva di €/000 77.411.

Una volta che si è andata man mano riducendo l'esposizione verso il sistema bancario, l'Azienda ha dato luogo anche ad un graduale rientro della significativa esposizione debitoria verso i propri fornitori, concordando piani di rientro rateali con le controparti e riuscendo, nella quasi totalità dei casi, a non corrispondere gli interessi di mora maturati e richiesti.

L'importo complessivo dei debiti verso fornitori al 31/12/2012, sia dell'incorporata (34.890 €/000) che della incorporante (48.168 €/000), era pari ad 83.148 €/000, mentre quello di fine esercizio è pari a 80.830 €/000; appare, quindi, evidente che si sta provando ad invertire il *trend* degli esercizi precedenti che vedeva, anno dopo anno, crescere esponenzialmente i debiti verso i fornitori a causa della carenza di liquidità.

Inoltre, nel corso del 2014, la società, grazie ancora ad ulteriori apporti di liquidità di provenienza statale (DL 66/14, cd "decreto salva Italia"), ha continuato in tale riduzione, portando la debitoria complessiva, a metà del 2014, a circa 68.000 €/000; stessa direzione è stata presa per i debiti tributari oggetto, in buona parte, di assolvimento tramite l'istituto del ravvedimento operoso o tramite il pagamento rateizzato di quanto richiesto dall'Agenzia delle Entrate con avvisi bonari.

Proventi da traffico (Consorzio Unico Campania)

Come risulta dal Clearing approvato dall'Assemblea Consortile, i proventi da traffico spettanti nell'esercizio in commento sono stati pari ad €/000 19.709 (Iva compresa) per il ramo gomma e €/000 18.965 (Iva compresa) per il ramo ferro; i coefficienti di ripartizione introiti si attestano, rispettivamente, a 15,53% per il settore gomma ed a 14,94% per il settore ferro.

In aumento il tasso di evasione (+ 4,2%) della società incorporante che si assesta sul 37,03%; in diminuzione quello del ramo ferro (-2,1%) con una percentuale pari al 8,20%.

Grossi cambiamenti vi saranno nei prossimi anni per l'attuale tariffa integrata, in seguito alla modifica del meccanismo di raccolta degli introiti da traffico finora gestita dal Consorzio Unico Campania.

La Regione Campania, infatti, con D.G.C. n. 128 del 30/04/2014 e D.G.C. n. 360 del 08/08/2014, ha approvato la nuova struttura tariffaria regionale contenente la revisione dell'attuale sistema.

Con tali delibere, pur essendo mantenuta a livello complessivo la tariffazione integrata, viene offerta la possibilità, per le singole aziende, di emettere titoli di viaggio aziendali, i cui proventi non sono oggetto di ripartizione nell'ambito della comunità tariffaria.

In tal modo, si intende diminuire la componente stocastica nella determinazione dei ricavi da traffico nonché responsabilizzare maggiormente le aziende sulla gestione degli introiti da traffico e dei ricavi stessi.

Fra gli altri provvedimenti tariffari ivi contenuti, è visibile un netto segnale volto a rendere maggiormente conveniente per gli utenti la sottoscrizione degli abbonamenti rispetto ai biglietti orari o di corsa semplice, col fine di aumentare la fidelizzazione e prevenire l'evasione tariffaria, che, soprattutto per il settore gomma, raggiunge livelli particolarmente significativi.

Parallelamente, la L.R. n. 16 del 07/08/14 ha modificato la normativa vigente in materia di sanzioni amministrative a carico dei viaggiatori privi di biglietto, introducendo fra l'altro uno sconto del 30% per l'oblazione entro i 5 gg. dall'accertamento della violazione e determinando una sanzione accessoria per gli abbonati che viaggiano senza recare con sé il titolo di viaggio o senza validarlo ad ogni utilizzo di un mezzo di trasporto pubblico.

Il complesso delle modifiche introdotte al sistema di tariffazione e raccolta dei ricavi da traffico ed al sistema sanzionatorio ha determinato, fin da subito, la necessità di mettere in campo una serie di azioni necessarie all'adeguamento dell'organizzazione rispetto al mutato scenario e al governo dei processi; tali azioni, alcune delle quali ancora in fase di studio/pianificazione, sono tese, con un efficace raggiungimento nel breve e medio periodo, ad ottenere risultati apprezzabili in termini economici.

Sul piano dell'organizzazione dei processi interni, tra le azioni più significative, si segnalano:

- l'adeguamento della modulistica utilizzata per l'elevazione dei processi verbali;
- l'acquisizione di nuovi servizi postali integrati per una più efficace gestione del processo sanzionatorio;
- lo studio per l'organizzazione di una rete di vendita dei titoli di viaggio a bordo e presso alcuni nodi significativi della rete.

Sul piano dei fattori tecnologici:

- l'adeguamento di validatrici e tornelli per la lettura dei nuovi titoli aziendali accanto a quelli integrati;
- l'acquisizione e configurazione di software per la Business Intelligence “localizzata” dei processi di vendita e oblitterazione, al fine di migliorare le strategie di controllo e di vendita;
- l'elaborazione di piani di investimento per il revamping/sostituzione/integrazione delle emettitrici e distributrici di titoli di viaggio;
- l'analisi di mercato di soluzioni tecnologiche per la diffusione di modalità di acquisto del titolo di viaggio smaterializzato e/o del mobile-ticketing (gestione di titoli di viaggio attraverso l'utilizzo di smartphone).

Le azioni programmate avranno effetto anche sul problema dell'evasione tariffaria che, come noto, raggiunge nel sistema campano tetti molto elevati.

Sul tema si stanno affrontando in maniera congiunta e integrata una serie di questioni tese a contrastare, nel breve periodo, e a ridurre consistentemente, nel medio termine, il fenomeno dell'evasione.

Nello specifico, si sta procedendo:

- alla riorganizzazione dell'attività di controllo viaggiatori in un'ottica di professionalizzazione, efficacia e misurabilità dell'attività di verifica;
- alla progettazione ed esecuzione di piani di formazione mirati per le risorse interessate;
- all'attivazione delle procedure per il conseguimento della qualifica di Agente di Polizia Amministrativa da parte del personale aziendale;
- allo studio di meccanismi premianti per il personale addetto alla controlleria;
- allo sviluppo di investimenti mirati in tecnologie per l'acquisizione in tempo reale dei processi verbali e accorciamento dei tempi di lavorazione del processo sanzionatorio;
- al coinvolgimento del personale tutto nel controllo dei titoli di viaggio, sul modello di progetti di successo realizzati in altre città;
- all'organizzazione di campagne antievasione mirate con la concentrazione delle risorse nelle fasce orarie o nelle zone maggiormente critiche;
- allo studio ed implementazione di campagne di prevenzione, specialmente dirette alle fasce più giovani della popolazione.

PRINCIPALI DATI DI BILANCIO

Al fine di fornire uno schema di più diretta ed immediata lettura dell'andamento economico e patrimoniale del 2013, sono stati elaborati dei prospetti di riclassificazione e sintesi dei dati, con le variazioni intervenute rispetto al precedente esercizio, da intendersi quest'ultimo come relativo al ramo gomma incorporante

Nelle pagine seguenti si riportano la:

- Tavola dell'analisi dei risultati reddituali
- Tavola della struttura patrimoniale
- Tavola degli indici

1-Tavola analisi risultati reddituali**Conto economico riclassificato**

<i>in migliaia di euro</i>	2013	2012
Ricavi del traffico della gestione caratteristica	36.606	29.169
corrispettivi da contratti di servizio	143.283	113.429
altri ricavi	15.438	8.740
acquisti prestazione e costi diversi	69.546	51.182
costo del lavoro e oneri relativi	120.751	104.269
MOL O EBITDA	5.030	- 4.112
Ammortamenti e svalutazioni(AM E SV)	9.049	10.840
Accantonamenti(AC)	13.145	4.604
variazione rimanenze	- 656	315
ROL-RISULTATO OPERATIVO	- 16.507	- 19.871
Risultato area finanziaria	324	- 5.749
EBIT NORMALIZZATO	- 16.183	- 25.620
Risultato area straordinaria	273	24.095
EBIT INTEGRALE	- 15.910	- 1.525
Imposte sul reddito	5.961	5.512
RISULTATO NETTO-RN	- 21.871	- 7.037

Il Mol risultante dalla incorporazione delle due Aziende si rileva positivo, grazie anche ad una politica dei costi, per entrambi i rami di Azienda, contenuta e monitorata ma impattante sulla riduzione del servizio.

Il Rol e l'Ebit normalizzato sono negativi ma denotano un segnale in crescita, ascrivibile soprattutto alla riduzione degli oneri finanziari e al rientro dalla esposizione debitoria, preoccupante fino allo scorso esercizio, verso gli istituti di credito.

2-Tavola della struttura patrimoniale

Stato patrimoniale riclassificato*in migliaia di euro*

		2013	2012
		<i>gomma/ferro</i>	<i>incorporante</i>
	IMMOBILIZZAZIONI NETTE		
	Immobilizzazioni materiali	39.092	36.105
	Immobilizzazioni immateriali	5.510	7.274
	Immobilizzazioni finanziarie	172	274
A	CAPITALE IMMOBILIZZATO	44.774	43.653
	Rimanenze	4.776	3.481
	Crediti	253.998	366.390
	Debiti	- 196.465	- 140.163
	ratei e risconti	- 16.665	- 16.166
B	Capitale di esercizio netto	90.419	257.195
	Fondo tfr	- 43.663	- 46.367
	Fondi rischi ed oneri	- 26.240	- 28.143
C	Capitale investito netto	20.515	182.685
	coperto da:		
D	Patrimonio netto	97.925	89.383
	disponibilita' liquide	92.088	1.127
	Debiti finanziari	- 14.677	- 94.429
E	Posizione finanziaria netta	77.411	- 93.302
	copertura capitale investito d+e	20.515	182.685

3) Tavola degli indici

		2013	2012	2013	2012
		valori assoluti	valori assoluti	indici	indici
ROI	reddito operativo	- 16.092	1.502	- 0,04	0,004
<i>costo medio ricorso a fonti di terzi</i>	capitale investito	402.604	415.937		
ROE	risultato netto di esercizio	- 21.455	- 7.037	- 0,219	- 0,079
<i>redditività del proprio capitale e misuratore della gestione aziendale</i>	patrimonio netto	97.925	89.383		
ROS	reddito operativo	- 16.092	1.502	- 0,09	0,01
<i>tasso redditività del venduto</i>	ricavi di vendita	179.889	142.598		
ROA	reddito operativo+reddito extra operativo+risult.finanziari	- 15.910	- 1.525	- 0,040	- 0,004
<i>misuratore dell'efficienza del governo del capitale investito e dell'economicità di gestione</i>	capitale investito	402.604	415.937		
EBIT	risultato di esercizio+/-saldo gest finanziaria+/-saldo gest straordinaria+imposte	- 16.507	- 19.871		
Indice di indebitamento totale	capitale netto	97.925	89.383	0,348	0,289
	passività correnti +passività consolidate	281.045	309.102		
Indebitamento finanziario	capitale netto	97.925	89.383	6,672	0,947
	debiti finanziari	14.677	94.429		
Indice di liquidità primaria	liquidità di breve periodo	133.693	98.879	1,107	0,546
	passività brevi	120.804	181.105		
Indice di solvibilità	totale attivo circolante	350.862	370.998	1,248	1,200
	totale debiti breve e medio termine	281.045	309.102		
Indice di solvibilità reale	totale attivo	402.604	415.937	1,433	1,346
	totale debiti breve e medio termine	281.045	309.102		

Gli indici di redditività evidenziano un trend negativo a causa del peggioramento del reddito operativo e del risultato di esercizio; valori in crescita per gli indici di indebitamento e liquidità primaria.

Il Committente ha garantito, grazie al “*decreto Salva Comuni*”(DL 174/2012), al decreto “*Salva imprese*”(DL35/2013) e all’accesso ad un mutuo contratto presso la Cassa Depositi e Prestiti, il rientro di parte della sua esposizione creditoria verso la società ANM ramo ferro e gomma. Ciò ha avuto un impatto sulla produzione a partire dalla seconda metà del 2013 e ha migliorato la posizione debitoria verso gli Istituti di credito. Il 2013 registra infatti un azzeramento della significativa esposizione, come rilevato anche dagli indici di bilancio.

Oltre al primo flusso di incassi di luglio 2014, nei mesi di ottobre e novembre l'azienda ha introitato ulteriori 103.023 *euromigliaia* quale seconda tranche del DL 66/2014; unitamente alla regolarità di pagamento da parte della Provincia, Regione e Consorzio e alla esecuzione della sentenza avverso Regione Campania per circa 4.500 *euromigliaia*, la Società ha una garanzia di liquidità anche per l'esercizio 2015. Di seguito anche il prospetto del rendiconto finanziario.

B	FLUSSO MONETARIO DA ATTIVITA' DI ESERCIZIO		
	Utile (Perdita) del periodo	(21.871)	(7.037)
	Ammortamenti	7.176	8.154
	Variazione del capitale di esercizio	165.997	(36.607)
	Variazione netta del Fondo TFR	(2.704)	(4.881)
		148.598	(40.371)
C	FLUSSO MONETARIO DA ATT.DI INVEST.IN IMMOBIL.		
	Immateriali	(8.273)	23.203
	Materiali	(126)	(9.003)
	Finanziarie	102	-
		(8.297)	14.200
D	FLUSSO MONETARIO DA ATT. DI FINANZIAMENTO		
	Nuovi finanziamenti		
	Avanzo di fusione	30.413	
	Contributo in C/Capitale		
	Aumento di Capitale		
		30.413	-
E	DISTRIBUZIONE DI UTILI	-	-
F	FLUSSO MONETARIO DI PERIODO	170.706	(26.171)
G	DISPONIBILITA' FINANZIARIE NETTE FINALI (INDEBITAMENTO FINANZIARIO NETTO A BREVE)	77.411	(93.302)

PRINCIPALI ASPETTI GESTIONALI 2013

Esercizio settore gomma e filo tranviario

Nel corso dell'anno 2013 l'A.N.M. ha trasportato oltre 177 milioni di viaggiatori ed ha prodotto un totale complessivo di circa 16,6 milioni di km.

In ambito urbano la società ha prodotto percorrenza per 12.947.251 km, in area suburbana percorrenza per 2.783.792 km ed in area extra urbana percorrenza per 867.475 km; le autolinee hanno realizzato 15.099.873 km esercizio, mentre le filovie 836.815 km esercizio e le linee tranviarie 661.830 km esercizio.

La tabella che segue riepiloga la produzione effettuata per ambito territoriale e per tipologia di veicoli utilizzati.

	Urbana	Suburbana	ExtraUrbana	Totale
Autolinee	11.928.414	2.303.984	867.475	15.099.873
Filovie	357.042	479.773		836.815
Tranvie	661.795	35		661.830
Totale	12.947.251	2.783.792	867.475	16.598.518

Nel corso del 2013 sono state effettuate 2.212.960 corse, di cui 1.826.190 in ambito urbano e 386.770 in ambito sub ed extra urbano.

L'esercizio in commento registra un elevato calo della produzione offerta, pari a circa il 20%, rispetto al precedente esercizio, che fece registrare un volume complessivo pari a circa 21 milioni di km prodotti.

I fattori più significativi che hanno condizionato negativamente l'andamento produttivo sono di seguito evidenziati:

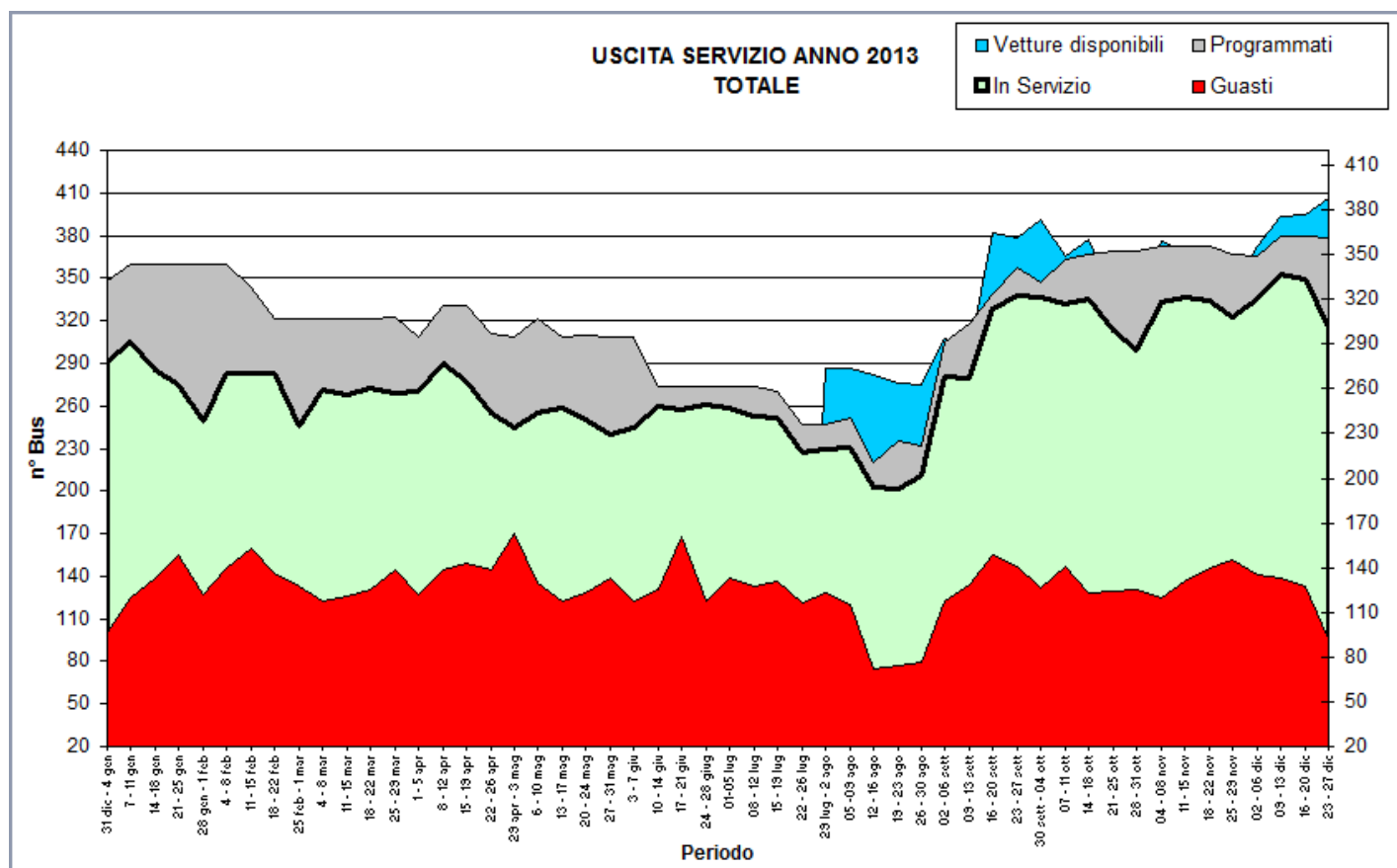
1. la prosecuzione del fenomeno, già registrato negli anni precedenti, che ha visto la riduzione delle risorse guida impiegate, passate dalle 1.240 di dicembre 2012 alle 1.110 di dicembre 2013, con un calo medio dell'10%;
2. il mancato rinnovo del parco veicolare ed una inadeguata attività manutentiva, conseguente alla mancanza di risorse finanziarie del periodo. Nel 2013, infatti, a fronte di una dotazione media dei mezzi pari a 555, vi è stata una disponibilità media di utilizzo degli stessi mezzi pari a 316; vi sono stati, appunto, nell'esercizio in commento, vari problemi di natura meccanica che hanno influito negativamente sull'uscita

giornaliera degli automezzi, soprattutto nella prima metà dell'anno. Dal grafico che segue (grafico 1), che riporta l'andamento nel tempo della disponibilità e delle vetture effettivamente messe in servizio, è possibile notare una sostanziale ripresa a partire dal mese di settembre 2013; da quella data infatti la media dei veicoli in uscita si è attestata sopra le 320 unità con un incremento del 23% rispetto ai primi 6 mesi dell'anno, per arrivare ad un indice di disponibilità, a fine esercizio, di oltre 380. A fine 2013, inoltre, sono entrati in esercizio 10 nuovi autobus Bredamenarinibus accompagnati da un revamping e da un progetto di manutenzione del parco veicolare come meglio in seguito dettagliato.

Il servizio filotranviario ha vissuto nel 2013 criticità analoghe a quelle che hanno caratterizzato il servizio autoviario, in particolare quelle connesse alla riduzione del personale addetto alla manutenzione e del personale di guida.

Infine il servizio tranviario continua a scontare le pesanti limitazioni derivanti dall'impossibilità di raggiungere Piazza Vittoria a causa del cantiere della Linea metropolitana per la realizzazione della stazione "Municipio", di cui è prevista l'apertura per fine 2014.

Per il 2014 il piano di esercizio programmato prevede la realizzazione di 19.376.602 km esercizio di cui 13.870.318 km in ambito urbano e 5.506.283 km in ambito sub ed extra urbano; le corse pianificate sono pari a 2.488.625, di cui 1.936.749 urbane e 551.876 suburbane ed extraurbane, con un incremento del 7,1% di percorrenza in ambito urbano e del 50,8% di percorrenza in ambito sub ed extraurbano.



Manutenzione ramo gomma e filotranviario

L'inizio del 2013 è stato particolarmente critico in quanto, oltre ai problemi di affidabilità del parco legati all'età dei mezzi, si sono aggiunte le note difficoltà finanziarie che hanno determinato un rallentamento ed in alcuni casi anche un blocco dell'approvvigionamento dei ricambi, con una forte diminuzione anche delle attività di manutenzione di impianti ed attrezzature, che già 'normalmente' soffrono della carenza di adeguati investimenti; i fornitori, anche quelli strategici, hanno quindi mostrato scarsa propensione a fornire beni e servizi per i "ritardi" dei pagamenti accumulati nei loro confronti.

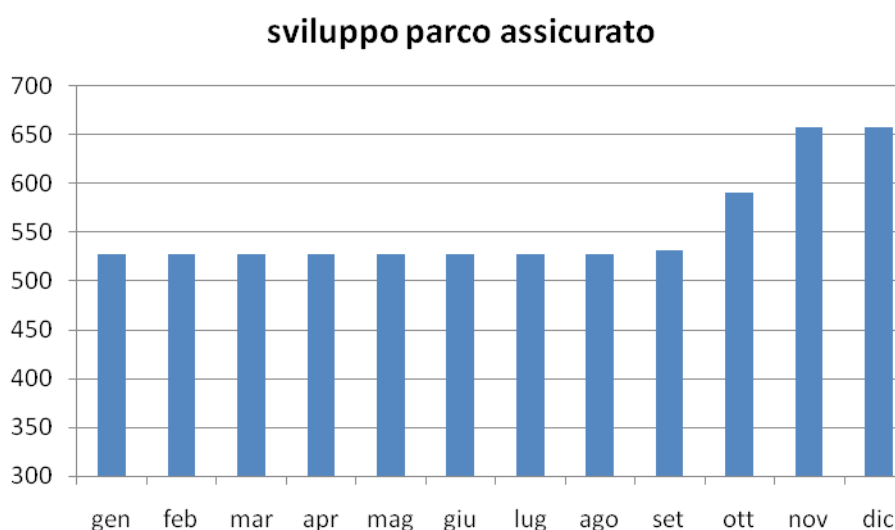
Soltanto la recuperata capacità finanziaria, a seguito della Delibera Comunale n° 172/2013, ha permesso all'ANM di attuare il piano di manutenzione straordinaria dei rotabili, di rientrare con buona parte dei fornitori e ripristinare i necessari approvvigionamenti.

Una buona parte dei fornitori ha fornito la propria adesione, seppure con grande difficoltà, a dei piani di rientro relativi ai debiti pregressi di ANM accumulati nei loro confronti.

La ripresa è stata quindi necessariamente lunga, ma ha consentito, a partire dalla seconda metà del 2013, di recuperare per il servizio una buona parte della flotta e di riattivare gli interventi di manutenzione su impianti ed attrezzature.

Nel contempo, la maggiore capacità finanziaria ha consentito di attivare, a partire dall'ultimo trimestre, le polizze RC sui veicoli recuperati per il servizio.

Si è potuto quindi realizzare la tanto auspicata inversione di tendenza, in quanto da inizio maggio, quando sono riprese alcune forniture di ricambi, il saldo tra macchine entrate in servizio e quelle fuori servizio ha cominciato ad essere progressivamente maggiore di zero; il parco assicurato è aumentato a partire da ottobre e la disponibilità per l'uscita servizio è stata poi crescente nei mesi successivi.



Del resto il particolare profilo di missione in cui si svolge l'esercizio delle linee di ANM gomma è caratterizzato da una orografia del territorio e da un profilo del manto stradale tali da richiedere una attività manutentiva 'mirata' che, se perseguita, potrà positivamente incidere decisamente sulla vita tecnica dei veicoli, sui costi di manutenzione e sulla bassa efficienza.

Il progetto, già avviato, si avvale di un sistema di telecontrollo della flotta, oramai a regime da diversi anni e all'avanguardia, in grado di restituire informazioni sulla velocità di marcia e sulla regolarità e consente di monitorare le performances in servizio di ogni singolo veicolo; permette, inoltre, di misurare e di far emergere tutte le possibili azioni di miglioramento da

mettere in campo, sia in termini di efficacia (maggiore disponibilità e affidabilità) sia di efficienza, con riferimento alla produttività e ai costi aziendali.

Grazie alla erogazione di un margine di disponibilità finanziaria, destinata allo scopo dal Comune di Napoli, ai piani transattivi e di rientro concordati con una compagine di fornitori esclusivisti in materia di ricambi e simili, il progetto è partito nel 2013 e sta proseguendo nel 2014 con risultati tangibili.

Nel campo degli investimenti ed adeguamento del materiale rotabile e degli impianti del settore filotranviario, nel 2013 sono ripresi i lavori di filoviarizzazione della linea R4 (futura linea 204) e si è andati avanti nella sostituzione di alcuni complessivi di maggiore affidabilità sui filobus e di adeguamento dei tram CT139K per alcuni aspetti attinenti la sicurezza.

Esercizio Linee Metropolitane : Linea 1 e Linea 6

Nel corso dell'esercizio le linee metropolitane hanno trasportato circa 30 milioni di viaggiatori ed hanno sviluppato un volume complessivo di produzione pari a 4.929.172 vetture per Km, così ripartito: la Linea 1 ha realizzato 4.735.197 vetture Km (5.266.854. nel 2012) per la tratta Piscinola – Dante e 161.166 vetture Km per il servizio navetta Dante – Università (295.184 nel 2012), mentre la Linea 6 ha prodotto 32.809 vetture Km (50.848 nel 2012).

La produzione complessivamente erogata è stata inferiore di circa il 14% rispetto a quella consuntivata nell'esercizio 2012; tale decremento è ascrivibile principalmente alla forzata riduzione della flotta dei treni a disposizione (in locazione dal Comune di Napoli), per necessità di manutenzioni straordinarie e cicliche non rinviabili.

Il 31 Dicembre 2013 è stata aperta al pubblico la stazione “Garibaldi” che, con la contemporanea entrata in esercizio del doppio binario Dante – Garibaldi, ha consentito l'avvio dell'esercizio a doppio binario sull'intera tratta Piscinola - Garibaldi, con abolizione del servizio navetta.

La stazione Garibaldi, anch'essa caratterizzata da un particolare rilievo architettonico delle finiture e per le opere artistiche presenti all'interno, arricchisce il folto gruppo delle “stazioni dell'arte” e consolida il percorso avviato dall'Amministrazione negli anni precedenti teso a

favorire, oltre la domanda di mobilità, la fruizione del patrimonio artistico (le “stazioni dell’arte” accolgono, nei loro spazi interni ed esterni, circa 200 opere di 90 tra i più accreditati protagonisti dell’arte contemporanea internazionale).

Con l’apertura della stazione “Garibaldi”, inoltre, si aggiunge un altro importante tassello al progetto complessivo che vedrà la tratta metropolitana della Linea 1 prolungarsi fino alla al Centro Direzionale e poi fino all’Aeroporto di Capodichino.

L’estensione del servizio a “Garibaldi” comporta un aumento dei tempi di percorrenza; pertanto, un cadenzamento coerente con la domanda e con l’aumento della tratta in esercizio, implica il forte rafforzamento della flotta treni necessaria per l’esercizio della Linea 1 della metropolitana; sono di conseguenza proseguiti i contatti con il Comune per sollecitare la fornitura di nuovi elettrotreni indispensabili per poter supportare la significativa evoluzione della domanda di mobilità e nel corso del 2014 la Regione Campania ha stanziato €/mln 98,8 per l’incremento del parco rotabile.

Per la Linea 1 il valore del servizio effettuato, pari, come detto, a 4.735.197 vetture per km, (comprensivo anche dei servizi aggiuntivi e straordinari) risulta inferiore al valore previsto nel programma di esercizio 2013, pari a 5.258.552 vetture per km, per la carenza accidentale di flotta disponibile causata sia dalle minori erogazioni di risorse finanziarie da parte dell’Amministrazione Comunale per la manutenzione straordinaria ciclica, sia da problematiche di riscontro di lesioni per fatica sulle casse delle UDT, a seguito delle quali, dopo interessamento della proprietà e dell’Organismo di Controllo Ministeriale, è venuta meno l’idoneità alla circolazione di diverse UDT.

Alla luce di ciò si è dovuta rimodulare la programmazione, effettuando un servizio commerciale feriale con un orario a 202 corse e con treni tutti a 2 UDT (4 vetture) in luogo dell’orario a 220 corse con il 50% dei treni a 3 UDT.

Per le ragioni appena elencate, anche sulla tratta Dante – Università (Navetta) il valore di produzione effettuato (161.166 vetture per km, comprensivo di servizi ordinari e straordinari) è risultato inferiore al valore pianificato per il 2013 (295.184 vetture per km); sul decremento di produzione ha inciso, inoltre, la forzata chiusura al pubblico per l’intero mese di dicembre, al fine di consentire le prove per l’apertura a doppio binario nel percorso Dante – Garibaldi.

Nel corso del 2014 l'Amministrazione Comunale ha stanziato fondi straordinari per interventi di ripristino ed allungamento della vita utile del materiale rotabile che consentiranno un incremento della produzione.

Per la Linea 6 il valore complessivo del servizio effettuato è stato pari a 32.809 vetture per km, riferito sia ai servizi ordinari che straordinari, inferiore a quanto programmato per il 2013 (55.021 vetture per km) essenzialmente a causa della chiusura della linea dal 27 luglio per interventi di ampliamento ed ammodernamento impiantistico e di segnalamento da parte della Concessionaria, propedeutici all'apertura della tratta Mostra-San Pasquale.

Complessivamente la "Navetta" e la Linea 6 hanno trasportato oltre 1,4 milioni di passeggeri.

Anche durante il 2013 è proseguito il supporto alla Società Concessionaria del Comune di Napoli per la realizzazione della Metropolitana di Napoli, necessario per il completamento dell'apertura della seconda uscita (Montecalvario) della stazione Toledo (avvenuta a settembre 2013), per l'apertura della stazione Garibaldi e della tratta a doppio binario Dante – Garibaldi e per i lavori di ammodernamento del Posto Centrale Operativo e della Sala di Supervisione e Controllo di Colli Aminei.

Da dicembre 2013 sono stati attivati - a cura della Concessionaria del Comune di Napoli - i nuovi sistemi hardware e software di controllo del traffico ferroviario e del sistema elettrico e degli impianti (SCADA" - Supervisory, Control, and Data Acquisition) indispensabili per avere un controllo di treni, passeggeri ed impianti; per consentire, inoltre, la gestione della ventilazione primaria sulla tratta Dante/Garibaldi, sono state anche consegnate la camera di ventilazione di Nolana e Tari che si aggiungono a quelle di VII Settembre, De Pretis e Carità consegnate in precedenza.

L'entrata in servizio del nuovo sistema di comando e controllo del traffico e del sistema SCADA degli impianti tecnologici della tratta Dante – Garibaldi hanno inoltre richiesto una formazione specifica per i Dirigenti Centrali Operativi Traffico, gli operatori della manutenzione (Operatori Centrali Impianti) e quelli di stazione, così come l'apertura al traffico del prolungamento verso Garibaldi ha richiesto la formazione (partita ad aprile grazie ad un distacco di agenti di provenienza dal settore gomma) ed abilitazione anticipata di nuovi macchinisti.

E' stato incrementato il numero di macchinisti abilitando personale interno per 30 unità suddiviso in due tranches.

L'attività formativa ha interessato anche gli Agenti di Stazione in conseguenza della maggiore lunghezza della Linea 1, così come il conseguente incremento di organico, che sale da 110 a 130.

L'esercizio lungo la tratta Piscinola – Dante, configurato, fino al 30 dicembre 2013, con 14 stazioni aperte al pubblico, 5 seconde uscite (Museo Passante, S. Rosa, Rione Alto, Ospedale Cardarelli, Montedonzelli) ed una lunghezza di 13,3 km, ha previsto, il seguente programma feriale:

- frequenza nelle ore di punta (mattina e pomeriggio) pari a 7 minuti su un nastro giornaliero di 17,5 ore dalle 6 alle 23.30;
- corse giornaliere totali pari a 220 dal lunedì al venerdì (202 a partire da febbraio 2013);
- UDT massime utilizzate nell'ora di punta pari a 26 (15 da Febbraio 2013).

La tratta navetta Dante – Università caratterizzata, fino al 30 novembre 2013, da 3 stazioni aperte al pubblico (Università, Toledo e Dante), da 1 treno composto da due unità di trazione ed una lunghezza del tracciato di 1,850 km a singolo binario, ha sviluppato il seguente servizio:

- effettuazione di 130 corse giornaliere;
- frequenza ogni 15 minuti, su un nastro giornaliero di 15 ore, dalle 6.30 alle 22.30.

Sulla Linea 6, pur rimanendo inalterata la configurazione (4 stazioni aperte al pubblico ed una lunghezza della linea pari a Km 2,3), fino al 27 luglio 2013 (data di chiusura al pubblico) si è previsto il seguente programma di esercizio giornaliero:

- una frequenza costante pari a 16 minuti;
- un numero di corse giornaliere totali pari a 54;
- UDT massime utilizzate nell'ora di punta pari a 2 (compreso 1 treno di riserva) con 1 treno in circolazione.

Attività manutentiva sulle linee metropolitane

Per quanto riguarda le principali attività di manutenzione straordinaria svolte sugli impianti fissi si segnala, per la Linea 1, il prosieguo dei lavori di rinnovo del sistema di telefonia terra-treno relativo alla tratta Piscinola – Dante, che consente al macchinista di essere in contatto in ogni momento con il P.C.O. di Colli Aminei con utilizzo di un sistema analogo a quello che il Comune ha fatto già installare nella tratta Dante - Garibaldi. I lavori sono stati portati avanti e, già da metà Dicembre, sono in attesa dell'autorizzazione USTIF locale per il collaudo che consentirebbe l'avvio dell'esercizio con un unico sistema Terra Treno sull'intera linea.

Le due reti telefoniche fisse interne (Rete Movimento e Rete Generale), di cui la prima è sottoposta a continua registrazione perchè raccoglie disposizioni di servizio mirate fra i vari operatori per gestire la sicurezza dei passeggeri, sono state integrate per accogliere tutte le utenze delle nuove stazioni della tratta Dante Garibaldi.

Sono stati avviati i lavori che riguardano il rinnovo dei portali antincendio di Medaglie d'Oro e Vanvitelli nonché la realizzazione di un sistema di monitoraggio delle correnti vaganti lungo le gallerie il cui completamento previsto nel corso del 2014.

Tra gli interventi di maggior rilievo che hanno invece interessato il materiale rotabile si segnalano:

- la realizzazione di interventi di manutenzione ciclica pluriennale a 350.000 e 750.000 km previsti dal piano di manutenzione in uso per un totale di 4 UDT (sostituzione dei cerchioni, revisione di impianti freno ed impianti porte, revisione dei carrelli, motori di trazione e degli accoppiatori automatici);
- la realizzazione su alcune UDT di interventi di rinforzo strutturale alle casse del materiale rotabile finalizzati a validare con rilievi strumentali il progetto di rinforzo sviluppato dalla ANSALDOBREDA, società costruttrice dei rotabili in oggetto;
- il prosieguo delle attività di potenziamento del sistema filtri in ingresso al Gruppo Trattamento e Depurazione Aria delle UDT per eliminare i trafiletti accidentali di olio nelle condotte pneumatiche e le conseguenti avarie in esercizio con soppressioni di corse;

- il prosieguo dei lavori, affidati all'Ansaldo Sistemi di rinnovo dei registratori di eventi (scatole nere) e del sistema di vigilanza attiva sul macchinista su tutte le UDT.

Tra le principali attività svolte nel 2013 relativamente alla manutenzione dei binari si evidenziano l'effettuazione della molatura delle rotaie nelle tratte più colpite dall'usura ondulatoria dell'intera tratta Piscinola – Dante, gli interventi di sostituzione di traverse e traversoni lungo il viadotto Colli Aminei – Piscinola, le operazioni di ricalzatura del ballast in corrispondenza dei deviatori di Piscinola ed il rifacimento di giunti incollati sui deviatori di Dante.

Per gli impianti complementari al trasporto dei passeggeri gli interventi manutentivi hanno principalmente riguardato la revisione decennale degli impianti ascensore e scale mobili delle stazioni di Montedonzelli, Colli Aminei, Policlinico, Rione Alto 1, Medaglie D'Oro, Vanvitelli, Materdei.

Relativamente a tali impianti si evidenzia lo sforzo continuo per l'attività di manutenzione di circa 240 impianti di movimentazione e di risalita (ascensori, scale mobili, etc.) presenti sulle linee metropolitane e Funicolari, il cui indice di disponibilità si attesta a circa il 95% e quindi con ridotti e limitati periodi di interruzioni del servizio.

Anche sulle opere civili si sono svolti continui interventi di manutenzione e miglioramento; in particolare, si segnalano attività di restyling delle stazioni Materdei (Linea 1) e Fuga (Funicolare Centrale) con realizzazione, in ciascuna stazione, di servizi igienici destinati al personale e installazione di due bagni automatici per il pubblico

Interventi di rilievo sono stati eseguiti anche lungo il viadotto della Linea 1 dove è stato eseguito il risanamento di molte velette in calcestruzzo nella tratta Colli Aminei – Frullone e dove è stato eseguito anche il risanamento dei corpi scala, della facciata e del viadotto antistante la stazione di Chiaiano.

Tra gli ulteriori interventi realizzati si segnalano anche l'integrazione del camminamento ipovedenti nella stazione di Chiaiano e la realizzazione di un trattamento antisdrucchiolo delle grate stradali in prossimità della stazione Materdei.

Esercizio Funicolari

Gli impianti funicolari, con 502.992 vetture Km, hanno registrato un livello di produzione in linea con quello pianificato (497.647 vett. Km) ed hanno trasportato circa 16 milioni di passeggeri con un tasso medio di evasione pari al 2,49%. Rispetto al programma 2012 non si sono avute variazioni di esercizio.

Nel corso del 2013 sono state realizzate le normali attività di manutenzione ordinaria, con verifiche e prove annuali estese a tutti gli impianti, finalizzate al mantenimento degli standard di sicurezza e continuità dell'esercizio, con livelli di regolarità consuntivati pari al 99,6 %.

Per la Funicolare Centrale è stato richiesto il terzo anno di proroga dei termini di scadenza del Nulla Osta Tecnico all'esercizio, subordinato alla Revisione Generale Ventennale dei treni e della linea; l'ottenimento di tale proroga ha consentito di continuare l'esercizio per tutto l'anno 2013, con successiva scadenza ad ottobre 2014, ma poiché è possibile richiedere un altro anno di proroga e ad Aprile 2016 scadrà anche il Nulla Osta Tecnico per la Revisione Generale delle apparecchiature elettromeccaniche, è stato pianificato di eseguire un unico intervento nel quarto trimestre 2015, con un fermo dell'impianto di circa 8 mesi; tale piano è subordinato al finanziamento da parte del Comune di Napoli (circa €/mln 7) e alla presentazione del progetto esecutivo all'USTIF, per l'approvazione, entro il primo trimestre 2015.

Sempre per la Funicolare Centrale ad aprile 2014 è stata effettuata la revisione generale dei 4+1 motori elettrici di trazione.

Per la Funicolare di Montesanto è stato ottenuto dall'USTIF il nulla osta tecnico al progetto per la realizzazione della passerella di emergenza sul viadotto, le pensiline sulle banchine e gli interventi necessari per evitare l'accesso in banchina alla stazione di C.V.E.; sono stati completati i lavori del 1° lotto ed assegnati quelli del 2° lotto.

Ad aprile 2014 è stata effettuata la revisione generale dei 2+1 motori elettrici di trazione e un ammodernamento del sistema di sorveglianza TVCC.

Sono state eseguite e completate a marzo 2014 tutte le attività di manutenzione straordinaria previste per la Revisione Speciale Quinquennale e sono state eseguite le prove con il rilascio del nulla osta tecnico per la prosecuzione dell'esercizio.

Per la Funicolare di Chiaia è stato completato il progetto per importanti interventi alle vetture (sostituzione sistema di movimentazione porte e relativo sistema di controllo, centraline olio, centraline freni argano, etc.).

Per l'impianto della Funicolare di Mergellina è stata sostituita la Fune Traente ed è stata completata l'attività di revisione dei rulli verticali di linea e sono state eseguite e completate a settembre 2013 tutte le attività di manutenzione straordinaria previste per la Revisione Speciale Quinquennale ed eseguite le prove con il rilascio del nulla osta tecnico per la prosecuzione dell'esercizio. A marzo 2014 sono state completate le verifiche e prove annuali per il proseguimento dell'esercizio.

Approvvigionamenti trasporti di superficie

Nel giugno 2013, è stato stipulato con BREDAMENARINIBUS SpA un contratto per la fornitura di n. 10 autobus urbani, classe I, modello "VIVACITY PLUS MU", 3 porte, alimentati a gasolio con motorizzazione EEV, consegnati nel corso del 2014.

Nel dicembre 2013 è stato inoltre stipulato con MAURI BUS System Srl contratto per la fornitura di 11 autobus urbani OTOKAR modello "Centro C", per il servizio di linea urbano, dotati di alimentazione a gasolio, anche questi consegnati nel 2014.

Da febbraio 2013, a causa della risoluzione contrattuale per grave inadempienza del fornitore Gaffoil snc, la continuità della fornitura di gasolio per autotrazione è stata assicurata attraverso l'adesione alla convenzione CONSIP "Carburante extra-rete, ed. 7 - lotto 4", fornitore ENI SpA.

Ad aprile 2013, a seguito del recesso contrattuale del CNS, il completamento del contratto "multi service" (pulizia e servizi logistici) fino a maggio 2014 è stato affidato al Consorzio Manutenzioni Generale.

Approvvigionamenti trasporti su ferro

Le procedure di gara di importo superiore alla soglia di interesse europeo espletate, ai sensi del D.Lgs. 163/2006, hanno interessato l'affidamento alla società Manitalidea SpA per l'appalto del servizio triennale di pulizia relativi alle infrastrutture delle linee metropolitane e delle funicolari.

Nel corso del 2013 è stata avviata e portata a termine la gara a procedura aperta G 01/13 per servizi di revisione di 160 motori di trazione delle UdT di Linea 1 da eseguirsi in 36 mesi.

Attività comuni

Nel dicembre 2013, ANM, aderendo al pertinente Lotto della Convenzione CONSIP, ha stipulato il contratto per l'appalto del servizio annuale di ristorazione aziendale mediante buoni pasto, con la società REPAS S.p.A. .

Analogamente, nel dicembre 2013, ANM, aderendo al pertinente Lotto della Convenzione CONSIP, ha stipulato il contratto per l'appalto annuale della fornitura di energia elettrica, con la società GALA S.p.A.

Qualità, Ambiente, Sicurezza, Etica e Responsabilità Sociale D.Lgs. 231/01, Privacy – Ramo gomma

L'ANM ha conseguito nel luglio 2003 le certificazioni ISO 9001, ISO 14001 ed SA 8000 (Qualità, Ambiente e Responsabilità sociale) regolarmente rinnovate alla scadenza dei certificati di conformità.

Nel merito delle certificazioni acquisite ANM ha sviluppato un Sistema per presidiare Qualità-Ambiente e Sicurezza:

- QUALITA' - La ISO 9001 certifica che un'Azienda ha una struttura interna trasparente efficiente ed efficace il cui obiettivo è la fornitura di servizi di mobilità e manutenzione per conto terzi che, nella logica del miglioramento continuo, risponderà sempre di più alle esigenze dei clienti.
- AMBIENTE - La ISO 14001 certifica che un'Azienda rispetta le normative sull'inquinamento, riducendo gli sprechi ed il consumo di materiali nocivi e di energia. L'ANM lavora in tal senso, a tutela dei cittadini e dei dipendenti che operano a contatto con sostanze inquinanti utilizzando attivamente delle procedure per identificare gli aspetti ambientali delle proprie attività e sulle quali la medesima esercita influenza al fine di individuare e controllare quegli aspetti che possono avere impatto/i significativo/i sull'ambiente.

Periodicamente vengono effettuate attività di Audit per assicurare continuità ed adeguatezza del Sistema e analizzare i punti di forza e le criticità su cui intervenire.

Sicurezza

In ottemperanza agli artt. 28 e 29 del D.Lgs. n.81/08, l'A.N.M. ha adottato il “Documento di valutazione dei rischi – “Profili dei rischi connessi alle mansioni ed agli ambienti di lavoro in Anm”-, al fine di presidiare, individuare, valutare e prevenire i rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori e delle lavoratrici.

Non si sono verificati nell'esercizio episodi di decesso o di infortunio sul lavoro che abbiano procurato lesioni gravi o gravissime al personale per i quali sia stata accertata definitivamente responsabilità aziendale.

Non ci sono stati situazioni/casi di addebiti in ordine a malattie professionali su dipendenti o ex dipendenti, ovvero di mobbing per i quali sia stata riconosciuta definitivamente la responsabilità aziendale.

La Società non è stata dichiarata colpevole in via definitiva di danni causati all'ambiente, né è stata destinataria di sanzioni o pene definitive inflitte per reati o danni all'ambiente.

Sistema di Gestione Integrato (Qualità, Ambiente, Sicurezza, Etica e Responsabilità Sociale D.Lgs. 231/01, Privacy) – Ramo ferro

La realizzazione del Sistema di Gestione Integrato della società incorporata Metronapoli S.p.A., avviato nel 2009, ha consentito di gestire nel corso del 2013, in maniera *“sinergica e sistemica”*, i diversi ambiti delle attività aziendali in esso contemplati: Qualità, Ambiente, Sicurezza, Etica e Responsabilità Sociale D.lgs 231, Privacy.

L’implementazione ed il miglioramento continuo del modello integrato, anche per l’anno 2013, sono stati assicurati mediante una costante attività di monitoraggio, analisi e revisione dei processi aziendali, il controllo degli standards del servizio erogato, nonché la verifica della conformità del modello alle norme applicabili.

Di seguito si riporta una descrizione sintetica delle principali attività svolte e dei risultati conseguiti in tale ambito nel corso del 2013.

Sono state coordinate n.15 giornate d’ispezione condotte dall’Ente di Certificazione, mirate al mantenimento delle seguenti certificazioni:

- Qualità: UNI EN ISO 9001: ed.2008 (conseguito nel 2003);
- Responsabilità etica e sociale: SA8000 (conseguito nel 2010);
- Ambiente: ISO 14001 (conseguito nel 2011);
- Salute e sicurezza degli ambienti di lavoro: OHSAS 18001 (conseguito nel 2011).

Sono state attuate, tra le più significative, attività finalizzate:

- alla predisposizione e realizzazione “Carta della Mobilità 2013”;
- all’aggiornamento “Documento Programmatico sulla Sicurezza D.lgs 196/2003” (attività in corso);
- alla predisposizione delle specifiche tecniche per la realizzazione dell’indagine di Customer Satisfaction integrata (ferro, gomma, sosta) svoltasi nel primo semestre 2014, posticipata a causa dell’intervenuta fusione aziendale;
- al coordinamento di attività e predisposizione “Bilancio di Sostenibilità, Ediz.2013”;

- alla gestione di reclami (+76% rispetto al 2012, garantendo un tempio medio di risposta al cliente pari a 15,5 gg), al monitoraggio del servizio informativo telefonico reso dal call center, alla gestione del servizio informativo InfoSMS;
- Predisposizione ed aggiornamento delle mappe e della segnaletica direzionale nelle stazioni di Garibaldi, Policlinico, Rione Alto, Medaglie d'Oro, Dante, Toledo ed Università della Linea e nella stazione di C.V.Emanuele della Funicolare di Centrale.

Nel corso dell'anno 2013 sono state realizzate anche attività mirate alla conservazione del Patrimonio artistico presente in quasi tutte le stazioni metropolitane.

Tra le più significative si evidenziano:

1. la conservazione ed il restauro delle opere in Convenzione con la Scuola di Restauro dell'Accademia di Belle Arti di Napoli, con particolare evidenza dell'intervento straordinario sull'opera "Combattenti" di Marisa Albanese, installata presso la stazione Quattro Giornate;
2. la realizzazione del progetto FELImetrò – Stazione Piscinola, installando presso la citata stazione le opere del muralista Felice Pignataro, su sollecitazione di una petizione popolare ed autorizzato dal Comune di Napoli;
3. la comunicazione e la didattica dell'arte, il Metroart tour, le visite guidate ed i progetti con istituti scolastici: sono stati messi in atto numerosi progetti per istituti scolastici, universitari e realtà associative, continuato con il Metroart Tour, servizio istituzionale di visite guidate gratuite; è stata avviata una collaborazione con Legambiente, che ha portato alla realizzazione di due edizioni del corso di arte contemporanea della iniziativa "METROART, LA BELLEZZA NEI LUOGHI DI TRANSITO", con il Patrocinio del Comune di Napoli. Tale attività formativa ha consentito di incrementare l'offerta di visite guidate gratuite, grazie alla collaborazione dei volontari Legambiente partecipanti al corso.

Personale

Nel corso del 2013 vi è stata la significativa variazione di organico dovuta alla incorporazione della Società Metronapoli, pari a 514 unità al 31/10/2013. La diminuzione, per complessive 207 unità, riguarda la fuoriuscita di personale per raggiungimento dei requisiti pensionistici e per politiche di incentivo all'esodo. Il dettaglio nella tabella che segue.

Descrizione	Forza al 31/12/12	Entrate		Uscite			Forza al 31/12/13
		.	Incorp.ne	Pass. Qualif.	Dimissioni	Lic.	
Dirigenti	6	-	5	-	1		10
Quadri	38		35	-	4		69
Impiegati	242	1	93		19		316
Operai	2.029		381	1	183		2.227
Appr.i / Inser.	-	-	-		-		
Totali	2.315		514		207		2.622

Nell'ambito delle attività del settore Risorse Umane sono stati sviluppati e realizzati progetti per l'attività di formazione e di sorveglianza sanitaria del personale.

La riduzione delle risorse finanziarie ha indotto a concentrare l'attività formativa sulla piena osservanza degli obblighi di legge in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, e sull'aggiornamento delle competenze e conoscenze delle risorse coinvolte, riducendo, per quanto possibile, le attività formative di sviluppo.

Le attività formative hanno riguardato la:

- Formazione Obbligatoria, in ossequio agli obblighi di legge (abilitazione antincendio, primo soccorso);
- Formazione Tecnica, volta a mantenere ed aggiornare le competenze del personale aziendale;
- Formazione Trasversale, dedicata all'investimento sul patrimonio delle risorse umane in termini di acquisizione di competenze e conoscenze.

In applicazione di quanto previsto dalla Conferenza Unificata di intesa tra Stato, Regioni ed Enti Locali, si eseguono periodici accertamenti sanitari sul personale

ALTRE INFORMAZIONI

La società A.N.M. nel corso del 2013:

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

Attività di Direzione e Coordinamento

La società soggiace alla attività di direzione e coordinamento della Napoli Holding Srl, società controllante con socio unico il Comune di Napoli.

Rapporti con la capogruppo Napoli Holding Srl, con il Comune di Napoli e con altre società dallo stesso controllate

A fine esercizio 2013 la Napoli Holding Srl è diventata azionista di riferimento con il 100% del pacchetto azionario.

Il rapporto con il Comune di Napoli è regolato da contratti di servizio aggiornati di anno in anno con delibere di Giunta e Consiglio Comunale; per l'anno 2013 il programma di esercizio è stato formalizzato, sia per il settore gomma che per il settore ferro, con delibera G.C. n. 1072/2013.

Di seguito, in euro/migliaia, i dati essenziali dell'ultimo Bilancio della Napoli Holding Srl:

STATO PATRIMONIALE		
STATO PATRIMONIALE - ATTIVO		
Importi in €/000	2012	2011
Immobilizzazioni immateriali	21	23
Immobilizzazioni materiali	2.904	3.090
Immobilizzazioni finanziarie	78.573	0
Rimanenze	176	225
Crediti verso Clienti	239	192
Crediti verso Controllanti	24.149	20.431
Crediti Tributari	877	302
Crediti per imposte anticipate	399	179
Crediti verso altri	61	37
Disponibilità liquide	396	1.130
Ratei e risconti	17	79
TOTALE ATTIVO	107.812	25.688
STATO PATRIMONIALE - PASSIVO		
Importi in €/000	2012	2011
Capitale	81.500	6.500
Riserva Legale	75	66
Altre Riserve	4.948	1.357
Utile (Perdita) di esercizio	116	190
Fondi per imposte, anche differite	106	106
Altri Fondi	503	259
T.F.R.	1.851	1.831
Debiti Verso Banche	6.212	6.622
Debiti Verso Fornitori	4.949	3.736
Debiti Verso Controllate	865	0
Debiti Verso Controllanti	798	347
Debiti Tributari	4.128	3.345
Debiti Verso Istituti Previdenziali	516	471
Altri Debiti	1.081	738
Ratei e risconti	164	120
TOTALE PASSIVO	107.812	25.688
CONTI D'ORDINE	152	152
CONTO ECONOMICO		
Importi in €/000	2012	2011
VALORE DELLA PRODUZIONE	17.910	17.191
COSTI DELLA PRODUZIONE	17.531	15.903
Differenza valori e costi di produzione	379	1.288
TOTALE PROVENTI ED ONERI FINANZIARI	(345)	(259)
TOTALE PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI	443	-17
Risultato ante imposte	477	1.012
Imposte sul reddito	(361)	(822)
Utile (Perdita) d'esercizio	116	190

Sulla scia del progetto di riorganizzazione complessiva delle società partecipate del Comune di Napoli operanti nel settore dei servizi di TPL e mobilità e di riassetto societario, con la deliberazione consiliare n. 36 del 29 luglio 2013, l'Amministrazione Comunale aveva previsto, tra l'altro, il trasferimento delle attività operative esercitate da NAPOLI HOLDING Srl ad A.N.M. SpA.

Conformemente alle finalità e agli obiettivi indicati dal Comune di Napoli, in data 27 dicembre 2013, l'Assemblea Straordinaria dei Soci A.N.M. S.p.A. ha provveduto a deliberare:

1. l'aumento del capitale sociale A.N.M. S.p.A. per euro 3.500.000, mediante conferimento da parte dell'unico socio "NAPOLI HOLDING S.r.l." del ramo di azienda avente ad oggetto la gestione dei servizi complementari alla mobilità, quali la sosta, gli impianti semaforici, i transennamenti, la segnaletica, l'infomobilità e la rimozione dei veicoli in sosta d'intralcio ed altri interventi contro la sosta vietata;
2. la conseguente modifica dell'articolo 6 dello statuto sociale.

In conseguenza degli atti su indicati, a partire dal 2014, A.N.M. S.p.A è Società a socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di NAPOLI HOLDING s.r.l., sede in Napoli, Via G. Marino, n. 1, cap 80125, Napoli, capitale sociale pari a 93.500.000, interamente versato, partita IVA, codice fiscale e numero iscrizione nel Registro delle Imprese di Napoli 06937950639, REA di Napoli n. 539416.

Tutela della Privacy e protezione dei dati. Informazione ai sensi del D. Lgs. 20/06/2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali)

La società esercita la propria attività nel rispetto delle prescrizioni previste dal Codice in materia di protezione dei dati personali.

Responsabilità Amministrativa della società

A seguito dei vari incontri avuti dall'Organismo di Vigilanza con le varie funzioni aziendali e dal complesso delle verifiche effettuate non sono emersi fatti censurabili o violazioni del Modello adottato dalla Società, né si è venuto a conoscenza di atti o condotte che comportino una violazione delle disposizioni contenute Decreto Legislativo n. 231/01 e smi.

INFORMAZIONI OBBLIGATORIE

La Società:

- non ha effettuato attività di ricerca e sviluppo;
- non possiede azioni proprie o azioni di società controllanti, né per il tramite di interposta persona o società fiduciarie;
- non ha in essere contratti di natura finanziaria che obblighino a relazionare in merito alla gestione dei rischi relativi.

Si evidenzia altresì come il ricorso a strumenti finanziari sia finalizzato esclusivamente a garantire la necessaria liquidità, attraverso l'anticipazione bancaria di crediti derivanti dalla gestione.

Per quanto attiene al **rischio di credito**, giova rammentare che l'esposizione è concentrata essenzialmente nei riguardi di Enti Locali (Comune di Napoli e Regione Campania), nonché nei riguardi di alcune aziende partecipate dagli stessi Enti. Pertanto, presenta un rischio di insolvenza estremamente ridotto. Per completezza, si evidenzia, come già dettagliato in nota integrativa, che l'esposizione è notevolmente rientrata e ha consentito un importante assorbimento della esposizione bancaria e recupero in termini di affidabilità e continuità aziendale.

In merito al **rischio di liquidità**, la Società, attraverso la propria pianificazione economica e finanziaria, e come già suindicato, prevede di far fronte ai fabbisogni derivanti dai debiti finanziari, tributari, verso fornitori e terzi, attraverso i flussi finanziari derivanti, oltre che dalla gestione operativa, dagli ultimi impegni presi con l'Ente locale.

ULTERIORI INFORMAZIONI

- Non esistono categorie di azioni diverse da quelle ordinarie;
- La società non ha emesso azioni di godimento ed obbligazioni convertibili in azioni, né titoli o valori simili;
- La società non ha oneri finanziari imputati ai valori iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale;
- La società non ha crediti esigibili oltre i 5 anni;
- La società ha debiti esigibili oltre i 5 anni assistiti da garanzie reali su beni sociali;

- La Società ha realizzato ricavi e crediti esclusivamente nel territorio nazionale;
- Non vi sono strumenti finanziari emessi dalla società;
- Vi sono stati finanziamenti effettuati dai soci;
- Non vi sono patrimoni né finanziamenti destinati;
- Non vi sono accordi non risultanti dallo stato patrimoniale.

FATTI SALIENTI INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO ED EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE***Fatti salienti******Affidamento gare***

Nel gennaio 2014, su indicazione del Comune di Napoli e in vista dell'acquisizione di fondi per investimenti provenienti dalla Comunità Europea, ANM ha bandito un sistema di qualificazione, di durata triennale, per la individuazione di soggetti qualificati alla fornitura di nuovi treni per la Linea 1 della metropolitana di Napoli.

Il sistema di Qualificazione ha previsto una futura procedura di gara ad invito per un importo a base di gara di circa € 98.000.000.

Per il ramo ferro, nel dicembre 2011 era stata avviata la gara G 03/11, avente ad oggetto l'appalto del servizio triennale di vigilanza armata per i le stazioni delle linee metropolitane e funicolari.

La gara è stata aggiudicata in via definitiva ma non è stato possibile procedere alla stipula del relativo contratto pendendo sulla procedura un ricorso al TAR, prima, ed un successivo appello al Consiglio di Stato. La sentenza è stata pubblicata nell'aprile 2014 consentendo così dar seguito agli esiti di gara. Attualmente sono in corso le verifiche di legge propedeutiche alla stipula del contratto ai sensi delle norme in materia di appalti e il servizio è svolto in regime di prorogatio.

Contenziosi

L'Azienda ha impugnato, con distinti ricorsi, le delibere regionali 621 e 960 del 2010 della Regione Campania, con le quali erano state ridotte le risorse per il 3° e 4° trimestre 2010. Con sentenza n. 286 del 2012, passata in giudicato per non essere stata appellata nei termini dalla Regione, il TAR ha annullato le due delibere. Comune di Napoli e Anm – settore gomma - hanno proceduto all'esecuzione del predetto giudicato con conseguente rassegna dei fondi regionali per un importo di 4.200 euromigliaia. Data la certezza del *quantum*, ma l'incertezza

dell'*an* dell'evento, per motivi prudenziali non si riporta nel presente bilancio, in osservanza dei principi in materia di *Attività potenziali* fino al verificarsi dell'evento di cassa.

Per la ANM ramo ferro, la cui azione legale è stata condotta autonomamente, data la certezza sia del *quantum* che dell'*an*, si è provveduto alla rilevazione del credito pari ad €000 419.

L'Azienda ha anche impugnato la delibera 964/2010 con la quale la Regione, approvando il piano dei servizi minimi del TPL per il 2011, diminuiva, in maniera esplicita, le risorse già attribuite al Comune di Napoli e, in maniera implicita, faceva rientrare all'interno di tali risorse i contributi per i rinnovi contrattuali dovuti *ex lege* direttamente alle società esercenti il trasporto pubblico. Già con sentenza n. 5162 del 2011, il TAR, accogliendo parzialmente il ricorso dell'Azienda, ha annullato la delibera 964/2010 nella parte in cui ha omissis di motivare sulle ragioni del riparto del FRT tra Comune e Provincia; successivamente il Consiglio di Stato, con sentenza 6205/2014, pronunciandosi sull'impugnazione della sentenza di primo grado, ha accolto l'appello, dichiarandolo fondato anche nella parte riguardante le risorse statali del rinnovo contrattuale dei dipendenti del TPL: in particolare, *“lo Stato trasferisce alle Regioni le risorse per il rinnovo contrattuale dei dipendenti del TPL. Ai sensi dell'art. 23 del D.L. 355/03, infatti, lo Stato trasferisce alle Regioni delle risorse a destinazione vincolata, delle quali, quindi, le Regioni non possono disporre al fine di utilizzarle per esigenze diverse ma esclusivamente per lo scopo individuato dallo Stato.”*

In ambito tributario è ancora in essere il contenzioso per il recupero dell'Irap, che riguarda varie tematiche: la prima inerente il recupero dell'imposta assolta sui contributi ex legge 151/81, la seconda i contributi a copertura del maggior costo di lavoro, mentre l'ultima, e più recente, il beneficio del c.d. cuneo fiscale, ovvero la defiscalizzazione Irap dei contributi previdenziali ed assistenziali. Per il primo filone esistono fondati motivi per ritenere che i ricorsi in esame possano essere favorevolmente valutati in sede di contenzioso, vista la natura dell'Irap e la specificità delle leggi istitutive di tali contributi, palesemente correlati al costo del personale e come tali esclusi da rilevanza fiscale. Per alcune annualità di imposta c'è stato esito positivo e si attende la trattazione di udienza in Cassazione.

Per il secondo filone, nonostante la validità delle argomentazioni rese, ma avversate dalle Commissioni tributarie a causa della natura definita concessoria del servizio di trasporto reso

dall'Azienda, non sempre le sentenze hanno dato esito positivo, tranne per una annualità di cui si attende l'udienza in Cassazione, e che, se conclusa con esito positivo, potrà essere di supporto per le precedenti e future trattazioni. Per ciascuna annualità di imposta l'Azienda sta incardinando comunque i relativi contenziosi e assumendo un comportamento prudentiale riguardo la debenza dell'imposta Irap, che viene computata e versata con formula piena, salvo diverse e più chiare disposizioni normative.

Per il terzo, relativo al ramo ferro pre-fusione, si è in attesa dei ricorsi presentati tesi all'ottenimento dei rimborsi relativi al beneficio del cd cuneo fiscale.

Evoluzione prevedibile della gestione

All'inizio del 2014, con l'aumento di capitale di ANM in natura, a seguito del conferimento del ramo sosta della Napoli Holding S.r.l., è stato avviato il progetto di riorganizzazione delle partecipate del Comune di Napoli.

Il conferimento consentirà di procedere alla riorganizzazione dell'azienda anche attraverso la chiusura, già avviata, di depositi e sede aziendali; si conseguirà un beneficio immediato in termini di risparmio di costi per utenze, per manutenzioni, di pulizia ed una razionale organizzazione delle risorse umane da utilizzare in modo ottimizzato attraverso l'eliminazione della moltiplicazione di funzioni.

Per quanto la riguarda la produzione:

- **Trasporto di superficie:** prosegue il programma di manutenzione straordinaria del parco rotabile che consente, a causa dell'aumento della disponibilità dei mezzi messi in esercizio, un incremento della produzione di circa il 4% circa, attraverso una sensibile riduzione del numero di vetture che rientrano in deposito per guasti.

In merito al rinnovo del parco rotabile si segnala che la città di Napoli rientra tra le beneficiarie dei finanziamenti, dedicate alle città metropolitane, previsti dal PON Metro 2014/2020 per lo sviluppo urbano sostenibile ai sensi dell'art. 7 del Reg. CE 103/2013, in complementarietà con la programmazione di investimenti a carattere regionale (POR); l'obiettivo del Piano Operativo

Nazionale è quello di abbattere i livelli di inquinamento ambientale, riducendo il trasporto privato ed incrementando l'offerta del trasporto pubblico locale su gomma.

Per il raggiungimento di tale obiettivo sono previsti finanziamenti tesi a rinnovare ed a incrementare il parco veicolare delle aziende del TPL gomma; tra gli ulteriori obiettivi è prevista, inoltre, la diversificazione della flotta dei bus aziendali, introducendo sia mezzi di piccole dimensioni, per raggiungere aree oggi meno accessibili per conurbazione urbana non raggiunte dal trasporto su ferro e sia rinnovando i bus di tipologia "normale", impiegati sulle direttrici e nelle aree suburbane non adeguatamente raggiunte dalle linee metropolitane.

Le altre finalità previste riguardano:

- la riduzione dell'impatto che ha sulla collettività il costo della manutenzione di mezzi obsoleti mediante l'aumento dell'affidabilità del servizio;
- l'aumento dei livelli di sicurezza del TPL attraverso l'utilizzo di mezzi di recente concezione muniti di tecnologia di bordo in grado di tutelare l'incolumità del personale viaggiante e dei clienti;
- il miglioramento della fruibilità delle informazioni sulla città sia per i turisti che per i cittadini attraverso nuovi sistemi ICT di bordo.

Si attendono ad oggi gli sviluppi ed le ulteriori indicazioni da parte del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica del Ministero dello Sviluppo Economico, che consentiranno all'A.N.M., nei prossimi anni, un deciso ricambio e potenziamento della flotta aziendale. Si segnala altresì che la Regione Campania, con il coinvolgimento delle aziende del TPL, sta predisponendo le procedure di gara per l'acquisto di nuovi autobus, di cui una quota parte destinata anche ad A.N.M. SpA.

Il piano di esercizio programmato prevede la realizzazione di 19.376.602 km esercizio di cui 13.870.318 km in ambito urbano e 5.506.283 km in ambito sub ed extra urbano.

• **Trasporto su ferro:** l'apertura al pubblico, avvenuta proprio a fine 2013, della tratta a doppio binario Dante – Garibaldi ha segnato una svolta per la Linea 1, potendosi realizzare, per i passeggeri, un servizio senza soluzione di continuità tra Piscinola-Scampia e la stazione di Piazza Garibaldi, principale nodo di trasporto non solo della città di Napoli ma dell'intera Regione Campania.

Sulla Linea 1 della metropolitana restano da attivarsi al pubblico le stazioni di Municipio e Duomo; per la stazione di Municipio si prevede che la stessa possa essere attivata, seppure con una sistemazione ridotta e provvisoria delle aree a quota mezzanino, entro dicembre 2014.

Nella stessa stazione di Municipio insiste, da progetto a quota diversa, anche l'arrivo dei treni della Linea 6.

Il terminal di Municipio costituirà un ulteriore nodo di interscambio molto importante con i collegamenti marittimi per le isole del Golfo ma anche per l'ingresso dei turisti provenienti dalle crociere.

Il flusso viaggiatori feriali, che nel 2014 sulla Linea 1, con l'entrata in esercizio della tratta fino a Garibaldi, si attesta sui 130.000 passeggeri giornalieri, con l'apertura della stazione Municipio dovrebbe superare i 140.000 passeggeri/giorno.

Sono previste inoltre le seguenti attività:

- per l'anno 2015 si contempla l'apertura delle stazioni Arco Mirelli e San Pasquale della Linea 6;
- per l'anno 2016 si prevede l'apertura della stazione Duomo della Linea 1.

Oltre agli importi già stanziati, per complessivi 172 milioni con i fondi dei POR Campania FESR 2007-2013 – Asse IV – Accessibilità e trasporti -, sempre per la Linea 1 è stato sbloccato l'ulteriore finanziamento nazionale per 300 milioni (cd. “Decreto del fare”) per il proseguimento della stessa dal Centro Direzionale fino all'Aeroporto di Capodichino, che consentirà così di servire, con un'unica linea, i tre “hub” del trasporto nazionale: Aeroporto di Capodichino, Stazione Centrale e Porto.

Si prevede un aumento dell'offerta fino ad arrivare a 12 milioni di vetture km allorquando il parco rotabile circolante si rafforzi di ulteriori 10 treni a partire dal 2017, attraverso la fornitura a seguito del finanziamento di provenienza regionale e comunale.

Sia il prolungamento della Linea 1 fino all'Aeroporto che l'acquisto dei nuovi treni sono obiettivi prioritari ricompresi anche nei documenti di sintesi dei POR Campania FESR 2014-2020 - Asse IV – energia sostenibile (che riguarda il completamento del Sistema Metropolitano Regionale) – approvati con Deliberazione Giunta Regionale Campania n. 282 del 18/07/2014.

Nelle more, per accelerare l'incremento dell'offerta del servizio della metropolitana, il Comune ha anche valutato concretamente l'idea di procedere ad interventi di rinforzo strutturale sulle casse delle attuali Unità di Trazione per allungarne la vita utile di almeno altri 7 anni rispetto ai 20 anni di vita già trascorsi; con delibera G.C. n. 551/2014, infatti, l'ente locale ha autorizzato l'ANM ad eseguire interventi di potenziamento strutturale sulle Udt per una spesa complessiva pari ad €/mln 2,7, riservando la conseguente iscrizione nella proposta di bilancio comunale 2014/2016 dello stesso importo al capitolo 201778, così suddiviso: €/mln 0,7 per l'anno 2014, €/mln 1 per l'anno 2015 ed €/mln 1 per l'anno 2016.

Per le linee metropolitane, nel 2014, si è programmata una produzione di vetture x km che arrivi a oltre 6,0 mil, con un incremento di circa il 25% rispetto al 2013; la produzione non aumenterà solo in termini di vett x km ma anche in termini di estensione della rete (stazioni, impianti, gallerie) da gestire.

Su richiesta dell'Amministrazione Comunale, allo scopo di favorire l'utilizzo del servizio della Linea 1 nel fine settimana, si è anche programmato, per il venerdì e il sabato, un prolungamento orario fino alle 2:00; analogamente si è proceduto per l'esercizio delle funicolari di Chiaia e Centrale.

Per gli impianti funicolari il programma di esercizio pianificato per l'anno 2014 prevede una percorrenza annua di 496.044 vetture Km e rispetto al programma 2013 non sono previste variazioni sostanziali dell'esercizio.

Per l'impianto di Montesanto dovranno essere eseguite tutte le attività e controlli per il completamento della Revisione Speciale Quinquennale.

Relativamente alle previsioni economiche, il 2014 è caratterizzato da una forte incertezza per quanto riguarda le risorse messe a disposizione dagli Enti Committenti per il TPL.

Attualmente si profila uno scenario di tagli il quale non risulta coerente né con la produzione prevista per il 2014, né, nel medio-lungo termine, con la prospettiva di incremento di servizio legato all'apertura di nuove tratte e nuove stazioni e né tantomeno all'incremento di frequenza a seguito della consegna e messa in esercizio dei nuovi treni della Linea 1. In base all'entità dei tagli, considerando i costi emergenti per l'apertura delle nuove tratte e stazioni della Linea 1, il 2014 sarà segnato, quindi, da un risultato economico negativo.

Anche per l'anno 2015 non sono previsti risultati economici positivi, sebbene vi siano significative inversioni di tendenza in quanto l'apertura di nuove stazioni e le politiche gestionali tese al recupero dell'evasione dovrebbero mitigare gli andamenti negativi.

Uno scenario ancora incerto è legato all'introduzione dei titoli di viaggio aziendali, con decorrenza 01/01/2015, prevista dalle Delibere di Giunta Regionale n. 128 del 30/04/14 e n. 360 del 08/08/14. I ricavi dalla vendita di tale titoli di viaggio, di valore e validità temporale inferiore al biglietto integrato non sono oggetto di ripartizione nell'ambito dell'integrazione tariffaria; contemporaneamente la Regione ha deliberato un aumento della tariffa integrata che passa da € 1,30 per il viaggio semplice urbano a € 1,50.

Si determina quindi una situazione in cui interagiscono diverse variabili legati al tasso di evasione, all'effetto degli abbonamenti, al tasso degli spostamenti all'interno dell'ambito comunale, all'elasticità della domanda, alla percentuale di partecipazione alla ripartizione degli introiti dalla tariffa integrata, che richiedono una attenta analisi finalizzata all'individuazione delle azioni da mettere in atto con l'obiettivo di massimizzare i possibili benefici derivanti dal nuovo sistema tariffario e sanzionatorio.

Occorre infine ricordare che l'apertura di nuove stazioni e tratte delle linee metropolitane comporta un incremento dei costi pari circa €/mln 3,5 sul conto economico aziendale, di cui circa €/mln 1,5 di costo del personale che, grazie alle leve organizzative, non avrà nessun impatto immediato negativo.

Migliore è invece, lo scenario finanziario, soprattutto per il 2014; sono stati incassati, infatti, crediti per ulteriori € mln 97 circa grazie alle anticipazioni alle PA garantite dal dl 66/2014 (cd."decreto salva Italia"), oltre ai circa € mln 72 già incassati nel mese di luglio 2014; a ciò si aggiungano le entrate medie mensili per complessivi €/mln 8, provenienti sia dai regolari incassi dalla Regione per i servizi minimi, sia dagli incassi del ramo sosta e sia dal Consorzio UnicoCampania.

Tali rimesse garantiranno un discreto equilibrio finanziario per tutto il 2014 ed anche per il 2015, mentre per gli anni successivi si dovrà necessariamente attendere anche l'apporto finanziario della Committenza e ricorrere al sistema creditizio.

Per quanto sopra riportato si segnala che l'Amministratore Unico ha formulato un piano di flussi monetari il quale conferma la sostenibilità finanziaria a tutto il 2015.

Lo stesso organo amministrativo ha anche predisposto un piano industriale riferito al triennio 2014-2017 che prevede un progressivo recupero della redditività aziendale attraverso le seguenti misure:

- proseguimento delle politiche di razionalizzazione logistica con la chiusura del deposito di Stella Polare e la locazione dei siti di Ponte dei Francesi e Galileo Ferraris non più utilizzati;
- contrasto all'evasione tariffaria nell'ordine del 10% nel 2015 e del 8% negli anni successivi per il ramo gomma e del 5% per il ramo sosta;
- incremento dei ricavi da sosta di quelli riguardanti la sosta a raso per la consegna di circa 4.300 stalli a rotazione;
- incremento dei ricavi da traffico ramo ferro in relazione all'aumento dei passeggeri per l'apertura delle nuove stazioni della Linea 1 e la nuova tratta della Linea 6;
- politiche di comunicazione, marketing e contrasto all'evasione finalizzate a trarre beneficio dall'introduzione del biglietto aziendale nel 2015;
- incentivazione all'esodo per il personale indiretto per 265 dipendenti con un costo gravante sul 2015 di €/mln 9 ed un beneficio annuo a partire dal 2016 di €/mln 12. La riduzione dell'organico non impatterà significativamente sulla produzione in quanto assorbita da interventi di efficientamento organizzativo ed, in parte, da ricorso a servizi esterni (con un costo di circa €/mln 1,7);
- riduzione del 30% degli istituti derivanti dalla contrattazione di secondo livello;
- ove possibile, per i contratti in scadenza, assegnazione dei nuovi contratti con riduzione del costo e riduzione del costo dei contratti in essere nei limiti di quanto contrattualmente consentito;
- riduzione del costo delle assicurazioni di €/mln 2 nel 2017 grazie ad un maggior presidio dei sinistri;
- riduzione degli accantonamenti per rischi grazie ad una politica di prevenzione.

Inoltre per riequilibrare la situazione economico finanziaria dell'azienda si prevedono le seguenti azioni da intraprendere da parte dell'Ente committente e la controllante Napoli Holding:

- i corrispettivi comunali per il triennio 2015-2017 si mantengono in linea con gli stanziamenti per l'anno 2014;
- l'IVA sui corrispettivi comunali viene trasferita alla Napoli Holding trasformandosi, quindi, per ANM in un incremento dei corrispettivi;
- conferimento di parcheggi di proprietà del Comune (Brin e Centro Direzionale) per un valore di €/mln 65 ad ANM, con un aumento del capitale sociale a €/mln 158, ai fini di ottimizzare la gestione delle urgenti manutenzioni straordinarie di cui necessitano tale strutture;
- regolarità, per il triennio 2015-2017, dei flussi di cassa dal Comune verso Napoli Holding e da Napoli Holding verso ANM.

Il Piano Industriale ipotizza inoltre che, a partire dal 2015, il costo del personale sia incluso come componente negativa nella base imponibile ai fini Irap, come previsto dalla legge di stabilità che sarà approvata entro breve, producendo un effetto positivo sul risultato netto nell'ordine di €/mln 5 in ragione annua.

Le misure sopra illustrate permettono un progressivo recupero della redditività aziendale riportando il margine operativo in equilibrio nel 2017 (+ €/mln 2,2). Occorre tuttavia rilevare che l'anno 2015, a causa dei costi non ricorrenti per le incentivazioni all'esodo, sarà ancora segnato da forte perdite (- €/mln 24,7). Il pieno beneficio di tale misura si realizzerà solo a partire dal 2016, anno in cui la perdita si ridurrà a - €/mln 4,8. Grazie all'aumento di capitale con conferimento dei parcheggi previsto per il 2015 la struttura patrimoniale si manterrà in equilibrio.

Dal punto di vista finanziario si prevede una riduzione significativa degli oneri finanziari grazie agli incassi, nel 2014, dei crediti vantati nei confronti del Comune come sopra descritto. Si presume che l'effetto di tali incassi, prevedendo un pagamento dei fornitori a 180 giorni e considerando l'andamento economico di cui sopra nonché le uscite di cassa da sostenere per gli incentivi all'esodo e le liquidazioni di TFR, sia esaurito alla fine del 2016 generando oneri

finanziari netti di €/mln 3 nel 2017, con una posizione finanziaria netta negativa di €/mln 55,8. Alla luce del miglioramento della situazione economica e l'andamento regolare degli incassi la situazione finanziaria migliorerà nuovamente negli anni successivi.

Visto il piano finanziario ed il piano industriale, nonostante si possano ipotizzare incertezze circa gli elementi posti a base dell'elaborazione del citato piano, si è ritenuto comunque di redigere il bilancio in continuità.

Differimento termini approvazione bilancio

Il ricorso al maggior termine previsto dallo Statuto si è reso inevitabile per la ritardata approvazione del riparto degli introiti da traffico da parte del Consorzio UnicoCampania. Inoltre, qui di seguito sintetizzati gli ulteriori eventi straordinari, imprevisti/imprevedibili registratisi nel corso delle attività di stesura del bilancio relativo all'esercizio 2013, che non hanno consentito all'Azienda di completare la redazione del relativo progetto e conseguentemente di sottoporlo alla approvazione dell'Assemblea nei termini di quanto previsto statutariamente e dall'art. 2364 c.c.:

- complesso percorso di realizzazione della fusione per incorporazione della Società METRONAPOLI S.p.A. nella società A.N.M. S.p.A.;
- complessità del processo definizione di una nuova organizzazione societaria;
- iniziale decentramento dell'organizzazione produttiva e contabile delle due Società in più sedi e relativo prolungamento delle attività di effettivo accorpamento delle ubicazioni degli uffici.

PROPOSTE DELL'ORGANO AMMINISTRATIVO ALL'ASSEMBLEA ORDINARIA

Signori Azionisti,

Vi ho relazionato sinora sul Bilancio dell'esercizio chiuso al 31/12/2013 della Vostra Società che evidenzia una perdita di esercizio di euro 21.870.573; si propone l'approvazione con riporto a nuovo della perdita.

L'AMMINISTRATORE UNICO