Comune di Napoli
Data: 25/09/2026, PG/2026/1018169

COMUNE DI NAPOLI

RELAZIONE DI AFFIDAMENTO

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI COMPETENZA DEL COMUNE DI NAPOLI

***

MISURA 2 – DELIBERA ART N. 154/2019

VERSIONE FINALE DEL 17 GIUGNO 2026

INDICE

ABBREVIAZIONI E ACRONIMI **8**

PREMESSA **9**

1 INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI AFFIDAMENTO **10**

1.1 CONTESTO NORMATIVO E AMMINISTRATIVO DI RIFERIMENTO 10

1.1.1 Normativa europea *10*

1.1.2 Normativa nazionale *11*

1.1.3 Giurisprudenza *12*

1.1.4 Normativa regionale *13*

1.1.5 Assetto, pianificazione e programmazione del TPL *15*

1.1.6 Governance *16*

1.1.7 Modalità di affidamento scelta *17*

1.2 CONTESTO OPERATIVO DI RIFERIMENTO 18

1.2.1 Gestore Uscente e Contratto di servizio vigente *18*

1.2.2 Altri CdS vigenti di competenza del Comune di Napoli *21*

1.2.3 risultati raggiunti dalle "pregresse gestioni" del servizio oggetto di affidamento *21*

1.2.4 imprese di TPL attive a livello locale/nazionale e potenzialmente interessate all'affidamento *27*

1.3 SERVIZI OGGETTO DI AFFIDAMENTO 29

1.3.1 Impresa Affidataria *29*

1.3.2 Servizio previsto dal nuovo affidamento *33*

1.3.3 Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo e nazionale per l'affidamento a società in house *36*

1.3.4 Durata del Contratto *38*

1.4 MOTIVAZIONI A SOSTEGNO DELL'AFFIDAMENTO IN HOUSE 39

1.4.1 Benefici attesi in termini di costo di produzione *39*

1.4.2 Modalità di determinazione del costo standard *44*

1.4.3 Benefici attesi in termini di qualità del servizio *48*

1.4.4 Comparazione con opzioni alternative e impatto sulla finanza pubblica, costi a carico dell'EA *49*

1.4.5 Conclusione *51*

1.4.6 Investimenti *51*

1.4.7 Obiettivi di universalità e socialità *52*

1.4.8 Motivazioni aggiuntive sul ricorso ad affidamento in house *53*

2 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE **56**

2.1 SVOLGIMENTO DELLA CONSULTAZIONE 56

2.2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE 56

3 PREVISIONI IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI **59**

3.1 PARCO AUTOBUS 59

3.2 PARCO TRAM 62
3.3 PARCO TRENI METROPOLITANI 62
3.4 BENI IMMOBILI 63
3.4.1 Rimesse 63
3.4.2 Funicolari 63
3.4.3 Rete Tramviaria 64
3.4.4 Rete filoviaria 65
3.4.5 Impianti di fermata 65
4 DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO 66
5 OBIETTIVI DEL CDS 69
5.1 MONITORAGGIO DEL SERVIZIO 69
5.2 CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ (CMQ) 70
5.2.1 Applicazione delle Penali 71
5.2.2 Indicatori previsti e Obiettivi 72
5.3 INDICATORI DI KPI 75
5.3.1 Descrizione degli indicatori 76
5.3.2 Indicatori per modalità: dati consuntivi e dati previsti 77
5.4 CERTIFICAZIONE 13816 80
6 PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – CRITERI DI REDAZIONE 81
6.1 ASSUMPTIONS 81
6.1.1 Volume di produzione e percorrenze "a vuoto" 81
6.1.2 Velocità commerciale 82
6.2 INDIVIDUAZIONE DEL PERSONALE NECESSARIO 82
6.3 RICAVI 85
6.3.1 Stima passeggeri trasportati e passeggeri paganti 85
6.3.2 Tariffe 86
6.3.3 Ricavi da compensazioni per agevolazioni /esenzioni tariffarie non coperte da corrispettivo 87
6.3.4 Ricavi da altre attività 88
6.4 COSTI OPERATIVI 88
6.4.1 Costo del personale 88
6.4.2 Costi di Manutenzione 89
6.4.3 Costi per trazione 90
6.4.4 Pulizie 91
6.4.5 Assicurazioni 91
6.4.6 Altri costi correnti 92
6.4.7 Ammortamenti 92

6.5 INVESTIMENTI 93
6.6 CONFRONTO CON I COSTI STANDARD DI CUI AL DM 157/2018 93
6.7 INDICIZZAZIONI 93
6.8 MARGINE DI UTILE RAGIONEVOLE 93
6.9 CRITERIO DI CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE 94
6.10 VERIFICA PERIODICA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO 94
7 PIANO DI ACCESSO AL DATO 95
7.1 DATI DI ESERCIZIO 95
7.1.1 Domanda 95
7.1.2 Offerta 96
7.2 DATI RAPPORTI CON L'UTENZA 96
7.3 DATI ECONOMICI E TECNICI 97
7.3.1 Dati economici e personale 97
7.3.2 Dati manutentivi 97
8 ALLOCAZIONE DEI RISCHI 98
8.1.1 Rischi operativi da traslare all'IA 98
8.1.2 Rischi in capo all'EA 99

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1-1 Produzione programmata e consuntivata(vett*km) – anno 2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria) 20

Tabella 1-2 Produzione per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria) 22

Tabella 1-3 Velocità commerciale per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria)) 22

Tabella 1-4 Dati economici per modalità di trasporto 2022-2025 (Fonte: Contabilità Regolatoria e preconsuntivo 2025) 24

Tabella 1-5 Dati di domanda e *load factor* per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria) 25

Tabella 1-6 Età media del parco per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria) 25

Tabella 1-7 Puntualità per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria) 27

Tabella 1-8 Produzione consuntiva (2020-2025) e prevista (2026-2031) 34

Tabella 1-9 Costo totale, costo unitario, costo standard per modalità - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031) 41

Tabella 1-10 Ricavi da traffico per modalità e rapporto Ricavi/Costi - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031) 43

Tabella 1-11: Andamento dei corrispettivi totali e unitari - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031) 44

Tabella 3-1 Composizione del parco autobus completo ANM al 2026 60

Tabella 3-2 Composizione del parco autobus impiegato ANM 2027-2031 61

Tabella 3-3 Composizione del parco treni Linea 6 impiegato ANM 2026-2031 63

Tabella 3-4 Caratteristiche tecniche delle Funicolari 64

Tabella 4-1 Personale ANM impiegato sui servizi urbani, per modalità, al 31/12/2024 (esclusi pensionamenti 2025). (Fonte: ANM e COREG) 67

Tabella 4-2 Evoluzione prevista del personale ANM impiegato sui servizi urbani 2026-2031 68

Tabella 5-1 Indicatori CMQ 75

Tabella 5-2 Descrizione KPI di Efficienza Operativa 76

Tabella 5-3 Descrizione KPI di Efficienza Produttività 76

Tabella 5-4 Descrizione KPI di Efficacia - Redditività 77

Tabella 5-5 Descrizione KPI di Monitoraggio 77

Tabella 5-6: KPI Autobus (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF) 78

Tabella 5-7: KPI Filobus (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF) 79

Tabella 5-8: KPI Tram (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF) 79

Tabella 5-9 KPI Metro Linea 1 (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF) 79

Tabella 5-10: KPI Metro Linea 6 80

Tabella 5-11: KPI Funicolari (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF) 80

Tabella 6-1 Produzione prevista per modalità anni 2026-2031 81

Tabella 6-2 Velocità commerciale per modalità 82

Tabella 6-3 Produttività del personale di condotta per modalità e anno di affidamento 83

Tabella 6-4 Ore di servizio, addetti diretti e produttività del personale delle funicolari 84

Tabella 6-5 -Elasticità della domanda 85

Tabella 6-6-Evasione tariffaria (Fonte: Unico Campania) 86

Tabella 6-7-Compensazioni per agevolazioni tariffarie (Fonte: COREG ANM) 88

Tabella 6-7 costi di manutenzione esterna a km per gli autobus 89

Tabella 6-8 costi di manutenzione esterna a km per altre modalità 90

Tabella 6-9 Consumi unitari per gli autobus 90

Tabella 6-10 Consumi unitari per gli altre modalità 91

Tabella 6-11 Costi per pulizie per tipologia di veicolo 91

Tabella 6-12 Costi per assicurazioni per tipologia di veicolo 92

Tabella 7-1 Piano di Accesso al Dato: Dati di Domanda 95

Tabella 7-2 Piano di Accesso al Dato: Dati di Offerta 96

Tabella 7-3 Piano di Accesso al Dato: Dati di Qualità percepita e reclami 96

Tabella 7-4 Piano di Accesso al Dato: Dati economici 97

Tabella 7-5 Piano di Accesso al Dato: Dati manutentivi 97

INDICE DEI GRAFICI

Grafico 1-1 *Customer satisfaction* per modalità di trasporto 2022-2024 26

Grafico 1-2 Produzione consuntiva (2020-2025) e prevista (2026-2031) 35

Grafico 1-3: Costo unitario e costo standard medio - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031) 42

Grafico 1-4: Produzione (vett*km) e costo unitario (€/km) a valore reale (deflazionato) - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031)) 43

Grafico 3-1 Articolazione del parco per classe di emissione Anno 2026 61

ABBREVIAZIONI E ACRONIMI

ACaMIR: Agenzia Campana per la Mobilità e le infrastrutture Regionali

ANM: Azienda Napoletana Mobilità Società per Azioni (Anche ANM SpA)

ART o Autorità: Autorità di Regolazione dei Trasporti

CdS: Contratto di Servizio

Delibera ART 48/2017: Delibera dell'Autorità n. 48 del 30 marzo 2017 e suoi Allegati

Delibera ART 154/2019: Delibera dell'Autorità n. 154 del 28 novembre 2019 e suoi Allegati

d.l.: decreto-legge

d.lgs.: decreto legislativo

d.m.: decreto ministeriale

EA: ente affidante

IA: impresa affidataria

KPI: *Key Performance Indicator*

OSP: Obblighi di Servizio Pubblico

PAD: Piano di Accesso al Dato

PdE: Programma di Esercizio

PEF: Piano Economico Finanziario

PEFS: Piano Economico Finanziario Simulato

PMR: persona a mobilità ridotta o persona con disabilità

Procedura: procedura di gara avente ad oggetto l'affidamento dei servizi di TPL di competenza dell'EA

RdA: Relazione di Affidamento

TPL: trasporto pubblico locale (di passeggeri)

WACC: *Weighted Average Cost of Capital*

PREMESSA

Il presente documento costituisce la Relazione di Affidamento (di seguito: RdA) così come prevista dall'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019 , che attribuisce all'Ente Affidante l'onere di "descrivere i principali elementi regolatori caratterizzanti la procedura di affidamento, anche in esito alla Consultazione dei portatori di interesse, differenziati in relazione alla modalità di affidamento scelta".

La Relazione è strutturata secondo lo schema-tipo di cui all'Annesso 8b della Delibera - coerentemente con la scelta operata dall'EA di affidare in house i servizi di TPL - e riporta, tra gli altri:

a) gli aspetti quanti-qualitativi del servizio da affidare;

b) il trattamento del Personale adibito ai servizi di TPL oggetto di gara;

c) i requisiti di partecipazione;

d) gli esiti della procedura di Consultazione degli stakeholder relativa a CMQ e PAD;

e) il Piano di accesso al dato;

f) i criteri di aggiudicazione;

g) i criteri del PEF simulato;

h) l'allocazione dei rischi.

La Misura 2 (Punto 2) della Delibera prevede inoltre che la RdA, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento:

- sia "pubblicata sul sito web istituzionale dell'EA e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità alle misure regolatorie delle scelte ed effettuate";
- sia valutata dall'Autorità, la quale "può formulare osservazioni **entro 60 giorni** dal ricevimento della predetta RdA. Le osservazioni formulate sono pubblicate sul sito web istituzionale dell'Autorità, nella sezione: Pareri".

1 INQUADRAMENTO DEI SERVIZI OGGETTO DI AFFIDAMENTO

1.1 CONTESTO NORMATIVO E AMMINISTRATIVO DI RIFERIMENTO

1.1.1 Normativa europea

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 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 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" (paragrafo 2);
- oppure, qualora l'affidamento sia indirizzato nei confronti di un soggetto terzo e diverso da un operatore interno all'Amministrazione affidante, mediante una procedura di gara "*equa, aperta a tutti gli operatori nel rispetto dei principi di trasparenza e di non discriminazione*" (paragrafo 3).

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.

1.1.2 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*", ha 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, l'art. 4 bis del d.l. 78/2009 (come convertito con L. 102/2009) recante "*Disposizioni in materia di trasporto pubblico*" dispone 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 (D.lgs.36/2023), si rileva che, ai sensi dell'art. 149, le disposizioni in esso contenute non si applicano alla fattispecie in argomento. Infatti, in base ai commi 3 e 4 "*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*". Tali disposizioni sono pienamente coerenti con quanto previsto dall'art. 5 paragrafo 1 del citato Regolamento europeo 1370/2007.

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 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.

1.1.3 Giurisprudenza

L'affidamento in house 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 esplichi 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);
- 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.

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 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.

1.1.4 Normativa regionale

A livello regionale la materia del trasporto pubblico locale è disciplinata dalle seguenti norme:

a) 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;
b) 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";
c) 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.

Inoltre, con Legge regionale 22 luglio 2024, n. 12 la Regione Campania ha apportato le modifiche all'articolo 1 della legge regionale 5/2013 (*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.

Alla luce di tale nuova disciplina il Comune di Napoli ha predisposto la variazione della programmazione dell'Ente per il 2024 e per il 2025, con conseguente modifica del Documento Unico di Programmazione (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 è stato approvato con la Delibera di Giunta Comunale n. 425/2024 e con Delibera di Consiglio Comunale n. 74 del 22/10/2024 che 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 12/24. Conseguentemente, con Delibera n. 678 del 4 dicembre 2024 la Giunta Regionale ha attribuito 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 e del servizio di gestione della sosta su strada e nelle strutture di proprietà comunale già ricadenti nell'ambito della propria competenza amministrativa.

Con delibera di giunta n. 602 del 19/12/2024, il Comune di Napoli ha quindi approvato la **Relazione illustrativa della scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale redatta ai sensi dell'art. 14** commi 2, 3 e 4 d.lgs. 201/2022.

Con la medesima delibera è stato altresì approvato e successivamente pubblicato in data 23/12/2024 in GUUE l'avviso di preinformazione di cui all'art. 7, par. 2 del Regolamento CE 1370/2007 per l'affidamento in house del servizio di trasporto urbano e dei servizi di mobilità connessi della città di Napoli.

Infine, dal 13 al 28 gennaio 2026, si è svolta la procedura di Consultazione sugli Condizioni Minime di Qualità e sul Piano di Accesso al Dato.

1.1.5 Assetto, pianificazione e programmazione del TPL

L'articolazione del processo di pianificazione dei servizi di mobilità per il trasporto pubblico è disciplinata dall'Articolo 16 della LR 3/2002, ai sensi della quale "*la Giunta Regionale approva le linee direttive del trasporto pubblico, redatte con il supporto dell'Agenzia per la mobilità e sentiti la Commissione Consiliare competente e il Consiglio delle Autonomie locali*".

Le linee direttive, che orientano in particolare la programmazione triennale dei servizi minimi, contengono:

a) la definizione dei principi e dei criteri per la loro determinazione;

b) la definizione dei criteri per la ripartizione delle risorse da trasferire agli Enti locali;

c) la definizione della dimensione minima delle unità di gestione da affidare.

La programmazione triennale dei servizi minimi, relativa al livello ed alla rete dei servizi minimi, si svolge con il supporto dell'ACaMIR, e coinvolge: la Regione, le Province, i Comuni Capoluogo di Provincia e la Città Metropolitana di Napoli. Tali enti, ciascuno per i servizi di propria competenza - sentito il Consiglio delle autonomie locali, sentite le organizzazioni sindacali più rappresentative, le associazioni di categoria e le associazioni dei consumatori - approvano programmi triennali di trasporto pubblico locale contenenti:

a) l'organizzazione dei servizi minimi di propria competenza;

b) le proposte di integrazione modale e tariffaria per i servizi di propria competenza;

c) le risorse da destinare all'esercizio;

d) le risorse da destinare agli investimenti in infrastrutture, impianti e veicoli;

e) le modalità di determinazione delle tariffe per i servizi di propria competenza;

f) la modalità di attuazione e revisione dei contratti di servizio di propria competenza;

g) il sistema di monitoraggio della qualità e quantità dei servizi.

La rete dei servizi minimi del territorio regionale è quindi individuata dalla Giunta Regionale sulla base delle "Linee direttive" dei programmi triennali. La programmazione triennale e l'individuazione della rete dei servizi minimi possono essere realizzate indipendentemente dall'approvazione del

Piano Generali dei Trasporti Regionale e dei piani provinciali.

La Regione può esercitare poteri sostituitivi nel caso di accertata inadempienza degli enti competenti nell'adozione degli atti di programmazione triennale di loro competenza.

Alla Provincia competono le funzioni e i compiti di programmazione non espressamente riservate alla Regione e non espressamente delegate ai Comuni capoluogo di provincia in materia di:

a) reti, impianti e servizi autofilotranviari e non convenzionali urbani ed extraurbani;
b) nodi e infrastrutture di scambio per la gestione della mobilità;
c) reti, impianti e servizi autofilotranviari e non convenzionali interprovinciali che collegano due Province della Regione Campania;
d) servizi e impianti di trasporto a fune;
e) servizi lacuali.

1.1.6 Governance

Alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione sui servizi di propria competenza.

Relativamente all'affidamento ed alla gestione dei relativi contratti di servizio, la Regione è competente per i servizi ferroviari regionali e locali; i servizi autofilotranviari e non convenzionali; i servizi marittimi, i servizi fluviali, aerei ed elicotteristici.

La LR 5/2013 ha istituito il Bacino unico regionale ottimale in materia di trasporto pubblico locale ed ha designato la Regione quale Ente di Governo.

Successivamente la DGR n. 793 del 19.12.2017 ha individuato **5 lotti di gara**: tre di scala provinciale, uno sovraprovinciale ed il Lotto per i servizi urbani di Napoli.

Ai Comuni capoluogo di Provincia competono le funzioni e i compiti di programmazione in materia di:

a) reti, impianti e servizi urbani autofilotranviari e non convenzionali;
b) reti e servizi ferroviari urbani effettuati mediante linee di metropolitane in sede propria;
c) nodi e infrastrutture di scambio urbani per la gestione della mobilità;
d) impianti e servizi di trasporto a fune che si svolgono interamente nell'ambito comunale.

La Città Metropolitana di Napoli svolge le attività di programmazione relative alle reti e ai servizi ricompresi nel suo territorio.

I Comuni, le Comunità montane e isolane, possono istituire servizi di trasporto aggiuntivi compatibili con la rete regionale dei servizi minimi, con oneri a carico dei rispettivi bilanci e con l'eventuale

contributo finanziario della Provincia, previo parere favorevole della Giunta Regionale e della Provincia competente, che ne verificano la compatibilità e la coerenza rispetto alle reti, impianti e servizi di loro competenza.

Nel 2002 è stata istituita l'Agenzia campana per la Mobilità, le infrastrutture e le reti (AcAMIR, in precedenza ACaM). L'ACaMIR è un ente dotato di personalità giuridica pubblica, autonomia gestionale, amministrativa, contabile, tecnica.

All'AcAMIR sono demandate le funzioni di supporto alla Regione e, ove richiesto, agli Enti Locali nelle sin diverse materie, tra le quali:

a) la gestione del processo di pianificazione dei servizi per la mobilità e di progettazione e programmazione dei servizi minimi e aggiuntivi, integrati fra loro e con la mobilità privata;

b) la gestione delle procedure concorsuali di affidamento dei servizi di competenza della Regione e, ove richiesto, degli Enti Locali;

c) la stipula degli accordi di programma e redazione dei contratti di servizio;

d) controllo, vigilanza e monitoraggio dello svolgimento dei servizi e verifica del rispetto della parità e dell'uguaglianza di trattamento degli utenti;

e) la definizione e gestione della politica tariffaria.

In particolare, secondo l'art.21 della LR 3/2002 "*l'AcAMIR può svolgere funzioni di gestione delle procedure di affidamento dei servizi di competenza della Regione e di esecuzione dei contratti di servizio di uno o più lotti del bacino unico regionale*".

1.1.7 Modalità di affidamento scelta

Coerentemente con quanto riportato sopra, la modalità di affidamento prescelta dal Comune di Napoli è l'affidamento ad operare interno (c.d. "*in house providing*") 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, come sopra richiamate ed illustrate, alla società ANM, attuale Impresa Affidataria del servizio, interamente partecipata dal Comune di Napoli attraverso la Società Napoli Holding.

Ai sensi della richiamata normativa, per l'affidamento dei servizi predetti il modello dell'in house richiede 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.

Si richiama la Relazione ex art. 14 del d.lgs. 201/2022 (pubblicata sul sito dell'ANAC) e si riporta nei paragrafi seguenti la descrizione dei requisiti del controllo analogo e dell'attività prevalente verso l'Ente Affidante, nonché le motivazioni a supporto della modalità di affidamento prescelta.

1.2 CONTESTO OPERATIVO DI RIFERIMENTO

1.2.1 Gestore Uscente e Contratto di servizio vigente

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.

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.

Infine, a seguito del conferimento ad ANM delle competenze già attribuite all'ex Napolipark in materia di gestione della sosta tariffata, nonché dell'avvenuta operazione di fusione per incorporazione precedentemente richiamata, ANM si configura quale unico soggetto responsabile dell'intera gestione operativa dei servizi di mobilità urbana (trasporto su gomma, trasporto su ferro, sosta a pagamento e servizi accessori). Su tale società il Comune esercita, come già evidenziato, una partecipazione totalitaria indiretta per il tramite della Napoli Holding.

Sotto il profilo contrattuale, la Convenzione atto Repertorio n. 700 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, comprese 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 oggi disciplinato dal Contratto di servizio per la gestione in house del TPL tra la Napoli Holding Srl e l'ANM SpA (Repertorio n. 701/2014).

Il Contratto di Servizio (Repertorio n. 701/2014) è stato oggetto di proroga con Delibera n. 183 del 12/06/2020, con Delibera della Giunta Comunale n. 509 del 12/12/2022 e, successivamente, con Delibera della Giunta Comunale n. 602 del 19/12/2024 ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 5, del

Regolamento (CE) n. 1370/2007, con efficacia sino al 31 dicembre 2025. Con Delibera di Giunta Comunale n. 679 del 30/12/2025 l'affidamento è stato ulteriormente prorogato fino al 30 giugno 2026. Da ultimo, considerato il protrarsi della procedura di affidamento in house, da completarsi nel rispetto della normativa vigente e delle prescrizioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con Delibera di Giunta Comunale n. 279 del 30/06/2026 l'affidamento è stato ulteriormente prorogato fino al 30 novembre 2026.

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.

Il Contratto di servizio include i servizi di trasporto pubblico locale urbano svolti con autobus, filobus, metropolitane, funicolari terrestri, tram, ascensori pubblici e scale mobili nell'ambito del territorio del Comune di Napoli. In particolare, sono oggetto del contratto di servizio:

- 87 linee di Autobus per una produzione complessiva consuntivata nel 2025 di 9.242.000 vetture chilometro;
- 4 linee di Filobus, per una produzione complessiva consuntivata nel 2025 di 490.000 vetture chilometro;
- 3 linee di Tram, per una produzione complessiva consuntivata nel 2025 di 443.000 vetture chilometro;
- 4 impianti funicolari (Chiaia, Centrale, Mergellina e Montesanto) per una produzione complessiva consuntivata nel 2025 di 422.680 vetture chilometro;
- la Linea 1 della metropolitana, per una produzione complessiva consuntivata nel 2025 di 8.408.052 vetture chilometro;
- la Linea 6 della metropolitana (da luglio 2024), per una produzione complessiva consuntivata nel 2025 di 104.000 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 2025, sono stati erogati complessivamente 18,7 milioni di vetture*km in leggera crescita rispetto ai 18,5 milioni di vetture*km del 2024 (+14,2% sul 2023 che a sua volta aveva registrato un risultato del +22,2% sul 2021). Complessivamente la crescita cumulata nel triennio è di oltre il 40%.

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio per singola modalità di trasporto del confronto da servizio programmato e consuntivato nel 2024 (il dato definitivo del 2025 non è disponibile).

vett*km	Autobus	Filobus	Tram	Metro	Funicolari e altro	Totale
Produzione Programmata	9.354.538	466.809	430.534	8.430.502	440.417	**19.122.801**
Produzione consuntivata	8.843.034	445.804	422.862	8.408.052	422.680	**18.542.431**

Tabella 1-1 Produzione programmata e consuntivata(vett*km) – anno 2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria)

I servizi erogati da ANM nel Comune di Napoli, inoltre, si distinguono in:

a) 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;

b) 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;

c) 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;

d) altri servizi: di supporto al sistema di mobilità integrata (es. ascensori pubblici e scale mobili).

In termini di gestione contrattuale 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 ANM 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.

Con riferimento alla gestione delle risorse pubbliche destinate ai servizi TPL, Napoli Holding Srl monitora e verifica la corretta esecuzione delle prestazioni, in attuazione degli specifici programmi di esercizio annuali approvati. A tal fine si avvale del Nucleo Tecnico di Valutazione, composto da 3

membri, in rappresentanza di Napoli Holding, di ANM e del Comune di Napoli (quest'ultimo con funzioni di Presidente) che approva i consuntivi d'esercizio, ai fini del pagamento delle fatture emesse dal gestore in carica del servizio di TPL urbano nei confronti della holding.

1.2.2 Altri CdS vigenti di competenza del Comune di Napoli

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. A partire dall'annualità 2013, con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 3 del 28/01/2013, il relativo canone è stato rideterminato in € 2.500.000,00, sulla base della valutazione economico-finanziaria elaborata dall'allora Servizio Trasporto Pubblico con nota PG.925782 del 03/12/2012. Successivamente, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 463 del 11/06/2013, sono state modificate le condizioni economiche del rapporto con Napolipark S.r.l. per le annualità 2013 e 2014.

Infine, la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 36 del 29/08/2013 ha disposto il trasferimento ad A.N.M. delle funzioni dell'ex Napolipark relative alla gestione della sosta tariffata.

Il **servizio di Gestione e manutenzione degli impianti di controllo del traffico** cittadino è disciplinato dal contratto di servizio Rep. n. 86817 del 08/04/2004 tra Comune di Napoli e ANM che definisce le modalità di svolgimento del servizio. Tale ultimo affidamento non è ricompreso nel nuovo affidamento in house di cui alla presente Relazione.

L'ANM, inoltre, è titolare di un **contratto ponte con la Città Metropolitana di Napoli per l'esercizio del TPL su alcune linee suburbane**, prorogato di anno in anno nelle more dell'assegnazione della gara indetta dalla Regione Campania per i servizi TPL del lotto 4 nell'ambito del territorio delle Città Metropolitana di Napoli (escluso Comune di Napoli). Nel mese di maggio 2024 è stata aggiudicata dalla Regione Campania la gara relativa al lotto 4 in favore della Società BusItalia, che subentrerà quindi nel servizio di ANM svolto in tale ambito pari a 3,2 milioni di bus/km.

1.2.3 risultati raggiunti dalle "pregresse gestioni" del servizio oggetto di affidamento

In termini di produzione, **il servizio consuntivato è cresciuto nel triennio 2022-2025 di circa il 40% rispetto al 2021**. In particolare, l'incremento si è registrato per i servizi di metropolitana che sono più che raddoppiati (+217%).

La produzione consuntivata si è attestata nel 2024 al 97% del programmato, raggiungendo il 99,7% per la metropolitana ma ancora al 95% per i servizi di superficie.

Produzione vett*km	Autobus	Filobus	Tram	Metro L1	Funicolari	Totale
Programmata						
2022	8.476.342	487.160	337.096	4.497.486	424.436	**14.222.520**
2023	8.780.309	527.746	422.417	6.236.035	401.229	**16.367.735**
2024	9.354.538	466.809	430.534	8.430.502	440.417	**19.122.800**
Consuntivata						
2022	8.277.356	426.166	284.405	3.870.327	418.822	**13.277.075**
2023	8.796.991	449.223	408.662	6.163.806	401.886	**16.220.568**
2024	8.843.034	445.804	422.862	8.408.052	422.680	**18.542.432**
% Cons./Prog.						
2022	97,7%	87,5%	84,4%	86,1%	98,7%	**93,4%**
2023	100,2%	85,1%	96,7%	98,8%	100,2%	**99,1%**
2024	94,5%	95,5%	98,2%	99,7%	96,0%	**97,0%**
Variazione 2024/2022						
	106,8%	104,6%	148,7%	217,2%	100,9%	**139,7%**

Tabella 1-2 Produzione per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria)

La **velocità commerciale** effettiva è rimasa sostanzialmente costante nel triennio, salvo per il tram che ha registrato un netto miglioramento:

- la velocità dei **servizi di superficie** è significativamente bassa, a causa della complessa viabilità e della situazione del traffico registrando un valore di circa 12,5 km/h per il servizio autobus e tram, ma di solo 7,5 km/h per il filobus.
- la velocità registrata da ANM per la **metropolitana Linea 1** è, invece, molto elevata, rispetto ad altre metropolitane italiane con le stesse caratteristiche. La velocità è influenzata da una elevata distanza media tra le stazioni (circa 850 metri rispetto alla Linea A di Roma con 700 metri e Linea 1 di Milano 720 metri) e da un servizio ancora poco denso e che non subisce perturbazioni derivanti da affollamento e elevata frequenza.

Velocità commerciale (km/h)	Autobus	Filobus	Tram	Metro L1	Funicolari	Totale
2022	12,35	7,73	9,04	33,10	7,64	0,00
2023	12,39	7,57	12,29	33,18	7,90	0,00
2024	12,45	7,51	12,72	33,17	8,18	0,00

Tabella 1-3 Velocità commerciale per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria))

I **dati economici** del triennio 2022-2025 (per il 2022-2024 si sono utilizzati i dati definitivi di Contabilità Regolatoria, per il 2025 una prima stima di Contabilità Regolatoria sulla base dei dati preconsuntivi, che consente di analizzare i dati articolati per modalità di trasporto) sono in costante e significativo miglioramento.

I dati qui presentati sono stati rielaborati per **scorporare gli oneri per manutenzione straordinarie** che in COREG sono comprese nei costi di esercizio ma che sono poi rimborsate dal Comune di Napoli, proprietario delle infrastrutture, o comunque costituiscono spese che in base al Contratto di servizio vigente non sono a carico dell'Impresa Affidataria.

In particolare, dal 2022 al 2025:

- i costi sono cresciuti, in termini nominali, del 5,2%, dato ampiamente inferiore all'inflazione di periodo;
- in considerazione del forte incremento della produzione (+40%), **il costo medio unitario a vettura km è diminuito del 25% attestandosi a 8,71 €/km nel 2025**. In particolare, nel 2025 il costo chilometrico unitario si è attestato a 7,11 €/km per l'autobus e 8,14 per la Metropolitana (il dato 2025 è influenzato dall'apertura, a luglio, della Linea 6 che non è scorporato dalla Linea 1 e che, pur sviluppando pochi chilometri, ha costi unitari ancora molto elevati);
- i **ricavi da traffico sono cresciuti del 53%** superando ampiamente il dato ante Covid già nel 2023.

La costante crescita dei ricavi, illustrata sopra, deriva 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. Già 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*").

Dati Economici	Autobus	Filobus	Tram	Metro	Funicolari	Totale
Costi totali (al netto delle partite straordinarie)						
2022	64.305.733	5.914.261	8.515.984	46.847.009	13.670.142	**139.253.129**
2023	62.664.670	6.112.471	8.308.905	44.343.460	13.860.587	**135.290.093**
2024	60.585.321	5.250.979	7.951.793	55.518.260	13.809.645	**143.116.000**
2025	65.733.417	6.198.662	8.561.049	65.658.802	17.181.445	**163.333.376**
Costi unitari (valori correnti)						
2022	7,77	13,88	29,94	12,10	32,64	**10,49**
2023	7,12	13,61	20,33	7,19	34,49	**8,34**
2024	6,85	11,78	18,80	6,60	32,67	**7,72**
2025	7,11	12,65	19,33	8,14	34,16	**8,71**
Ricavi tariffari						
2022	16.963.049	589.825	371.133	13.120.280	4.760.999	**35.805.286**
2023	21.433.006	772.661	656.801	18.893.813	4.974.940	**46.731.221**
2024	24.190.380	903.372	818.108	23.560.843	5.294.437	**54.767.140**
2025	25.514.219	946.304	854.455	24.569.362	5.700.900	**9.291.564**
Rapporto Ricavi/costi						
2022	26,4%	10,0%	4,4%	28,0%	34,8%	**25,7%**
2023	34,2%	12,6%	7,9%	42,6%	35,9%	**34,5%**
2024	39,9%	17,2%	10,3%	42,4%	38,3%	**38,3%**
2025	38,8%	15,3%	10,0%	37,4%	33,2%	**5,7%**

Tabella 1-4 Dati economici per modalità di trasporto 2022-2025 (Fonte: Contabilità Regolatoria e preconsuntivo 2025)

In merito alla **Domanda**, coerentemente con il dato dei ricavi, la crescita tra il 2022 e il 2024 è stata del 52%. In considerazione della **crescita dell'offerta che in termini di posti*km è stata più marcata (+62%)** rispetto a quella espressa i vett*km (+40%) – per effetto della crescita dell'offerta che si è concentrata sulla metropolitana e sul tram che hanno un numero di posti per vettura doppio rispetto a quello degli autobus – **il *load factor* si è leggermente ridotto**.

I dati preliminari del 2025 vedono un miglioramento anche di questo dato in considerazione di una crescita della domanda più marcata (+5%) rispetto all'offerta (+1%), come effetto di trascinamento dei significativi incrementi del triennio precedente.

Domanda	Autobus	Filobus	Tram	Metro L1	Funicolari	Totale
Passeggeri Trasportati (Pax*km)						
2022	76.250.224	3.925.801	2.619.909	147.883.970	23.216.086	**253.895.990**
2023	96.041.383	4.904.400	4.461.583	196.044.735	38.403.000	**339.855.101**
2024	96.638.095	4.871.816	4.621.103	246.344.154	33.776.620	**386.251.788**
Posti offerti (posti*km)						
2022	667.037.678	40.059.604	42.660.722	835.990.546	60.851.512	**1.646.600.062**
2023	710.175.594	42.226.932	60.307.875	1.331.382.010	56.911.975	**2.201.004.385**
2024	756.439.221	41.905.551	63.429.276	1.752.464.234	56.911.975	**2.671.150.258**
Load Factor						
2022	11,4%	9,8%	6,1%	17,7%	38,2%	**15,4%**
2023	13,5%	11,6%	7,4%	14,7%	67,5%	**15,4%**
2024	12,8%	11,6%	7,3%	14,1%	59,3%	**14,5%**

Tabella 1-5 Dati di domanda e *load factor* per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria)

L'età media del parco rotabile è in costante e significativo miglioramento:

- per gli **autobus** ha raggiunto i 6,5 anni nel 2024 e **scenderà nettamente sotto i 5 anni** nel 2025 e 2026 per effetto dell'ingresso di 302 nuovi autobus elettrici;
- per la **metropolitana** l'età si è ridotta da oltre 40 anni a 13,5 ed è scesa sotto i 5 anni dal 2025 con l'ingresso progressivo dei 24 nuovi treni CAF che hanno già sostituito interamente la precedente flotta degli anni 80. Analogamente per la Linea 6, con l'arrivo dei nuovi treni nel corso del 2026 l'età media scenderà ad 1 anno;
- per i **tram** l'età media, oggi pari a circa 40 anni, si ridurrà ad 10 anni con l'ingresso dei 20 nuovi tram che entreranno in esercizio tra il 2026 e il 2027 e nell'anno successivo scenderà ad 1 con la completa sostituzione della flotta.

Età media Parco	Autobus	Filobus	Tram	Metro L1
2022	8,66	20,50	41,20	23,00
2023	6,85	21,53	42,18	17,83
2024	6,50	22,53	43,18	13,46

Tabella 1-6 Età media del parco per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria)

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%.

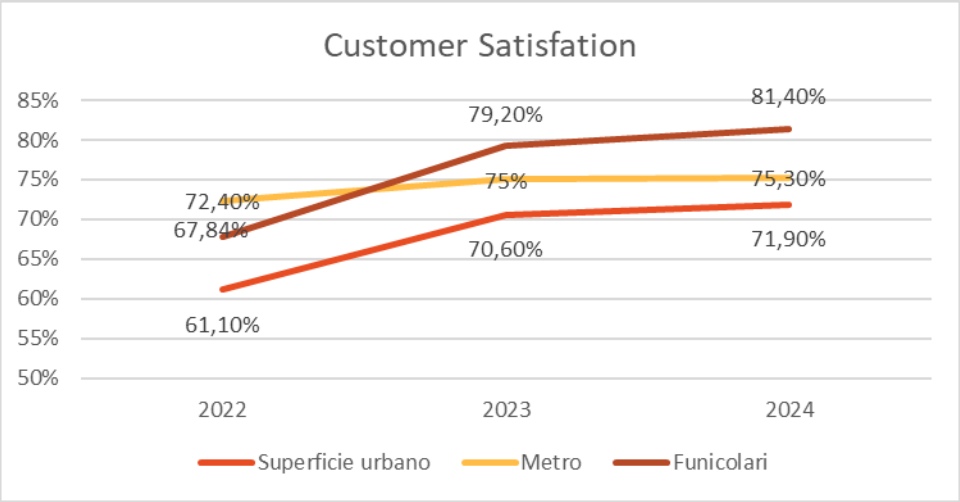

Grafico 1-1 *Customer satisfaction* per modalità di trasporto 2022-2024

Molte delle criticità riscontrate in sede di indagini potranno essere superate anche con l'attuazione degli interventi finanziati del PNRR, per la descrizione dei quali si rinvia al paragrafo 1.4.6 e al Capitolo 3.

In merito alla **qualità erogata** l'unico fattore monitorato è relativo alla puntualità. La società dichiara una puntualità insoddisfacente anche se in lieve miglioramento dal'89,1% del 2022 al 90,4 del 2024 (corse con un ritardo inferiore ai 15 minuti) su tutte e tre le modalità di superfice e del 100% per la metropolitana e le funicolari, costante nel triennio.

Le modalità automatiche di rilevazione monitoraggio del servizio che saranno introdotte con il nuovo contratto di servizio consentiranno di monitorare in modo più puntuale ed analitico la puntualità e regolarità del servizio, secondo la metodologia di cui alla delibera 53/2024 sulle Condizioni Minime di Qualità (CMQ), al fine di migliorare tale indicatore.

Puntualità	Autobus	Filobus	Tram	Metro L1	Funicolari
2022	89,9%	89,9%	89,9%	100,0%	100,0%
2023	90,1%	90,1%	90,1%	100,0%	100,0%
2024	90,4%	90,4%	90,4%	100,0%	100,0%

Tabella 1-7 Puntualità per modalità di trasporto 2022-2024 (Fonte: Contabilità Regolatoria)

1.2.4 imprese di TPL attive a livello locale/nazionale e potenzialmente interessate all'affidamento

Le imprese potenzialmente interessate ad una eventuale gara per l'affidamento del servizio sono numerose. Anche se la dimensione dei servizi e, soprattutto, la presenza di tutte le modalità di trasporto urbano, che richiede una specifica esperienza pregressa, riduce il numero di potenziali concorrenti, salvo l'ipotesi di articolare l'affidamento in diversi lotti monomodali.

Tale problematica potrebbe comunque essere ridotta dalla possibilità di costituire raggruppamenti di imprese per cumulare i requisiti e della possibilità di ricorrere all'avvalimento.

A livello europeo sono presenti diversi operatori singolarmente in possesso requisiti di esperienza corrispondenti a tutti i servizi erogati nella città di Napoli (autobus, metropolitana, tram, filobus e funicolari) . Considerando quelli più attivi sul mercato italiano ed europeo delle gare per il TPL si possono individuare i seguenti 7 operatori:

1) ANM (incumbent);
2) ATM Milano che gestisce i servizi del capoluogo Lombardo e anche gli impianti a Fune delle Province di Como lecco e Varese, oltre a servizi di metropolitana automatica a Copenaghen e Salonicco e di autobus a Parigi;
3) Busitalia che gestisce servizi di TPL automobilistico in Campania, Veneto, Umbria e in Olanda, gestisce inoltre linee tramviarie a Padova e una funicolare e una linea metropolitana a fune in Umbria che però potrebbe non essere considerata sufficiente come

requisito per la gestione delle linee metropolitane tradizionali di Napoli, ma potrebbe avvalersi della capacità della controllante Trenitalia (che gestisce anche la Linea 2 della Metropolitana di Napoli);

4) RATP Dev che gestisce, oltre ai servizi di autobus, tram, metropolitana e funicolare di Parigi, numerose reti di autobus, tram e metropolitane in tutta Europa, compresi i servizi di autobus urbani ed extraurbani di tutta la Regione Toscana, la tramvia di Firenze i servizi urbani di Latina e altri servizi minori (tramite la sua filiale italiana);

5) Arriva che gestisce reti di TPL urbano, extraurbano, di metropolitana leggera, tramviario e ferroviario in Gran Bretagna e in altri dieci paesi europei e che tramite la sua filiale italiana, Arriva Italia, è già presente in Italia: in Lombardia, Piemonte e Friuli e a Roma per i servizi disabili;

6) Keolis che gestisce numerose reti di TPL urbano (autobus, tram e metropolitana) ed extraurbano in Francia e che è presente anche in altri 5 paesi europei dove gestisce anche linee ferroviarie, tramvie (Manchester), metropolitane leggere (Londra) e pesanti (Shangai e Hyderabad in India);

7) Transdev che gestisce numerose reti di TPL urbano (autobus, tram, metropolitana e ferrovie locali) ed extraurbano in Francia e che è presente anche in altri 8 paesi europei e 7 paesi extraeuropei e dove gestisce anche linee ferroviarie (Germania e Svezia), tramvie (Barcellona, Madrid, Marocco, Australia e Cina) metropolitane (Canada, Corea del Sud, Brasile, Ecuador, ….).

Nell'ipotesi di affidamento per Lotti Mono modali, gli operatori attivi sul **mercato italiano** che potrebbero partecipare per la sola modalità autobus, oppure alleandosi per un eventuale affidamento plurimodale, oltre a quelli già sopra ricordati sono i seguenti:

1) Autoguidovie Italiane;
2) SITA Sud;
3) SETA SpA;
4) TPER;
5) STAR Romagna;
6) STAR Mobility;
7) AIR Campania;
8) Troiani;
9) BIS;
10) Trottabus;

11) Miccolis.

Per la metropolitana, alle società sopra riportate si aggiunge MTR, che gestisce metropolitane in Europa (a Stoccolma e Londra) oltre che in diverse metropoli mondiali (Hong Kong, Melbourne, Canton, Pechino, Hangzhou, Schenzen).

Inoltre, va considerata la possibilità di concedere avvalimento per i requisiti relativi alla metropolitana e al tram da parte delle società che gestiscono tali modalità nell'ambito di affidamenti *in house* in Italia (p.es. ATAC Roma, ANM Napoli e AMT Genova).

1.3 SERVIZI OGGETTO DI AFFIDAMENTO

1.3.1 Impresa Affidataria

L' Azienda Napoletana Mobilità S.p.A . ("A.N.M. S.p.A.") si è costituita con Atto del 6 aprile 1995, per effetto della trasformazione in Azienda speciale dell'Azienda Municipalizzata ATAN (legge di riforma delle autonomie locali n.142/1990). Come indicato nello Statuto, **l'ANM è società "in house" del Comune di Napoli**, dotata di personalità giuridica ed istituita per la gestione unitaria ed integrata dei servizi di trasporto pubblico locale e mobilità in generale.

L'Azienda Napoletana Mobilità (ANM) S.p.A. è affidataria dei servizi di TPL, della sosta e dei servizi ausiliari alla mobilità, operante in regime di "in house providing" e soggetta al "controllo analogo" da parte del Comune di Napoli tramite la sua partecipata Napoli Holding S.r.l., che detiene il 100% delle azioni della ANM ed esercita l'attività di direzione e coordinamento.

Il capitale sociale sottoscritto e versato ammonta, pertanto, ad euro 13.431.059 ed è rappresentato da numero 13.431.059 azioni del valore nominale di euro 1 ciascuna, interamente possedute dall'unico socio Napoli Holding S.r.l., società che esercita l'attività di direzione e coordinamento ed è interamente partecipata dal Comune di Napoli La Napoli Holding S.r.l. redige il bilancio consolidato a seguito dell'approvazione del bilancio della partecipata ANM.

La Società, in quanto affidataria in regime di in house providing, è soggetta al cd. **"controllo analogo"** da parte del Comune di Napoli secondo quanto previsto dall'ordinamento comunitario e nazionale e nelle forme e modalità stabilite dall'art 13 bis dello statuto, nonché dal Comune di Napoli stesso con ulteriori determinazioni ed in particolare con il "Disciplinare sulle attività di indirizzo e controllo sugli organismi partecipati e sul controllo analogo", approvato con la DGC n. 554 del 29 dicembre 2023 successivamente modificato con DGC n. 323 del 7 agosto 2024.

In data 18 dicembre 2014 il Comune di Napoli ha siglato con la Napoli Holding la convenzione per l'assunzione da parte della Società delle funzioni di cui alla delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 29 luglio 2013, precisando che la società, nella natura di derivazione interorganica del Comune di

Napoli, continua ad essere soggetta al c.d. “controllo analogo” nelle forme previste dal suo statuto e attraverso gli ulteriori strumenti specificati nella citata Convenzione;

In data 29 luglio 2013 il Consiglio Comunale, con propria delibera n. 36, ha approvato la nuova configurazione complessiva del gruppo societario comprendente ANM SpA che prevedeva la fusione per incorporazione dell’azienda esercente il trasporto pubblico locale su ferro.

In attuazione a tale delibera, in data 24 ottobre 2013, è stato sottoscritto l’atto di fusione per incorporazione di Metronapoli S.p.a. in ANM S.p.a., con effetto fiscale e contabile dal 1° gennaio 2013. Con verbale di assemblea straordinaria del 27 dicembre 2013 è stato deliberato l’aumento del capitale sociale di ANM S.p.a. di euro 3.500.000 mediante conferimento in natura del ramo di azienda della società Napoli Holding S.r.l., 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; l’efficacia del conferimento è stata fissata al 1° gennaio 2014.

In particolare:

- in data 27 giugno 2013, è stato redatto il progetto di fusione per incorporazione della società Metronapoli SpA (TPL ferro) nella società Azienda Napoletana Mobilità SpA (TPL gomma), con applicazione della procedura semplificata (art. 2505 cc; in particolare, non applicazione delle diposizioni aventi ad oggetto il rapporto di concambio ed invarianza del capitale sociale dell’incorporante);
- in data 1° agosto 2013 le Assemblee straordinarie delle società hanno approvato il progetto di fusione per incorporazione ed in data 24 ottobre 2013, per atto notaio Paolo Morelli, è avvenuta la fusione per incorporazione della società Metronapoli S.p.A. nella società A.N.M. S.p.A., avente effetti giuridici a far data dal 1° novembre 2013 e retrodatazione fiscale e contabile al 1° gennaio 2013;
- nel 2014, a seguito della cessione del ramo d’azienda operativo della capogruppo Napoli Holding s.r.l., anche l’attività inerente alla sosta è passata alla controllata.

In conseguenza di tale operazione si è ampliata l’attività espletata dalla società che è ora costituita da:

- gestione trasporto con autobus in area urbana e suburbana;
- gestione trasporto tranviario in area urbane;
- gestione degli ascensori pubblici;
- gestione delle linee metropolitane 1 e 6;
- gestione della funicolare centrale, della funicolare di Chiaia, della funicolare di Montesanto e della funicolare di Mergellina;
- gestione di circa 25.000 stalli di sosta a raso nel Comune di Napoli;
- gestione dei parcheggi in struttura di Frullone, di Via dell’Erba, di Colli Aminei, di Brin, di

Bagnoli, di Pianura e del Centro Direzionale di Napoli, Ponticelli, Policlinico, Spalti, Mancini, Monaldi Pontile Nord e Sbarcatoio Nisida;

- installazione dei bloccaruote e i lavori di segnaletica;
- gestione degli impianti semaforici e di videosorveglianza;
- gestione di alcune linee suburbane di competenza della Città Metropolitana di Napoli.

Oltre a tali servizi, il Comune di Napoli ha affidato ad ANM con appositi contratti di servizio (si veda paragrafo 1.2.2) relativi alla gestione de:

- gli stalli di sosta e i parcheggi di struttura del Comune di Napoli sulla base del contratto di servizio del 2004;
- altri servizi di mobilità quali il servizio di manutenzione e gestione degli impianti di controllo del traffico e il servizio di manutenzione della segnaletica stradale orizzontale, verticale e complementare (con contratto di servizio di durata annuale).

Si segnala inoltre che ANM è stata nominata dal Comune di Napoli con Delibera di Giunta n. 60 del 24/02/2022 soggetto attuatore per i seguenti progetti finanziati dalle risorse del PNRR sub-investimento 4.4.1 della misura M2 C2 4.4):

- acquisto di 302 autobus elettrici finanziati con €/milioni 144,2 e realizzazione delle relative infrastrutture di ricarica elettrica finanziato con €/milioni 35,9;
- acquisto e installazione di nuove validatrici nell'ambito del progetto Maas for Italy finanziato con €/milioni 0,4 . I rispettivi impegni e obbligazioni di ANM e del Comune di Napoli sono stati regolamentati con apposita Convenzione.

In data 22 dicembre 2017 la società ha presentato domanda di concordato preventivo ex art. 161 comma 6 L.fall., con riserva di successivo deposito del piano concordatario e di tutta la documentazione prevista dalla citata legge fallimentare.

A seguito dell'accoglimento da parte del Tribunale di Napoli di tale istanza, in data 3 luglio 2018 è stata presentata la proposta concordataria corredata dal relativo piano concordatario e dai documenti di cui all'art. 161 L.fall. Con decreto del 13 novembre 2019, depositato in Cancelleria il 9 dicembre 2019, il Tribunale di Napoli, tenuto conto del voto favorevole dei creditori espresso in data 2 luglio 2019, ha omologato il concordato preventivo di ANM.

L'attuale affidamento in house ad ANM, anche grazie al processo di risanamento della società legato alla procedura concordataria ed all'ingente piano di investimenti in corso di attuazione, assicurano il raggiungimento dei benchmark sia sotto il profilo economico sia sotto il profilo qualitativo e di un livello di efficienza ed efficacia almeno pari a quello che potrebbe essere ottenuto con una procedura di gara. Consentendo al contempo, grazie al controllo analogo, una direzione da parte dell'Amministrazione comunale in grado di adattare al meglio e tempestivamente le scelte aziendali al complesso e ingente piano di riorganizzazione, potenziamento ed evoluzione del servizio

derivante dall'attuazione degli investi in corso sulle infrastrutture e sul materiale rotabile che richiederà una continua revisione della rete dei servizi.

Ciò consentirà di proseguire il 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 (una nel 2025, una nel 2026 e le altre nel 2027);
- 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.

Si segnala che 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.

A tal fine, oltre al possibile incremento delle risorse destinate ai servizi minimi da parte della Regione e del Comune, si prevede di attivare il recupero dell'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) da parte di Napoli Holding che già attualmente è titolare del Contratto di servizio con ANM

per conto del Comune di Napoli. Tale operazione renderà disponibili circa 12 milioni di euro che saranno destinati, in parte, a coprire gli oneri per la manutenzione straordinaria delle infrastrutture e del materiale rotabile di proprietà del Comune di Napoli e, in parte, 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 almeno 3 milioni di vett-km (il 10% dei 30 milioni che si raggiungeranno al 2028).

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 realizzata da EAV. La gestione di tale tratta da parte di ANM e le eventuali maggiori percorrenze entro il periodo contrattuale dovranno essere coperte con ulteriori risorse.

1.3.2 Servizio previsto dal nuovo affidamento

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 6 anni (2020-2025) e nel periodo contrattuale del nuovo affidamento (2026-2031). Tra il 2020 e il 2028-29 (che poi resterà costante) è previsto un incremento di circa 2,4 volte della produzione offerta **da circa 12,7 milioni di vetture km a oltre 30 milioni**. Questo incremento è articolato tra:

- un incremento del 48% già realizzatosi tra il 2020 e il 2025;
- un ulteriore incremento del 63% (2030 su 2025) nel corso del primo triennio del nuovo del nuovo contratto;
- un incremento totale, in termini di vetture chilometro del 240% nel 2030 rispetto al 2020.

Produzione vett*km	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Autobus	-	-	8.277.356	8.796.991	8.843.034	9.242.000	9.639.500	10.600.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000
Filobus	-	-	426.166	449.223	445.804	490.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Tram	-	-	284.405	408.662	422.862	443.000	500.000	750.000	800.000	1.000.000	1.250.000	1.250.000
Superficie	**8.000.000**	**8.500.000**	**8.987.927**	**9.654.876**	**9.711.699**	**10.175.000**	**10.639.500**	**11.850.000**	**13.000.000**	**13.200.000**	**13.450.000**	**13.450.000**
Metro L1	4.300.000	3.700.000	3.870.327	6.163.806	8.304.000	7.896.000	9.900.000	13.200.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000
Linea 6	-	-	-	-	104.000	174.000	260.000	625.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Funicolari	400.000	400.000	418.822	401.886	422.680	503.000	502.867	512.924	579.605	579.605	579.605	579.605
Totale	**12.700.000**	**12.600.000**	**13.277.075**	**16.220.568**	**18.542.379**	**18.748.000**	**21.302.367**	**26.187.924**	**30.079.605**	**30.279.605**	**30.529.605**	**30.529.605**

Tabella 1-8 Produzione consuntiva (2020-2025) e prevista (2026-2031)

In merito all'evoluzione singola modalità, la maggiore crescita riguarda:

- la **Linea 1 della metropolitana** che dai 4,3 milioni di vetture-km del 2020 ha superato gli 8,3 milioni nel 2024 (Raddoppio dell'offerta) e, dopo un lieve calo nel 2025 legato alla chiusura serale per lavori di ammodernamento dell'infrastruttura, arriverà a quasi 10 milioni di vetture-km nel 2026 per crescere ancora nel biennio 2027-2028 fino a 15,6 milioni, quasi il quadruplo rispetto al 2020;
- la **Linea 6 della metropolitana**, aperta a metà 2024 che dai 174.000 vetture-km del 2025 arriverà a 900.000 dal 2028 con una frequenza nell'ora di punta di 9 minuti (rispetto ai 20 attuali e con treni da 290 posti (3 vetture) rispetto ai 200 attuali (2 vetture), limite massimo tecnicamente attuabile considerate le attuali limitazioni dell'infrastruttura;
- il **Tram** che dalle 250.000 vetture-km del triennio 2020-2022 ha superato i 400.000 le vetture-km e crescerà progressivamente fino al 2030 per raggiungere 1,25 milioni di vetture-km (cinque volte il dato iniziale) grazie al prolungamento della rete ed alle nuove vetture tramviarie che consentiranno frequenze di 5-7 minuti. Considerando anche la capacità delle vetture che passerà dai 155 posti medi a 270 posti, portando l'incremento in termini di posti offerti a quasi 9 volte;
- le **Funicolari** sono già passate dai 400.000 km del 2020-2022 a 500.000 nel 2025 e arriveranno a circa 600.000 **(+50%)** con il prolungamento orario fino alle 2 di notte su tutti gli impianti 7 giorni su 7, reso possibile dalla completa automazione in corso d'implementazione;
- il Filobus, invece, resterà allo stesso livello dell'attuale offerta, anche in considerazione della vetustà della flotta e delle scelte che andranno operato circa il futuro del sistema (rinnovo della flotta o trasformazione in servizio autobus elettrico).

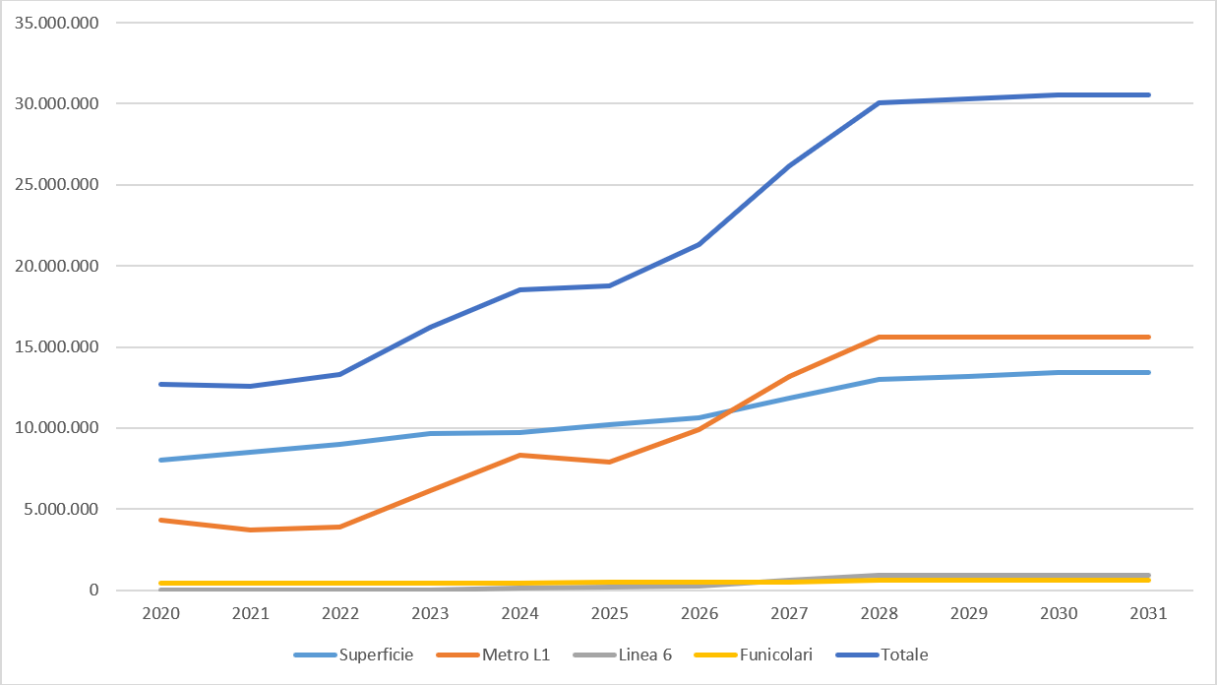

Grafico 1-2 Produzione consuntiva (2020-2025) e prevista (2026-2031)

Tale crescita della produzione in termini di vetture-chilometro, sarà ben più consistente in termini di posti -chilometro offerti, in considerazione della maggiore capacità delle vetture metropolitane e tramviarie, che registreranno il maggiore incremento in termini di percorrenze. Pertanto, la crescita totale di in termini di posti-km offerti al pubblico sarà di oltre 350% tra il 2020 e il 2030 (offerta più che triplicata), di cui:

- un incremento del 100% già realizzatosi tra il 2020 e il 2023;
- un ulteriore incremento del 70%, nell'ambito del nuovo contratto, nel periodo 2026-2031.

L'incremento della produzione è subordinato all'effettiva disponibilità delle stazioni e del materiale rotabile acquistati dal Comune di Napoli, in particolare:

- la consegna dei 23 nuovi treni CAF per la Linea 1, di cui 19 già consegnati;
- la consegna di almeno 6 treni Hitachi per la Linea 6 entro il 2028;
- la consegna dei 50 tram bidirezionali Bozankaya ad alta capacità entro il 2030, di cui 10 entro il 2026 e 25 entro il 2027.

In relazione alla Linea 6 la produzione stimata risulta significativamente inferiore rispetto alle potenzialità effettivamente esprimibili, che potranno essere sfruttate solo con l'apertura del deposito[1], prevista per il 2031-2032, e con la consegna delle ulteriori 16 unità di trazione. Questi

[1] Il 2 dicembre 2025 è stato firmato il contratto tra il Comune di Napoli e Hitachi Rail STS, dal valore di circa 630 milioni di euro, per la **realizzazione del deposito** e della stazione in via Campegna, di cui circa 325 milioni di euro tra fondi del MIT e dello Sviluppo e Coesione, già disponibili, con i quali sarà possibile realizzare il collegamento alla stazione Mostra

interventi consentiranno la circolazione di 8 convogli in doppia composizione, con una frequenza di 5 minuti e un'offerta in termini di vett*km tripla rispetto al massimo previsto nell'ambito dell'affidamento in oggetto

1.3.3 Sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo e nazionale per l'affidamento a società in house

Pur non essendo necessaria "*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*" (art. 5, paragrafo 2 del Regolamento n. 1370/2007), 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.

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 ANM 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, ANM, 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

e Officina. Il successivo 23 dicembre RFI e FS Sistemi Urbani hanno ufficialmente ceduto al Comune di Napoli le aree adiacenti alla stazione di Napoli Campi Flegrei, che si estendono per circa 93000 m², dove verranno costruiti sia il deposito che la stazione di Campegna.

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 ANM 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 ANM sopra 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.

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 ANM, coerentemente con le disposizioni legislative richiamate, 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*".

In termini economici, i dati della contabilità regolatoria per il triennio 2022-2024 evidenziano che il 93% del fatturato è svolto a favore del Comune di Napoli e che le uniche attività svolte per altri soggetti (Città metropolitana) sono in via di dismissione che avverrà solo con l'avvio del nuovo contratto di servizio relativo al Lotto 4 affidato tramite procedura di gara dalla Regione Campania.

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

1.3.4 Durata del Contratto

Il nuovo affidamento in house ed il relativo PEF sono stati previsti per il periodo 2026-2031 articolato in due Periodi regolatori triennali.

Stante l'allungarsi dei tempi della procedura di affidamento, l'effettivo avvio avverrà nel corso del 2026. La data prevista è il 1° dicembre 2026 anche in considerazione della proroga da ultimo approvata dell'attuale contratto al 30 novembre 2026.

Il corrispettivo per il primo anno, previsto dal PEFS, sarà quindi corrisposto in misura proporzionale ai mesi di effettivo affidamento nel 2026.

Non è prevista possibilità di proroga.

Le verifiche sull'andamento del primo periodo regolatorio, che saranno condotte nel corso del quarto anno di affidamento, consentiranno:

- da un lato, di aggiornare i dati per il secondo periodo regolatorio al fine di recepire eventuali modifiche derivati da fattori esogeni al gestire (domanda effettiva, eventuali nuove normative di sicurezza, ecc)e di introdurre eventuali miglioramenti e/o adeguamenti agli obiettivi relativi al sistema delle CMQ e dei KPI;
- dall'altro, di valutare la capacità dell'Impresa Affidataria di realizzare gli obiettivi previsti in termini di efficienza, efficacia e qualità e di valutare, sulla base di questi, l'opportunità di un nuovo affidamento in house al termine del periodo di affidamento, ovvero se procedere con modalità alternative.

In ogni caso, saranno condotte verifiche annuali sul rispetto degli obiettivi e dei KPI, nonché un continuo monitoraggio degli stessi, su base mensile, al fine di intervenire tempestivamente in caso di scostamenti, con misure di mitigazione e correzione. A tal fine si consideri quanto previsto nei capitoli sulla Qualità (Capitolo 5.2), sui KPI (Capitolo 5.3) sul Piano di Accesso al Dato (Capitolo 7) e sulla Gestione dei rischi(Capitolo 8).

1.4 MOTIVAZIONI A SOSTEGNO DELL'AFFIDAMENTO IN HOUSE

Dopo i significativi miglioramenti registrati nel triennio 2022-2024, nel 2025 è proseguito il miglioramento delle performance economiche sotto tutti i profili, seppure rallentato dalla necessità di un quadro contrattuale certo per l'assunzione del personale di condotta necessario a sostenere l'incremento di offerta previsto, confermando il processo di efficientamento dell'azienda che proseguirà anche nel 2026 e negli anni successivi, assicurando il rapido raggiungimento dell'obiettivo di un costo chilometrico inferiore a quello derivante dall'applicazione dei costi standard di cui al DM 157/2018, che costituisce il riferimento normativo per la definizione dei corrispettivi per tutti gli affidamenti e da porre a base di gara, in caso di affidamento concorsuale del servizio.

1.4.1 Benefici attesi in termini di costo di produzione

Il costo chilometrico per singola modalità di trasporto come derivante dal PEF (calcolato come la somma di costi operativi, ammortamenti al netto della quota annuale di contributi in conto investimenti e margine di utile), descritto nel Capitolo 6, risulta allineato al costo standard (per la metodologia si veda il paragrafo 1.4.2) di cui al DM 157/20918 nel primo anno di affidamento, per diventare inferiore nel secondo anno e ridursi progressivamente nel corso dell'affidamento.

Infatti, il PEF prevede che:

- a fronte della significativa crescita della **produzione** rispetto al 2025 (circa il **+63%** in termini di vetture chilometro nel primo triennio di affidamento, Cfr. 1.3.2);
- rispetto al 2025 i **costi totali** (compreso il margine di utile) crescono, in termini nominali, di poco meno del 24% (**il 12%** in termini reali, al netto degli effetti inflattivi) in tutto l'arco del piano;
- l'effetto combinato di questi fattori determina una riduzione del **costo unitario** per vettura km prodotta del 24%, pari a **circa -32% in termini reali** (al netto degli effetti inflattivi).

Quindi, l'aumento quali-quantitativo del servizio verrà realizzato tramite l'efficientamento dei fattori della produzione, ovvero nuovo materiale rotabile, migliore utilizzo delle infrastrutture e incremento della produttività del personale realizzato in un'ottica di sviluppo della produzione agendo sul fabbisogno marginale di forza lavoro senza intaccare i livelli di occupazione.

Ne consegue che il costo medio unitario è inferiore rispetto al costo standard e mostra un andamento decrescente. Fa eccezione il filobus, che mostra un costo operativo unitario superiore rispetto al costo standard; purtuttavia, la distanza con il costo standard si riduce progressivamente durante l'arco di piano.

In particolare:

- il costo unitario dei servizi svolti con **autobus** è sempre inferiore al costo standard: nel 2026 è inferiore del 4,2% e del 13,8% dal quarto anno;
- il costo unitario dei servizi svolti con **metropolitana** (L1) è inferiore al costo standard del 4,6% nel 2026 e del 15,0% dal quarto anno;
- il costo unitario dei servizi svolti con **tram** è superiore al costo standard solo nel 2026, negli anni successivi con il significativo incremento della produzione, **l'incremento della velocità commerciale** (da 12,4 a 14,0 km/h) e la maggiore efficienza nella gestione della rete, il costo effettivo scende sotto il costo standard: -1% nel secondo anno fino al –23,7% al termine dell'affidamento;
- il costo unitario dei servizi svoti con **filobus**, il costo unitario effettivo è sempre inferiore al costo standard: del 3,2% nel 2026 e fino al 5,2% l'ultimo anno di affidamento, malgrado un esercizio ancora insufficiente rispetto alla capacità dell'infrastruttura (costo fisso) ed ad una bassa velocità commerciale.

Va sottolineato, invece, che il dato della **Linea 6 della metropolitana**, malgrado il significativo miglioramento nel corso dell'affidamento, è caratterizzato da un costo effettivo sempre superiore al costo standard, seppure con una progressiva riduzione del delta. Ciò deriva dal ridotto servizio consentito dalla linea che presenta fortissime limitazioni infrastrutturali, in mancanza di un deposito per i treni che costringe ad utilizzare i binari di servizio come ricovero notturno e area di manutenzione. Solo con la sopra richiamata consegna del deposito in costruzione e del conseguente incremento della flotta sarà possibile un livello di offerta compatibile con i costi fissi d'infrastruttura (in particolare delle stazioni).

Per le **funicolari** in assenza di un costo standard di riferimento si è considerato il costo standard pari al costo effettivo. Pur tuttavia il costo medio unitario di produzione registra un significativa riduzione nel corso dell'affidamento (circa -20,0 % in termini nominali e -30% in termini reali).

Il costo unitario medio ponderato di tutti i servizi è sempre inferiore al costo standard:

- il primo anno è inferiore dell'1,7%
- **il quarto anno è inferiore del 11,1%**
- **l'ultimo anno di affidamento è inferiore del 12,8%**.

Il trend di riduzione del costo effettivo si riduce nel 2026 per effetto dell'incremento del costo unitario del personale derivante dal rinnovo del CCNL nazionale che ha recuperato nel 2025-2026

l'inflazione del triennio pregresso.

Si riportano di seguito i confronti tra il Costo Standard determinato per singola modalità di trasporto e per l'intero perimetro TPL con i relativi costi unitari desumibili dal PEF.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo Totale										
Autobus	64.305.733	62.664.670	60.585.321	65.733.417	74.313.942	79.472.389	83.757.100	84.083.990	84.726.652	85.506.248
Filobus	5.914.261	6.112.471	5.250.979	6.598.662	5.768.225	5.960.152	5.990.433	5.984.717	6.002.175	6.063.125
Tram	8.515.984	8.308.905	7.951.793	9.261.049	7.392.138	8.241.788	8.588.700	9.665.863	11.015.868	11.126.438
Superficie	78.735.978	77.086.046	73.788.094	81.593.128	87.474.304	93.674.329	98.336.233	99.734.571	101.744.695	102.695.812
Metro L1	46.847.009	44.343.460	55.518.260	64.158.802	57.696.459	65.520.910	70.057.229	71.020.358	71.946.014	72.823.173
Linea 6					8.631.891	9.543.497	10.056.529	10.225.561	10.393.938	10.564.431
Funicolari	13.670.142	13.860.587	13.809.645	17.181.445	16.533.276	15.269.744	15.266.774	15.136.958	15.198.118	15.267.387
Totale	**139.253.129**	**135.290.093**	**143.116.000**	**162.933.376**	**170.335.930**	**184.008.480**	**193.716.764**	**196.117.448**	**199.282.765**	**201.350.804**
Costo/Vett*km										
Autobus	7,77	7,12	6,85	7,11	7,71	7,50	7,16	7,19	7,24	7,31
Filobus	13,88	13,61	11,78	13,47	11,54	11,92	11,98	11,97	12,00	12,13
Tram	29,94	20,33	18,80	20,91	14,78	10,99	10,74	9,67	8,81	8,90
Superficie	**8,76**	**7,98**	**7,60**	**8,02**	**8,22**	**7,91**	**7,56**	**7,56**	**7,56**	**7,64**
Metro L1	12,10	7,19	6,69	8,13	5,83	4,96	4,49	4,55	4,61	4,67
Linea 6					33,20	15,27	11,17	11,36	11,55	11,74
Funicolari	32,64	34,49	32,67	34,16	32,88	29,77	26,34	26,12	26,22	26,34
Totale	**10,49**	**8,34**	**7,72**	**8,69**	**8,00**	**7,03**	**6,44**	**6,48**	**6,53**	**6,60**
Costo standard (inflazionato)										
Autobus	7,32	8,09	8,21	8,15	8,05	8,05	8,19	8,34	8,49	8,64
Filobus	11,05	12,11	12,32	12,04	11,92	11,92	12,14	12,35	12,58	12,80
Tram	25,29	21,72	21,55	20,90	13,04	11,11	11,06	11,26	11,46	11,67
Superficie	**8,06**	**8,85**	**8,98**	**8,89**	**8,46**	**8,40**	**8,52**	**8,71**	**8,92**	**9,08**
Metro L1	7,55	6,89	6,55	7,16	6,11	5,50	5,15	5,24	5,34	5,43
Linea 6					24,43	13,17	9,63	9,80	9,98	10,15
Funicolari	32,64	34,49	32,67	34,16	32,88	29,77	26,34	26,12	26,22	26,34
Totale	**8,69**	**8,74**	**8,38**	**8,76**	**8,14**	**7,47**	**7,15**	**7,29**	**7,45**	**7,57**

Tabella 1-9 Costo totale, costo unitario, costo standard per modalità - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031)

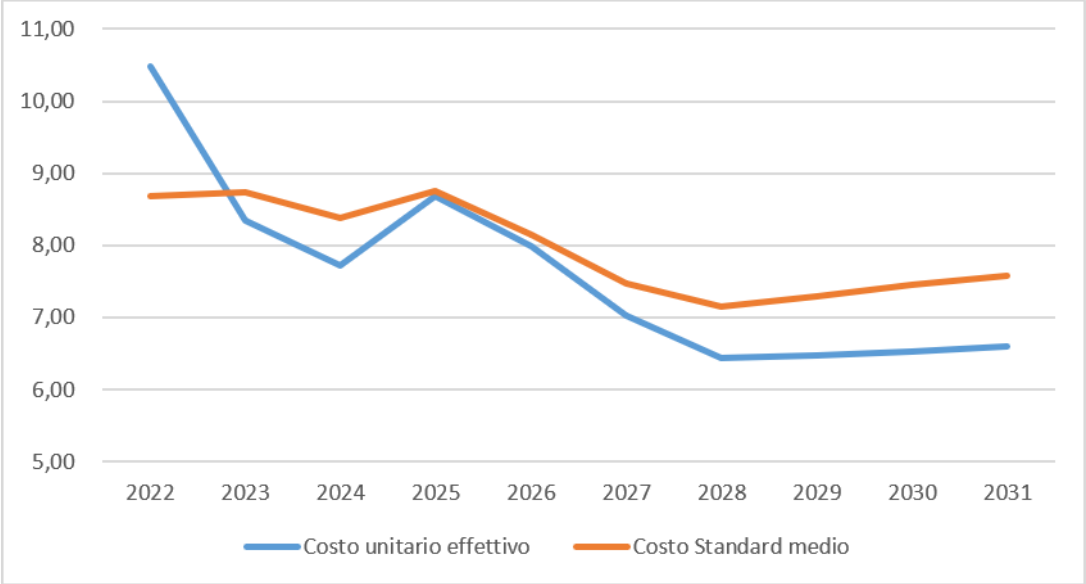

Grafico 1-3: Costo unitario e costo standard medio - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031)

In merito ai **ricavi da traffico:**

- la crescita registrata nel periodo 2020-2025 (+60%) ha consentito di superare ampiamente i ricavi ante covid;
- nel periodo di affidamento è previsto un ulteriore incremento del 29,3%, di cui circa il 10% legato alle manovre tariffarie previste nel 2027 (+5%) e nel 2029 (+5%) e per la parte restante all'incremento della domanda trasportata grazie all'incremento della produzione e al miglioramento della qualità erogata.

Ai fini della stima dei ricavi da traffico si è scelto, prudenzialmente, di ipotizzare un'elasticità della domanda rispetto all'incremento dell'offerta compresa tra il 20% (per autobus, filobus e funicolari) e al 35% (per le metropolitane e il tram).

In conseguenza il rapporto ricavi costi, già passato dal 25,7% del 2022 al 35,3% del 2025, si attesterà al 36-38% nel corso dell'affidamento. Il valore leggermente decrescente del secondo triennio è legato esclusivamente al fatto che le tariffe non subiranno incrementi mentre i costi cresceranno in base all'inflazione. Il rapporto Ricavi costi sarà quindi stabilmente superiore al livello del 35% previsto dalla vigente normativa.

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Ricavi da traffico										
Autobus	16.963.049	21.433.006	24.190.380	25.514.219	25.618.147	27.435.110	28.004.518	29.404.744	29.404.744	29.404.744
Filobus	589.825	772.661	903.372	946.304	952.303	999.919	999.919	1.049.914	1.049.914	1.049.914
Tram	371.133	656.801	818.108	854.455	897.641	1.107.464	1.133.305	1.294.093	1.407.326	1.407.326
Superficie	**17.924.007**	**22.862.468**	**25.911.860**	**27.314.978**	**27.468.092**	**29.542.493**	**30.137.742**	**31.748.752**	**31.861.985**	**31.861.985**
Metro L1	13.120.280	18.893.813	23.560.843	24.569.362	25.480.274	29.875.621	31.776.797	33.365.636	33.365.636	33.365.636
Metro L6					1.866.838	2.593.469	2.775.012	2.913.763	2.913.763	2.913.763
Funicolari	4.760.999	4.974.940	5.294.437	5.700.900	5.559.158	5.860.464	6.012.836	6.313.478	6.313.478	6.313.478
Totale	**35.805.286**	**46.731.221**	**54.767.140**	**57.585.241**	**60.374.361**	**67.872.047**	**70.702.387**	**74.341.629**	**74.454.862**	**74.454.862**
R/C										
Autobus	26,4%	34,2%	39,9%	38,8%	34,5%	34,5%	33,4%	35,0%	34,7%	34,4%
Filobus	10,0%	12,6%	17,2%	14,3%	16,5%	16,8%	16,7%	17,5%	17,5%	17,3%
Tram	4,4%	7,9%	10,3%	9,2%	12,1%	13,4%	13,2%	13,4%	12,8%	12,6%
Superficie	22,8%	29,7%	35,1%	33,5%	31,4%	31,5%	30,6%	31,8%	31,3%	31,0%
Metro L1	28,0%	42,6%	42,4%	38,3%	44,2%	45,6%	45,4%	47,0%	46,4%	45,8%
Linea 6					21,6%	27,2%	27,6%	28,5%	28,0%	27,6%
Funicolari	34,8%	35,9%	38,3%	33,2%	33,6%	38,4%	39,4%	41,7%	41,5%	41,4%
Totale	**25,7%**	**34,5%**	**38,3%**	**35,3%**	**35,4%**	**36,9%**	**36,5%**	**37,9%**	**37,4%**	**37,0%**

Tabella 1-10 Ricavi da traffico per modalità e rapporto Ricavi/Costi - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031)

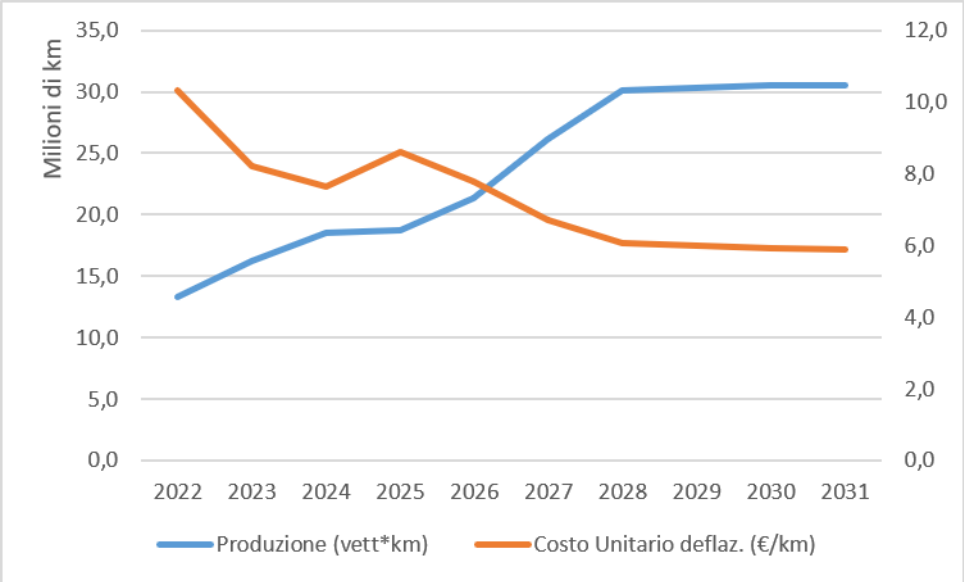

Grafico 1-4: Produzione (vett*km) e costo unitario (€/km) a valore reale (deflazionato) - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031))

In merito ai corrispettivi, oltre alla compensazione costante (si veda il Capitolo 6 sul PEF) pari a circa 114,0 milioni di euro/anno (rispetto al corrispettivo 2025 di 114,4 milioni di euro), si considerano anche i seguenti importi aggiuntivi:

- **4 milioni** di euro per il 2026 e **6 milioni** di euro dal 2027 in poi per il previsto <u>riconoscimento dei maggiori oneri derivanti dal rinnovo del CCNL autoferrotramvieri di marzo 2025</u> (come previsto dall'Intesa tra Governo e parti sociali e dall'art. 3, comma 6, del d.lgs. n. 43/2025, si è considerato che i relativi oneri siano interamente coperti e compensati da un equivalente contribuzione statale a favore delle Imprese Affidataria);

- **2 milioni di euro per il biennio 2028 e 2029** che saliranno a **4 milioni di euro per il biennio 2030-2031** a titolo di riconoscimento dei maggiori oneri inflattivi**.**

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Corrispettivo	101.885.565	103.566.882	109.939.971	114.421.878	114.020.676	114.020.676	114.020.676	114.020.676	114.020.676	114.020.676
Contributi CCNL 2025					4.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000	6.000.000
Corrispettivo Integrativo					-	-	2.000.000	2.000.000	4.000.000	4.000.000
Corrispettivo Totale	**101.885.565**	**103.566.882**	**109.939.971**	**114.421.878**	**118.020.676**	**120.020.676**	**122.020.676**	**122.020.676**	**124.020.676**	**124.020.676**
Corrispettivo km	**7,67**	**6,38**	**5,93**	**6,10**	**5,54**	**4,58**	**4,06**	**4,03**	**4,06**	**4,06**
Corrispettivo km de	**7,67**	**6,29**	**5,88**	**6,05**	**5,39**	**4,38**	**3,81**	**3,72**	**3,68**	**3,62**

Tabella 1-11: Andamento dei corrispettivi totali e unitari - Dati consuntivi (2020-2025) e previsti (2026-2031)

In termini di corrispettivo unitario si passerà quindi progressivamente da un corrispettivo medio a km (comprensivo delle quote CCNL e integrazione), in termini reali (al netto dell'inflazione) di 7,67 euro/km del 2022 a 5,39 del primo anno del nuovo contratto e di 3,62 al termine dell'affidamento**, con una riduzione complessiva del 53% rispetto al 2022** che rende **assolutamente evidente il percorso di efficientamento e di miglioramento dell'efficacia della gestione del servizio realizzata nell'ultimo triennio e prevista per il nuovo affidamento in house**.

1.4.2 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 riportano sinteticamente le modalità di applicazione del citato Decreto per l'individuazione del costo standard 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, soprattutto in considerazione degli effettivi livelli di investimento a carico dell'Impresa Affidataria che sono inferiori rispetto a quelli considerati nei valori standard, grazie agli ingenti finanziamenti pubblici ad essi dedicati. 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. Prudenzialmente 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 (2018) pari a 0,40 €/vett-km con il valore calcolato, a prezzi 2018, 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 con una contribuzione pubblica del 70%, ovvero messa a disposizione in usufrutto dalla Regione Campania con un canone corrispondente al 30% del costo di acquisto;
  - 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 di circa 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 Tramviari** è stata adottata 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 per il 2026 (12,29) e 14,00 km/h dal 2027 derivanti dall'attivazione del preferenziamento semaforico e della sede;
- la capacità media dei convogli, crescente negli anni da 155 fino a 270 pax/tram per l'intera flotta dal 2028;
- i km di rete che aumentano dal 2027 da 10,65 a 14,80 e poi a 15,80 dal 2029;
- l'effettivo ammortamento a carico di ANM che è pari a zero sia per l'infrastruttura, sia per il materiale rotabile. Di conseguenza gli oneri per la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura sono stato posti a carico del proprietario dei beni (il Comune) e quindi esclusi dal costo standard (variabili binaria=zero). Tuttavia, si segnala che negli ultimi anni parte di tale onere è stato coperto dalla società, pur non essendo previsto dal vigente contrato di servizio, 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. Al fine di avere certezza sugli oneri a carico delle parti e di assicurare la corretta manutenzione e disponibilità della rete e del materiale rotabile, sarà allegato al contratto di servizio uno specifico programma di manutenzione con l'elenco degli interventi per anno e la relativa responsabilità economica;
- data l'assenza di Capitale investito, anche la remunerazione è pari a zero. Tenuto conto che nel PEF si applica **un Ebit Margin del 3,42%,** coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, si è rettificato il valore dell'algoritmo includendo anche tale remunerazione tra i costi, al fine di avere un confronto omogeneo con i costi da PEF (compresivi dell'EBIT margin);

- **per i servizi di Filobus,** in assenza di un modello di calcolo ad hoc definito dal citato Decreto, è stata applicata la stessa metodologia prevista per il tram (allegato 3a) opportunamente rettificata per tenere conto:
  - dei minori consumi energetici (applicato un costo pari a 1,5 kWH/Km e 1,16 €/kwh, prezzo dell'energia elettrica nel 2018 cui si riferisce il costo standard non inflazionato);
  - dei minori costi manutenzione sia del materiale rotabile sia dell'infrastruttura (parametri del tram abbattuti al 50%);
  - per gli oneri di ammortamento il valore è stato posto comunque pari a zero essendo tutti i veicoli impiegati totalmente ammortizzati e che eventuali rinnovi saranno finanziati con contribuzione pubblica la 100%;
  - data l'assenza di Capitale investito, anche la remunerazione è pari a zero. Tenuto conto che nel PEF si applica un **Ebit Margin del 3,42%,** coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, si è rettificato il valore dell'algoritmo includendo anche tale remunerazione tra i costi, al fine di avere un confronto omogeneo con i costi da PEF (compresivi dell'EBIT margin);

- **per i servizi di Metropolitana Linea 1** è stata adottata 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 (32 km/h);
  - la capacità media dei treni nella loro evoluzione negli anni;
  - i km di rete, il numero delle stazioni e degli impianti di traslazione crescenti con la progressiva apertura delle nuove stazioni, come illustrata infra;
  - 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;
  - data l'assenza di Capitale investito, anche la remunerazione è pari a zero. Tenuto conto che nel PEF si applica un **Ebit Margin del 3,42%,** coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, si è rettificato il valore dell'algoritmo includendo anche tale remunerazione tra i costi, al fine di avere un confronto omogeneo con i costi da PEF (compresivi dell'EBIT margin);
- **per i servizi di Metropolitana Linea 6** è stata adottata la metodologia prevista dal citato Allegato 3b ma con i parametri relativi alla metropolitana leggera a guida manuale con i seguenti dettagli:
  - i dati di velocità commerciale del servizio attuale (22 km/h) e prevista dal 2027 con la completa introduzione dei nuovi treni (25,5);
  - la capacità media dei treni nella loro evoluzione negli anni con la progressiva sostituzione dei treni attuali (200 posti) con quelli nuovi (290 posti);
  - 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;
  - data l'assenza di Capitale investito, anche la remunerazione è pari a zero. Tenuto conto che nel PEF si applica un **Ebit Margin del 3,42%,** coerentemente con quanto previsto dalla Delibera ART 154/2019, si è rettificato il valore dell'algoritmo includendo anche tale remunerazione tra i costi, al fine di avere un confronto omogeneo con i costi da PEF (compresivi dell'EBIT margin);

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, numero delle stazioni).

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 maturata dal 2017 fino al 2022 confrontando il valore dell'indice Istat registrato 2022 con il valore registrato nel 2017).

Per calcolare i valori indicizzati anno per anno si sono quindi usati l'indice NIC0072 (indice previsto dal DM 157/2018) registrati fino al 2025 e l'inflazione programmata, come prevista dal Documento Programmatico di Finanza Pubblica 2025 - DPFP 2025" (di ottobre 2025) per gli anni 2026 in poi.

1.4.3 Benefici attesi in termini di qualità del servizio

Il percorso di miglioramento qualitativo che l'affidamento in house intende consolidare e sviluppare si fonda su un iter di miglioramento del servizio già documentato dai dati consuntivi del triennio 2022-2024 e corroborata dai primi riscontri del 2025.

In particolare, come già evidenziato nel paragrafo 1.2.3, le indagini di *customer satisfaction* condotte annualmente dalla Napoli Holding S.r.l. evidenziano un incremento della soddisfazione complessiva dell'utenza di notevole consistenza: per i servizi di superficie urbano il tasso di soddisfazione è passato dal 61,1% del 2022 al 71,9% del 2024, registrando un progresso di 10 punti percentuali; per la metropolitana Linea 1 la crescita è stata dal 72.4% al 75,3%; per le funicolari il miglioramento è stato ancora più marcato, dal 67,8% all'81,4%.

Tali risultati, conseguiti già in costanza di affidamento e, oltretutto, nella fase di attuazione del concordato preventivo, dimostrano la capacità dell'attuale gestione di tradurre gli investimenti infrastrutturali e il rinnovo del materiale rotabile in un effettivo miglioramento della qualità percepita dall'utenza, e forniscono una solida base fattuale per proiettare un ulteriore avanzamento nel sessennio 2026-2031.

Come sopra ricordato i risultati della qualità percepita dall'utenza sono in continuo a rapido miglioramento, grazie al significativo incremento della produzione su tutte le modalità, del miglioramento della regolarità del servizio e della qualità del materiale rotabile impiegato che consente di assicurare un significativo miglioramento del confort di viaggio.

Tale miglioramento proseguirà nel corso dei prossimi anni grazie:

- all'immissione di 302 nuovi autobus elettrici 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;

- al rinnovo della flotta tram con l'ingresso di 50 nuovi tram, di cui circa 10 nel 2026, altri 15 nel 2027, 7 nel 2028 (per un totale di 32), 8 nel 2029 e 10 nel 2030;
- all'incremento e rinnovo del materiale rotabile per le metropolitane (23 nuovi treni per la Linea 1, di cui 19 già in esercizio, e 6 nuovi treni per la Linea 6);
- all'apertura di nuove tratte della Linea 1 della metropolitana, della rete tramviaria e l'istituzione di Linee di "Bus Rapid Transit" ;
- al progetto di digitalizzazione che consentirà un più puntuale monitoraggio operativo del servizio di superficie, una migliore ed efficace informazione all'utenza ed un controllo pregnante da parte dell'Ente Affidante.

In particolare, nell'ambito del successivo affidamento si procederà ad un monitoraggio molto più frequente, profondo ed articolato della qualità erogata e percepita, in piena attuazione della delibera ART 53/2024 (Condizione Minime di Qualità) e saranno fissati standard elevati per tutti gli indicatori accompagnati da un sistema di penalità incentivante.

Inoltre, il Contratto di servizio prevederà un programma di progressiva certificazione delle singole linee in conformità alla norma UNI EN 13816:2002 sulla qualità del servizio di trasporto pubblico, con l'obiettivo della certificazione della totalità delle linee entro il terzo anno di affidamento.

Tale impegno — che nell'ambito di un affidamento concorsuale potrebbe al più essere configurato come criterio premiante nella valutazione dell'offerta tecnica — può essere imposto ed effettivamente verificato in regime di in house providing grazie alla penetrante capacità di indirizzo e controllo che il controllo analogo assicura all'Amministrazione comunale

1.4.4 Comparazione con opzioni alternative e impatto sulla finanza pubblica, costi a carico dell'EA

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 con evidenza pubblica 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 che, come riportato sopra, aumenterà nel corso del nuovo affidamento del 63%, **i minori costi di affidamento rispetto ai valori standard possono essere stimati in complessivi circa 59 milioni di euro per i sei anni di Piano[2], pari a circa l'8% del corrispettivo di affidamento** 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

[2] Il PEFS è elaborato per i sei anni 2026-2031. L'effettivo avvio dell'affidamento avverrà nel corso del 2026.

dato consolidato da utilizzarsi per i successivi affidamenti, sarà pari a **16,6 milioni di euro (-7,5%)**.

A tal riguardo si evidenzia che, anche ipotizzando un potenziale ribasso derivante dall'espletamento di una gara, le esperienze analoghe svoltesi in Italia per l'affidamento di servizi di trasporto pubblico hanno mostrato ribassi sempre molto limitati, generalmente inferiori all'1%. Anche le gare cha 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, 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**.

Oltre alla dimensione strettamente economica della compensazione e, quindi all'obiettivo di minimizzazione del corrispettivo che s'intende perseguire, l'impatto positivo sulle risorse pubbliche che l'affidamento in house si prefigge investe la capacità complessiva dell'assetto organizzativo prescelto di massimizzare il rendimento degli investimenti pubblici e di tradurli in benefici effettivi per la collettività.

Sotto questo profilo, va rilevato che il Comune di Napoli è attualmente titolare di investimenti in corso di realizzazione per un valore complessivo superiore a 1 miliardo di euro, finalizzati alla dotazione di nuovo materiale rotabile (treni, tram, autobus elettrici), alla realizzazione di nuove infrastrutture (deposito Linea 6, stazioni metropolitane, prolungamento tramviario) e alla transizione digitale ed energetica del servizio (elettrificazione rimesse, sistema AVM, progetto MaaS4Naples). La piena valorizzazione di tali investimenti richiede che il gestore del servizio operi in perfetta sintonia con la programmazione infrastrutturale dell'Amministrazione, adeguando progressivamente la rete dei servizi e l'organizzazione aziendale alle nuove dotazioni man mano che esse divengono disponibili.

L'affidamento in house, grazie al controllo analogo, assicura tale adeguamento in modo strutturale, consentendo all'Amministrazione di indirizzare le scelte operative di ANM con la tempestività necessaria a gestire efficacemente una fase di transizione di rilevanza per dimensione e degli investimenti. L'impossibilità per l'operatore interno – insita nel modello di *governance* – di perseguire interessi contrapposti rispetto a quelli dell'amministrazione, è determinante rispetto alla specifica esigenza sopra rappresentata.

Diversamente, un operatore terzo, per quanto qualificato, opererebbe entro i limiti delle previsioni contrattuali definite ex ante, con una capacità di adattamento necessariamente inferiore stante l'ineludibile perseguimento del fine di lucro e con il rischio che eventuali modifiche al perimetro del servizio diano luogo a rinegoziazioni onerose o a contenzioso.

1.4.5 Conclusione

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;
- 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 si basa sui valori consuntivi del 2025, di una manovra tariffaria nel 2026 (+5%) e nel 2029 (+5%) e di un'ipotesi, prudenziale di ulteriore incremento meno che proporzionale della domanda rispetto alla crescita dei servizi, applicando una elasticità pari al 20-40% (differenziati in base alla specifica modalità di trasporto). Si prevede quindi un incremento dei ricavi da traffico, rispetto al 2025 dell'8% nel 2026 che raggiungerà il 33% nel 2029. Sulla base della matrice dei rischi, eventuali maggiori ricavi rispetto a quelli preventivati saranno destinati allo sviluppo della produzione di servizio offerta pubblico.

1.4.6 Investimenti

È previsto 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 302 autobus entro il 30/06/2026.

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.

Per il materiale rotabile è anche previsto il completo rinnovo e potenziamento della flotta su ferro

- il completamento della fornitura dei 23 nuovi treni CAF per la Linea 1, di cui 19 già consegnati;
- la consegna di 6 treni Hitachi per la Linea 6 entro il 2027;

- la consegna dei 50 tram bidirezionali Bozankaya ad alta capacità entro il 2030, di cui 10 entro il 2026.

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, 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.

In merito alle infrastrutture nel corso dell'Affidamento saranno completate e messe in esercizio le seguenti opere realizzate dal Comune di Napoli:

- fermate Tribunale (2026), Di Vittorio e Capodichino (2027) sulla Linea 1;
- la tratta tramviaria fino a Piazza San Nazzaro e il prolungamento fino al nuovo deposito di via Puglie.

1.4.7 Obiettivi di universalità e socialità

L'Affidamento in house, rispetto ad altre modalità, consente di gestire con maggiore flessibilità ed efficacia il rapporto contrattuale con l'Impresa Affidataria al fine di rendere più rapide e rispondenti alle esigenze della cittadinanza e dell'utenza in generale (e quindi agli obiettivi di universalità e socialità del servizio) soprattutto nel caso di servizi multimodali e complessi come quelli svolti in una grande area metropolitana.

Non di meno deve essere considerato il fatto che, per i servizi di metropolitana e funicolare (ma anche, seppure in misura minore, per quelli di tram e filobus) viene affidata la gestione di infrastrutture di proprietà comunale per le quali deve esse assicurata la corretta e puntuale manutenzione ordinaria e straordinaria (quest'ultima finanziata con risorse dedicate non comprese nel corrispettivo per l'esercizio e attuata da ANM, in qualità di stazione appaltante, su beni di proprietà comunale) e la sicurezza dell'esercizio nel rispetto delle regole e delle prescrizione delle autorità competenti, con particolare riferimento all'ANSFISA (Agenzia per la Sicurezza). Tutti compiti che possono essere svolti da un soggetto sul quale l'amministrazione esercita un controllo angolo, con maggiore garanzia di tempestività e accuratezza nella realizzazione egli interventi e nella gestione, rispetto ad un soggetto terzo.

Sotto il profilo dell'universalità del servizio, fermo restando che la competenza sulla rete dei servizi e sulle frequenze è di competenza dell'Ente Affidante, l'affidamento in house garantisce la possibilità per l'Amministrazione comunale di modulare tempestivamente e senza le rigidità proprie del rapporto con un operatore terzo la struttura della rete e degli orari di servizio in funzione delle

esigenze della collettività, ove un operatore selezionato mediante gara potrebbe privilegiare logiche di efficienza economica a scapito della capillarità territoriale del servizio.

Deve essere, infine, considerato che per i servizi di metropolitana, funicolare e tram l'affidamento ha ad oggetto non soltanto l'esercizio del servizio di trasporto, ma anche la gestione e la manutenzione ordinaria di infrastrutture complesse di proprietà comunale, rispetto alle quali devono essere assicurati la corretta e puntuale esecuzione degli interventi manutentivi e la sicurezza dell'esercizio nel rispetto delle prescrizioni delle autorità competenti, con particolare riferimento all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali (ANSFISA). La gestione di tali infrastrutture da parte di un soggetto sottoposto al controllo analogo dell'Amministrazione proprietaria assicura un grado di tempestività e accuratezza nella programmazione e realizzazione degli interventi che un operatore terzo, vincolato ai soli obblighi contrattuali, potrebbe non garantire con pari efficacia.

1.4.8 Motivazioni aggiuntive sul ricorso ad affidamento in house

Sono da evidenziare, inoltre, le sinergie derivanti dall'affidamento congiunto dei servizi di trasporto pubblico locale e dei servizi di gestione della sosta.

L'affidamento in house disciplinato dal presente Contratto di servizio ha ad oggetto, accanto ai servizi di trasporto pubblico locale in senso stretto, anche i servizi complementari di gestione della sosta tariffata su strada, dei parcheggi di interscambio e delle strutture multipiano.

Tale scelta di affidamento unitario costituisce un elemento qualificante della strategia di mobilità dell'Amministrazione comunale e rappresenta un'ulteriore e autonoma ragione a sostegno della modalità di affidamento in house, in ragione delle sinergie operative, finanziarie e di politica della mobilità che ne derivano.

i) Integrazione funzionale dei servizi

Nel contesto di una grande area urbana come Napoli, caratterizzata da una viabilità complessa e da elevata densità abitativa, i servizi di trasporto pubblico locale e i servizi di gestione della sosta costituiscono elementi fisiologicamente correlati nell'ambito di un medesimo sistema di governo della mobilità urbana.

La gestione della sosta tariffata (che interessa circa 32.000 posti, articolati tra stalli su strada e numerose strutture multipiano e parcheggi di interscambio), infatti, costituisce un complemento funzionale e inscindibile del sistema del trasporto pubblico locale, ed è elemento essenziale per una gestione integrata della mobilità pubblica, ed in particolare per orientare la domanda di mobilità privata verso il trasporto pubblico e garantire l'efficacia delle politiche di decarbonizzazione della mobilità urbana perseguite dall'Amministrazione.

In particolare, i parcheggi di interscambio svolgono una funzione strutturale di cerniera tra la mobilità privata e il trasporto pubblico, agevolando il trasferimento modale dei pendolari provenienti dall'area metropolitana verso il sistema di trasporto mediante autobus, metropolitano e funicolare.

La circostanza che tali parcheggi siano gestiti dal medesimo operatore che eroga il servizio di trasporto pubblico consente un'integrazione operativa altrimenti irrealizzabile: orari di apertura dei parcheggi coordinati con gli orari di servizio di metropolitana e funicolare; possibilità di istituire sistemi tariffari integrati che permettano all'utente di acquistare un unico titolo di viaggio comprensivo di sosta e trasporto; informazione all'utenza sulle disponibilità di posti auto e sulle connessioni di trasporto pubblico veicolata attraverso un'unica piattaforma digitale (APP ANM GO).

Tali sinergie operative, che sono già parzialmente realizzate nella gestione attuale, potranno essere ulteriormente sviluppate nel sessennio di affidamento grazie al progetto MaaS4Naples, che prevede l'integrazione in un'unica piattaforma di Mobility as a Service di tutti i servizi di mobilità gestiti da ANM.

ii) Gestione della sosta come strumento di politica della mobilità urbana

Inoltre, l'affidamento congiunto dei servizi di TPL e della sosta ad un unico operatore interno consente altresì all'Amministrazione comunale di utilizzare la leva tariffaria della sosta come strumento coordinato di governo della domanda di mobilità, orientando le scelte modali dei cittadini verso il trasporto pubblico. La possibilità di modulare le tariffe della sosta in funzione della prossimità alle stazioni metropolitane e funicolari, di istituire tariffe agevolate per gli utenti in possesso di abbonamento TPL, di differenziare le tariffe per fasce orarie in coerenza con gli orari di punta del servizio di trasporto, e di riservare aree di sosta dedicate al car sharing e alla micromobilità condivisa integrata al TPL, presuppone un coordinamento strategico tra la programmazione del trasporto pubblico e la gestione della sosta che soltanto l'unitarietà dell'affidamento ad un operatore sottoposto al controllo analogo può assicurare in modo sistematico e tempestivo, ma anche efficiente sotto il profilo organizzativo.

In un contesto di affidamento separato — in cui il servizio di TPL fosse gestito da un operatore e la sosta da un altro, ovvero in cui il servizio di TPL fosse affidato a un operatore terzo selezionato mediante gara — il coordinamento tra le due dimensioni della mobilità urbana sarebbe necessariamente mediato da relazioni contrattuali tra soggetti portatori di interessi potenzialmente divergenti, con costi di transazione elevati e tempi di attuazione incompatibili con la tempestività richiesta dalle politiche di mobilità urbana.

iii) Razionalizzazione delle funzioni amministrative dei servizi

La gestione congiunta dei servizi di TPL e della sosta da parte di un unico operatore genera economie

di scopo che si riflettono positivamente sull'efficienza complessiva del sistema.

In particolare: le funzioni amministrative, di pianificazione, di gestione del personale, di controllo di gestione e di relazione con l'utenza sono condivise tra i due servizi, con una conseguente razionalizzazione dei costi generali; i sistemi informativi e tecnologici — piattaforma digitale, sistema di vendita e validazione dei titoli di viaggio, sistema di monitoraggio — possono essere sviluppati e gestiti in modo integrato, evitando duplicazioni e favorendo l'interoperabilità; le attività di contrasto all'evasione tariffaria del TPL e le attività di contrasto alla sosta irregolare possono essere coordinate e, ove possibile, integrate, massimizzando l'efficacia del controllo.

Tali processi di razionalizzazione non sarebbero replicabili in un modello di affidamenti separati, ove ciascun operatore sopporterebbe autonomamente i costi delle funzioni generali e dei sistemi informativi, con una duplicazione degli oneri a carico della finanza pubblica e dell'utenza.

2 ESITI DELLA PROCEDURA DI CONSULTAZIONE

La consultazione, secondo quanto previsto dalla Miura 4.7 dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019 si è svolta relativamente alle tematiche della qualità (Indicatori relativi alle Condizioni Minime di Qualità di cui alla Delibera ART 53/2024) e al Piano di Accesso al Dato, i cui contenuti sono riportati nelle apposite sezioni della presente Relazione.

2.1 SVOLGIMENTO DELLA CONSULTAZIONE

La procedura di Consultazione sulle Condizioni Minime di Qualità e sul Piano di Accesso al Dato si è svolta dal 13 al 28 gennaio 2026, tramite pubblicazione di avviso pubblico sul sito istituzionale del Comune di Napoli ed ha visto la trasmissione di un solo contributo di osservazione.

2.2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE

L'osservazione pervenuta, da un soggetto istituzionale si limita a fornire una serie di raccomandazioni per scelte e soluzioni in realtà già pienamente previste dai documenti di Consultazione che, pertanto vengono confermate.

Si riportano di seguito i contenuti del Contributo di osservazione al Documento di consultazione ricevuto. Per ogni punto segnalato (in corsivo) si riportano di seguiti le valutazioni di merito condotte:

a) "*un percorso vincolante di progressiva decarbonizzazione della flotta con tempistica definita e non meramente programmatica*". Richiesta che non riguarda il contratto di servizio ma il Piano investimenti del Comune di Napoli. In ogni caso, come descritto nella presente Relazione la flotta prevista fin dal primo anno è quasi esclusivamente elettrica e oltre il 90% delle percorrenze verranno svolte fina dal primo anno in modalità elettrica e per il resto quasi esclusivamente con autobus a metano. Solo una quota inferiore al 3% delle percorrenze totali verrà svolta con autobus diesel euro 6 e/o ibridi di recentissima acquisizione e quindi non sostituibili.
b) "*introduzione di penali ambientali in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi emissivi*". Si veda sopra;
c) "*correlazione degli obiettivi emissivi con il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria e con gli obblighi UE*". Si veda sopra;
d) "*Integrazione mobilità attiva – TPL. Si propone di includere nel contratto: 1 - trasporto bici su metro e funicolari in fasce orarie definite; 2 - parcheggi bici custoditi nei nodi di interscambio; 3 - sostegno alla ciclo-logistica urbana per l'ultimo miglio*". Tali tematiche saranno oggetto di approfondimento ed eventuale recepimento nell'ambito del Contratto di servizio, compatibilmente con le esigenze di sicurezza. Salvo il terzo punto che esula dall'affidamento in oggetto;
e) "*Accessibilità sociale. Si propone di introdurre: 1 - abbonamenti sociali su base reddituale; 2*

- abbonamento studenti annuale a costo calmierato; 3 - piena accessibilità per PMR e disabili in chiave non meramente normativa ma operativa (standard minimi e verifiche)". In merito ai titoli di viaggio agevolati (punti 1 d 2), oltre ai titoli già esistenti finanziati dalla Regione Campania (gratuità per gli studenti in base all'ISEE non superiore ad euro 35.000; agevolazioni per categorie protette) ulteriori agevolazioni potranno essere istituite dal Comune di Napoli, previo reperimento delle relative risorse a copertura dei minori ricavi tariffari, anche nell'ambito di validità del contratto di servizio. In merito all'accessibilità alle PMR (punto 3), oltre a richiamare quanto già previsto in merito alle specifiche CMQ nel documento in consultazione si precisa che le linee metropolitane sono completamente accessibili, i tram lo saranno con l'introduzione dei previsti nuovi tram e gli autobus sono tutti a pianale ribassato con pedana e area riservata ai disabili. Nell'ambito del Piano operativo dell'Accessibilità, che dovrà essere predisposto dalla società nel rispetto delle indicazioni del Comune di Napoli entro un anno dalla stipula del contratto di servizio, saranno previste specifiche procedure e attività formative obbligatorie che assicurino l'effettiva fruibilità del servizio e la necessaria informazione all'0utenza sulle modalità di fruirne e su eventuali indisponibilità e servizi sostitutivi;

f) "*Qualità del servizio e KPI (Keys Performance Indicator). Si chiede l'inserimento di indicatori misurabili su puntualità e frequenza, capacità di trasporto (carico), pulizia e manutenzione, gestione guasti, risposta ai reclami, tempi di risoluzione criticità, customer satisfaction*" Si segnala che tali indicatori sono tutti analiticamente e puntualmente previsti nel documento di consultazione, dove sono riportati anche gli standard previsti che però non sono sati oggetto di osservazioni.

g) "*Dati aperti (Open Mobility Data). Si chiede inserimento nel contratto dell'obbligo di pubblicazione in tempo reale, in formato aperto, dei seguenti dati: orari programmati vs. reali, ritardi, soppressioni, carico veicoli, guasti di linea, reclami ed esiti, indicatori manutentivi Questa previsione è in vigore nei principali operatori europei (Zurigo, Berlino, Parigi) e rafforza la trasparenza del servizio*". Si precisa che tale modalità di accesso al dato e i relativi indicatori sono puntualmente ed analiticamente descritte nelle CMQ e nel Piano di Accesso al Dato descritto nel Documento di Consultazione, ma non sono state oggetto di specifiche osservazioni di merito.

h) "*Piattaforma unica di mobilità (One-Stop Mobility App). Si propone l'integrazione in un'unica piattaforma digitale di orari, ticketing, percorso intermodale, gestione reclami, rimborsi automatizzati, abbonamenti, segnalazioni utenti*". Si segnala che tale funzionalità è già attiva nell'ambito della APP "ANM GO" attivata da ANM, salvo la gestione dei reclami e le segnalazioni degli utenti che saranno implementata successivamente e che sarà prevista come obbligo nell'ambito del Contratto di servizio;

i) "*Ruolo sanitario del TPL. Si richiama la necessità di esplicitare nel contratto di servizio il contributo del TPL alla riduzione degli inquinanti atmosferici, quale componente funzionale alla tutela della salute pubblica ai sensi dell'art. 32 Cost*." L'osservazione sarà recepita nelle

premesse del Contratto di servizio.

3 PREVISIONI IN MATERIA DI BENI STRUMENTALI

Il materiale rotabile utilizzato da ANM è costituito da:

- Autobus;
- Filobus;
- Tram;
- Treni metropolitani;
- Impianti funicolari.

Il parco rotabile è tuttora oggetto di un profondo rinnovo che sta coinvolgendo tutti i sistemi modali, per effetto delle molteplici linee di finanziamento pubbliche a disposizione per il rinnovo delle flotte, tra cui in particolare i contributi derivanti dal PSNMS e PNRR.

Il piano di acquisti con i predetti piani prevede entro il 2027 l'ingresso di:

- 400 autobus, di cui 302 elettrici acquistati da ANM al 100% con risorse pubbliche tutti entro il 2026;
- 50 nuovi tram totalmente contribuiti con risorse pubbliche di cui 10 entro il 2026;
- 23 nuovi treni per la Linea 1 della metropolitana acquistati dal comune di Napoli;
- 6 nuovi treni per la Linea 6 della metropolitana. È inoltre previsto che la fornitura arrivi ad un totale di 22 unità di trazione che potranno comporre 11 convogli a doppia composizione che potranno essere utilizzati a valle della realizzazione del Deposito attualmente in costruzione e del relativo prolungamento della linea che saranno disponibili oltre l'orizzonte del Piano esennale.

3.1 PARCO AUTOBUS

Il parco autobus a disposizione per il nuovo affidamento è costituito da 500 vetture di cui il 67% di proprietà, con un'età media di 2,8 anni al 2026. La tabella che segue illustra nel dettaglio il numero di veicoli per modello, alimentazione e classe dimensionale.
Con l'ingresso dei nuovi veicoli si stima di avere una flotta composta per oltre il 60% da veicoli elettrici in grado di percorrere il 75% delle percorrenze su gomma.

Modello	Alimentazione	Lunghezza (m)	Numero
BYD B11 EBUS 11	ELETTRICO BEV	10,8	**102**
BYD K119U EBUS 18	ELETTRICO BEV	18,8	**14**
BYD K9UD EBUS 12	ELETTRICO BEV	12,2	**55**
CITARO K 10 E6 D	DIESEL	10,7	**20**
CITY MOOD 10 E6	DIESEL	10,6	**55**
CITYMOOD 10 E6 D	DIESEL	10,6	**11**
CITYMOOD E6 CNG	METANO CNG	12,1	**20**
HIGER – MINI ELECTRIC BUS	ELETTRICO BEV	6,8	**30**
INDCAR MOBY CNG 7M	METANO CNG	7,0	**5**
INDCAR MOBY CNG 8 M	METANO CNG	8,0	**1**
IVECO EWAY 9	ELETTRICO BEV	9,5	**46**
IVECO STREETWAY CNG 12 M	METANO CNG	12,0	**25**
MOBI CITY 7	DIESEL	7,0	**13**
OTOKAR KENT C 10.8	DIESEL	10,8	**12**
OTOKAR.CENTRO C	DIESEL	5,9	**7**
URBANWAY 10 E6 CNG	METANO CNG	10,5	**13**
URBANWAY IBRIDO 12	IBRIDO DIESEL	12,0	**8**
VIVACITY 9 E6	DIESEL	9,4	**8**
ZONSON GRANTON	ELETTRICO BEV	8,5	**55**

Tabella 3-1 Composizione del parco autobus completo ANM al 2026

Tuttavia, si è valutato che per l'effettivo esercizio di superficie del servizio **sarà sufficiente un parco di 400 autobus** così composto:

- 77% autobus elettrici di varie dimensioni;
- 16% Autobus Metano CNG;
- 7% Autobus diesel e ibridi.

In termini di classe dimensionale:

- 4% autobus snodati;
- 56% Autobus normali (10-12 metri);
- 40% autobus corti o medi.

Modello	Alimentazione	Lunghezza (m)	numero
BYD B11 EBUS 11	ELETTRICO BEV	10,8	102
BYD K119U EBUS 18	ELETTRICO BEV	18,75	14
BYD K9UD EBUS 12	ELETTRICO BEV	12,2	55
HIGER – MINI ELECTRIC BUS	ELETTRICO BEV	6,8	30
ZONSON GRANTON	ELETTRICO BEV	8,5	55
IVECO EWAY 9	ELETTRICO BEV	9,5	46
CITARO K 10 E6 D	DIESEL	10,66	9
CITYMOOD E6 CNG	METANO CNG	12,1	20
INDCAR MOBY CNG 7M	METANO CNG	7	5
INDCAR MOBY CNG 8 M	METANO CNG	8	1
IVECO STREETWAY CNG 12 M	METANO CNG	12	25
URBANWAY 10 E6 CNG	METANO CNG	10,47	13
URBANWAY IBRIDO 12	IBRIDO DIESEL	12,04	8
VIVACITY 9 E6	DIESEL	9,35	8
TOTALE			**391**

Tabella 3-2 Composizione del parco autobus impiegato ANM 2027-2031

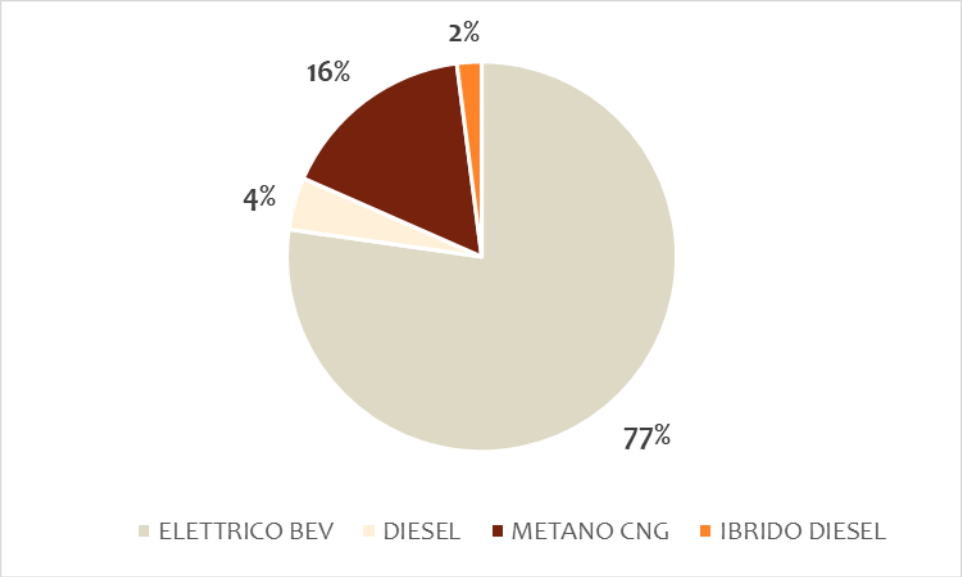

Grafico 3-1 Articolazione del parco per classe di emissione Anno 2026

Al parco autobus si somma la flotta di **filobus**, costituita da 37 Ansaldo Breda F19H da 12 m e con 90 posti ciascuno. Il parco filobus, interamente di proprietà, ha un'età media al gennaio 2026 di 23,6 anni.

L'elevata età media dei filobus e i maggiori costi di esercizio determinati sia dalla minore velocità commerciale sia dai costi dell'infrastruttura richiederanno una valutazione sulla opportunità e convenienza della prosecuzione servizi filobus e quindi del rinnovo della flotta, ovvero la loro trasformazione in linee esercite con autobus ad alimentazione elettrica.

3.2 PARCO TRAM

Il parco tram sarà oggetto di completa sostituzione e ampliamento:

- 22 sono Ansaldo Breda Sirio da 20m e 155 posti ciascuno, tutti di proprietà e con un'età media al gennaio 2026 di 20,4 anni e saranno dismessi entro la fine del 2026;
- Il parco sarà progressivamente costituito da tram Bozankaya con lunghezza di 30 metri e 274 posti, acquistati dal Comune di Napoli e Concessi in usufrutto gratuito ad ANM. Complessivamente saranno acquistati 50 nuovi tram, di cui: 10 nel 2026, altri 15 nel 2027, 7 nel 2028 (per un totale di 32), 8 nel 2029 e 10 nel 2030.

3.3 PARCO TRENI METROPOLITANI

Il parco treni è suddiviso per linea.

Per quanto concerne la linea 1, il parco rotabile è costituito interamente da elettrotreni composti da 6 carrozze. Il parco ad inizio 2026 è composto da 19 treni che cresceranno progressivamente per arrivare entro il 2027 a 23 treni.

Diversamente per la linea 6, sono a disposizione due modelli:

- Il modello Ansaldo LTR90 corrispondenti a vecchie vetture LTR90 revampizzate;
- UT Hitachi da 39m che saranno forniti tra il 2026 e il 2028 nell'ambito del contratto di fornitura sottoscritto tra Comune di Napoli e Hitachi.

Per il servizio della Linea 6, si prevede:

- per il 2026, l'utilizzo di 2 treni revampizzati (frequenza 20 minuti);
- per il 2027, l'utilizzo di 3 treni nel primo semestre e 4 dal secondo semestre: 2 treni Hitachi e 2 modelli revampizzati e, progressivamente, 3 treni Hitachi potendo assicurare una frequenza 13 minuti e 10 minuti nelle ore di punta;
- per il 2028-2031, con l'utilizzo di 4 treni Hitachi in composizione singola ed una maggiore velocità commerciale la frequenza salirà a 9 minuti nell'ora di punta (4 treni) e 12 minuti nella morbida (3 treni).

Le limitazioni infrastrutturali (in mancanza di un deposito per i treni che costringe ad utilizzare i binari di servizio come ricovero notturno e area di manutenzione) non consentono un servizio più intenso di quello sopra descritto.

Tipologia (Marca e Modello)	Carrozze	2026	2027	2028	2029	2030	2031
ANSALDO LTR90	*2*	*4*	*2*	*0*	*0*	*0*	*0*
UT HITACHI	*3*	*1*	*2*	*4*	*4*	*4*	*4*
Totale		***5***	***4***	***4***	***4***	***4***	***4***

Tabella 3-3 Composizione del parco treni Linea 6 impiegato ANM 2026-2031

3.4 BENI IMMOBILI

3.4.1 Rimesse

Complessivamente per il servizio di superficie sono utilizzate 4 Rimesse con una dimensione complessiva di circa 126.000 metri quadri, oggi utilizzata anche per il servizio extraurbano. Un deposito è destinato ai veicoli tramviari ed uno è utilizzato sia per gli autobus, sia per i filobus. È inoltre presente un sito destinato ad officina.

Per i servizi di Metropolitana, la Linea 1 Dispone di un deposito Officina presso il capolinea di Piscinola-Scampia, dove è situata anche la centrale di controllo. L'impianto di deposito si estende su un'area di circa 46.000 m², che congiuntamente all'officina di manutenzione raggiunge i 117.730 m².

È in corso l'ampliamento dell'attuale deposito dei mezzi di trazione e la realizzazione di una nuova officina di manutenzione, che sarà in grado di ospitare 12 tratte di binari per la manutenzione dei treni e di compiere le attività di magazzino, servizi e impianti. Ulteriori 6 tratte di binari saranno riservate al ricovero e lavaggio dei convogli.

Il PCO (posto centrale operativa) della linea 1 si trova presso la stazione di Colli Aminei, capolinea della prima tratta insieme a Vanvitelli, e consiste in una sala di controllo e gestione della metropolitana con diverse postazioni: da qui si controlla il flusso dei passeggeri all'interno delle stazioni e l'affollamento delle banchine; si segue il percorso dei treni nelle gallerie; si controlla la corrente elettrica sulla linea; e si interviene in caso di guasti

Mentre per la Linea 6, come sopra riportato, il Deposito deve ancora essere realizzato ed oggi sono utilizzati gli spazi al capolinea per il rimessaggio e la manutenzione, elemento che limita fortemente le potenzialità dell'infrastruttura.

3.4.2 Funicolari

Gli impianti funicolari gestiti da ANM sono 4:

1. **Funicolare Centrale** (Vomero - Centro storico) della città. La linea si estende su una lunghezza di 1.270 metri, con pendenza media del 13% e due fermate intermedie, ed è percorsa da due treni, ciascuno composto da 3 vetture e con capacità massima di 450 passeggeri. Nei giorni feriali oltre 28mila persone utilizzano il servizio, circa 10mila nei festivi;

2. **Funicolare di Chiaia** (Via Cimarosa/Vomero-Chiaia). Il percorso si estende su una lunghezza di 536 metri, con due fermate intermedie e una pendenza costante del 29%. In linea due treni di due vetture ciascuno con capacità massima di 300 passeggeri. In media utilizzano il servizio circa 15mila passeggeri nei giorni feriali e 5.000 in quelli festivi;
3. **Funicolare di Montesanto** (Vomero - Piazzetta Montesanto). Il percorso si estende su una lunghezza di circa 825 metri, con una fermata intermedia e una pendenza media del 20%. In linea due treni di due vetture ciascuno con capacità massima di 300 passeggeri. In media utilizzano il servizio circa 12.500 viaggiatori nei giorni feriali e 4.000 in quelli festivi;
4. **Funicolare di Mergellina**. La linea si estende su una lunghezza di 570 metri, con pendenza media del 16% e massima del 46% con tre fermate intermedie ed è percorsa da due treni, ciascuno composto da 1 vettura e con capacità massima di 60 passeggeri. In media utilizzano il servizio circa 3.500 viaggiatori nei giorni feriali e 2.000 in quelli festivi.

Voce	Centrale	Chiaia	Montesanto	Mergellina
Lunghezza	1270 m	536 m	825 m	570 m
Dislivello	170 m	161 m	168 m	147 m
Scartamento	1435 mm	1435 mm	1435 mm	1000 mm
Scartamento				
Pendenza max	13%	29%	23%	46%
Pendenza media	13%	29%	20%	16%
Frequenza	10 min	10 min	10 min	10 min
Capacità treno	450 pax	300 pax	300 pax	60 pax
Numero Vetture per treno	3	2	2	1
Proprietà dell'impianto	Comune di Napoli	Comune di Napoli	Comune di Napoli	Comune di Napoli
Proprietà del Materiale rotabile	Comune di Napoli	Comune di Napoli	Comune di Napoli	Comune di Napoli
Eventuale Canone riconosciuto al proprietario	€ 189.000 contratto Napoli Holding			

Tabella 3-4 Caratteristiche tecniche delle Funicolari

3.4.3 Rete Tramviaria

La rete tramviaria si estende per 10,6 km su scartamento ordinario ed elettrificazione a 750 volt, con tre linee in esercizio.

È in corso di completamento il prolungamento da Riviera di Chiaia a piazza Sannazzaro che porterà la lunghezza totale della rete a km 14,8 km nel corso del 2026 e di un ulteriore chilometro dal 2028 fino al deposito di Via Puglie.

Per il servizio tramviario è utilizzata in via esclusiva la rimessa di San Giovanni a Teduccio. Con lo sviluppo del servizio ed il completamento della linea di connessione con la Rimessa di Via Puglie ed il contestuale adeguamento della stessa, parte dei veicoli e delle attività manutentive si svolgeranno presso tale Rimessa ad uso promiscuo tra autobus e tram.

3.4.4 Rete filoviaria

La Rete filoviaria urbana si sviluppa per una lunghezza complessiva di 42 km di bifilare (considerando separatamente andata e ritorno).

La Rimessa utilizzata per i filobus è quella di Carlo III (sita in via Bernardo Tanucci).

3.4.5 Impianti di fermata

La rete di superficie di ANM è costituita da circa 1.650 fermate delle quali:

- 665 dotate di pensilina modello Hydra gestite da IGP Decaux;
- 16 dotate di pensilina modello Foster (12 triple e 4 singole).

4 DISCIPLINA DEL PERSONALE PREPOSTO ALL'EROGAZIONE DEL SERVIZIO

Gli FTE (Full Time Equivalent) impiegati da ANM al 31/12/2024 sui servizi di TPL urbani della Città di Napoli e che saranno ancora in forza all'1/1/2026 è pari **1.597 in totale**[3] di cui:

- 412 autisti;
- 82 macchinisti;
- 166 addetti di stazione;
- 88 addetti al movimento;
- 299 addetti alla manutenzione dei rotabili e dell'infrastruttura;
- 112 addetti alla vendita e verifica dei titoli di viaggio;
- 150 addetti all'esercizio delle funicolari, ascensori e scale mobile pubbliche;
- 13 addetti di deposito;
- 149 addetti di amministrazione;
- 50 quadri amministrativi e dirigenti.

La seguente tabella riporta nel dettaglio l'articolazione del personale, espresso in FTE (*Full Tiem Equivalent*) per singola modalità. Nella tabella non sono compresi gli FTE destinati ai servizi di TPL extraurbani (oggetto di altro affidamento), né quelli destinati ai servizi di gestione della Sosta che rientrano nel medesimo affidamento ma per i quali viene redatto un PEF a parte e che non sono oggetto della presente Relazione di Affidamento.
In particolare:

- gli addetti indiretti (amministrativi e quadri) sono stati allocati sui servizi di TPL urbano per una quota del 77,0% (il 10% sui servizi extraurbani, il 12% sulla sosta e l'1% sugli altri servizi);
- gli addetti promiscui tra servizi di TPL urbani ed extraurbani (verifica dei titoli di viaggio) sono sati allocati sui servizi di TPL urbano per una quota dell'85,0% (il 15 sui servizi extraurbani);
- gli addetti promiscui tra servizi di superficie urbani ed extraurbani (movimento e manutenzione rotabili di superficie su gomma) sono sati allocati sui servizi di TPL urbano per una quota dell'80,0% (il 20% sui servizi extraurbani).

[3] Per la redazione del PEF si è proceduto ad una riclassificazione del personale rispetto a quanto previsto in contabilità regolatoria, allocando parte del personale indiretto sui servizi extraurbani e rimodulando le percentuali di attribuzione ai singoli servizi in modo più coerente rispetto all'effettivo fabbisogno e impiego.

Categoria	Autobus	Filobus	Tram	Linea 1	Linea 6	Funi-colarl	Totale
Autisti-Guida	412	35	33	2	0	5	488
Macchinisti-Guida	0	0	0	70	12	0	82
Movimento	65	2	2	14	4	0	88
Deposito	8	0	1	4	0	0	13
Amministrazione	64	6	7	55	3	13	149
Manutenzione rotabili superficie	91	3	17	0	0	0	111
Manutenzione rotabili metro	0	0	0	32	6	26	64
Manutenzione infr. tram/filobus	0	8	25	0	0	0	33
Manutenzione infr. metro	0	0	0	83	7	1	91
Addetti di stazione	0	0	0	134	32	0	166
Gestione funicolari	0	0	0	0	0	150	150
Verifica titoli di viaggio	91	3	3	14	0	1	112
Staff/Quadri	19	1	1	22	1	6	50
Totale	**750**	**58**	**89**	**430**	**65**	**202**	**1597**

Tabella 4-1 Personale ANM impiegato sui servizi urbani, per modalità, al 31/12/2024 (esclusi pensionamenti 2025). (Fonte: ANM e COREG)

Nell'ambito dei sei anni di Piano, l'evoluzione prevista del personale è riportata nella Tabella 4-2.

L'incremento del personale è previsto solo per il personale di condotta (autisti e macchinisti) per le maggiori percorrenze previste e degli addetti di stazione per le esigenze connesse all'apertura di nuove stazioni e/o prolungamenti di orario di apertura delle stesse. Contenuti incrementi sono previsti anche nella manutenzione rotabili metropolitani e della manutenzione dell'infrastruttura della metropolitana (in relazione all'estensione della rete) per tenere conto dello sviluppo della flotta, della rete e della produzione.

È, inoltre previsto il potenziamento di alcune figure di coordinamento e controllo necessarie anche per adeguarsi alle prescrizioni ANSIFISIA per i servizi ad impianti fissi (complessivamente 8 FTE Dirigenziali/Quadri con diverse specializzazioni di cui 4 impiegate traversamente su tutte le modalità e 4 solo sull'area Ferro)[4].

Il resto del personale (Amministrazione, Staff, Movimento, Verifica titoli di viaggio, Manutenzione rotabili di superficie), viene mantenuto fisso per tutta la durata dell'affidamento, riducendone così significativamente l'incidenza rispetto alle percorrenze, con impatto positivo sull'efficienza. In particolare:

- per gli <u>addetti alla manutenzione dei rotabili</u> è invece previsto il blocco del turn over con ricorso alla manutenzione esterna per i fabbisogni incrementali. La riduzione del personale di manutenzione è contenuta in considerazione dell'età del personale stesso e dei criteri di pensionamento applicati. Ulteriori riduzioni potranno essere effettuate tramite

[4] Complessivamente nel corso del 2026 è prevista l'assunzione da parte di ANM di 12 figure Dirigenziali/Quadri, di cui 2 destinate esclusivamente ai servizi di sosta, 5 su tutte le attività aziendali (compresi i servizi extraurbani e la sosta) pari a 3 FTE per i servizi urbani di TPL e 5 solo sull'area Ferro.

prepensionamenti o uscite volontarie;

- per gli addetti alle funicolari si prevede una progressiva riduzione (da 150 a 120 addetti diretti), per effetto dell'introduzione dell'automazione degli impianti, con relativa riconversione come personale di stazione delle metropolitane.

Qualifica	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Autisti-Guida	652	704	762	771	783	781
Macchinisti-Guida	96	119	141	141	141	141
Movimento	93	97	99	97	96	96
Deposito	14	15	16	16	16	16
Amministrazione	151	150	152	150	149	149
Manutenzione rotabili superficie	111	111	111	110	109	109
Manutenzione rotabili metro	64	65	71	71	71	71
Manutenzione infrast. tram/filobus	33	33	33	33	33	33
Manutenzione infrastruttura metro	91	92	97	97	97	97
Addetti di stazione	195	209	209	209	209	209
Gestione funicolari	150	122	118	112	110	110
Verifica titoli di viaggio	116	117	116	112	113	113
Staff/Quadri	60	60	60	60	61	60
Totale	**3852**	**3921**	**4013**	**4008**	**4018**	**4016**

Tabella 4-2 Evoluzione prevista del personale ANM impiegato sui servizi urbani 2026-2031

L**a produttività media del personale crescerà del 32% nel corso dei sei anni di pian**o (da 11.668 vetture*km/addetto a 15.374 vetture*km/addetto).

5 OBIETTIVI DEL CDS

5.1 MONITORAGGIO DEL SERVIZIO

In coerenza con i "principi generali" del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (art. 3, comma 2) il Contratto di servizio prevede un articolato sistema di monitoraggio e verifica delle prestazioni effettivamente raggiunte da ANM, costituito da:

- gli indicatori di qualità, sulla base di quelli previsti dalla Delibera ART 53/2024;
- gli indicatori-chiave di prestazione (*Key Performance Indicators*, di seguito: KPI), a partire da quelli previsti dalla regolazione vigente (Annesso 7 alla delibera n. 154/2019).

Le Modalità di monitoraggio, in coerenza con il Piano di Accesso al Dato, prevedono anche una adeguata pubblicazione, a fini di trasparenza dei risultati di gestione conseguiti.

Il Monitoraggio si svolgerà:

- per gli indicatori connessi alla produzione del servizio sono rilevati, a regime (entro sei mesi dall'avvio del Contratto di servizio), tramite un sistema di monitoraggio automatico del servizio effettivamente erogato (AVM) i cui dati sono rendicontati, nel rispetto del Piano di Accesso al Dato e delle specifiche di cui al Contratto di servizio, nell'ambito della Reportistica di monitoraggio del servizio;
- per gli indicatori connessi al funzionamento degli apparati di vendita, tramite sistema di autodiagnostica;
- per i KPI di natura economica e tecnica, attraverso la reportistica trimestrale predisposta dall'Impresa Affidataria;
- per gli altri Indicatori, tramite osservazione diretta a bordo delle vetture e alle fermate da parte del personale dell'EA o da altri soggetti da questo incaricati.

Tutti i dati contenuti nella reportistica mensile saranno oggetto di analisi da parte dell'EA e oggetto di confronto con l'IA entro un mese dalla loro trasmissione.

In particolare, l'osservazione diretta a bordo e alle fermate è realizzata tramite apposite rilevazioni, che, al fine di assicurare la rappresentatività dei dati rilevati dovranno rispettare i seguenti parametri minimi:

a) le rilevazioni a bordo dei mezzi di superficie sono condotte su almeno 500 corse/anno nel rispetto dei seguenti vincoli minimi:
    - non più di un terzo delle corse possono essere rilevate nello stesso mese;
    - almeno il 20% delle vetture (da numero di matricola) devono essere controllate;
    - le corse rilevate devono riguardare almeno 10 diverse linee.

b) le rilevazioni a bordo dei mezzi della metropolitana sono condotte su almeno 300 corse/anno

nel rispetto dei seguenti vincoli minimi:

- non più di un terzo delle corse possono essere rilevate nello stesso mese;
- almeno il 20% dei treni (da numero di matricola) devono essere controllati;
- le rilevazioni alle fermate dei servizi di superficie nel corso dell'anno devono essere pari ad almeno 300 nel rispetto dei seguenti vincoli minimi:
- una fermata non può essere rilevata più di tre volte e non più di una volta nello stesso mese;
- almeno il 10% delle fermate devono essere controllate;
- le fermate rilevate devono riguardare almeno 10 diverse linee.

c) le rilevazioni alle stazioni della metropolitana nel corso dell'anno devono essere pari ad almeno 200 nel rispetto dei seguenti vincoli minimi:

- una stazione non può essere rilevata più una volta nello stesso mese;
- almeno il 50% delle stazioni deve essere controllato;

d) le rilevazioni alle stazioni delle funicolari nel corso dell'anno devono essere pari ad almeno 100 nel rispetto dei seguenti vincoli minimi:

- ogni una stazione non può essere controllata più una volta nello stesso mese;
- tutte le stazioni (anche intermedie) devono essere controllate.

Fermo restando che la verifica degli indicatori di qualità (CMQ) sarà effettuata con le modalità di cui al paragrafo precedente, il controllo del rispetto delle obbligazioni assunte dall'Impresa Affidataria nell'ambito del Contratto sarà effettuata altresì:

- attraverso la verifica indipendente dei dati forniti calcolati con il supporto di sistemi tecnologici gestiti dall'IA, il cui accesso deve essere garantito all'EA;
- sulla base della documentazione fornita dall'Impresa Affidataria nell'ambito e a corredo dei Rapporti periodici di cui al paragrafo precedente;
- tramite ispezioni e verifiche svolte dall'EA tramite da personale abilitato per legge o ancora tramite società terze.

5.2 CONDIZIONI MINIME DI QUALITÀ (CMQ)

Nella delibera n.53/2024 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha indicato le Condizioni Minime di Qualità del Servizio (CMQ) individuando i fattori di qualità e relativi indicatori, disciplinando modi, responsabilità e tempi di rilevazione e definendo i livelli e le condizioni minime.

Ai sensi della precitata delibera, le CMQ riguardano in particolare:

- l'integrazione intermodale;
- la conformità del materiale rotabile (disponibilità posti);
- l' offerta del servizio (regolarità, puntualità, affidabilità);
- i canali di vendita (accessibilità commerciale, contrasto evasione tariffaria);
- la sostenibilità ambientale;
- le informazioni all'utenza e trasparenza;
- la pulizia del materiale rotabile e delle infrastrutture;
- la sicurezza del viaggio e del viaggiatore;
- l'accessibilità, anche delle PMR.

Gli indicatori e gli standard saranno riportati in uno specifico allegato al contratto di servizio che riporterà nel dettaglio le modalità di rilevazione e di individuazione degli standard e delle non conformità, nonché le relative penali ove applicabili.

Gli obiettivi relativi alla regolarità, puntualità e affidabilità sono stati posti in significativo miglioramento rispetto ai dati attuali che sono tuttavia dichiarati dal Gestore e non derivano da dati rilevati automaticamente e verificabili dall'Ente Affidante. Al termine del primo anno di affidamento i risultati saranno oggetto di verifica e confronto ed eventualmente saranno ridefiniti gli obiettivi secondo una logica di progressismo miglioramento.

5.2.1 Applicazione delle Penali

Le Penali, laddove previste, sono calcolate a partire dalla formula indicata nella Misura 5 della Delibera ART n. 53/2024:

$$P_x = \alpha\,[P_u \cdot (CMQ_x - L_{x)} \cdot K_x \cdot R_x]$$

Dove:

- *α = coefficiente di gradualità, che considera una riduzione decrescente della penale in relazione all'applicazione graduale delle Misure di cui al presente atto. Il coefficiente assume un valore pari a 0,5 il primo anno di applicazione delle Penali; 0,8 il secondo anno e un valore pari a 1 a partire dal terzo anno di affidamento in poi.*
- *P_u = importo unitario della penale, stabilita dall'EA;*
- *CMQ_x = livello minimo di prestazione richiesto per il singolo indicatore per ogni anno x;*
- *P_x= penale finale totale relativa all'indicatore;*
- *L_x = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo;*

- *K_x= coefficiente di mitigazione della penale, espresso secondo la formulazione di seguito:*

$$K_x = \begin{cases} 0{,}1 \; per \; \Delta_x \geq 0{,}9 \\ 1 - \Delta_x \; per \; 0 < \Delta_x \geq 0{,}9 \\ 1 \; per \; \Delta_x \leq 0 \end{cases}$$

- *Δx = variazione annuale delle prestazioni espresso come:*

$$\Delta_x = \frac{L_x - L_{(x-1)}}{L_{(x-1)}}$$

- *Lx = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno x di calcolo;*
- *L(x-1) = valore medio annuo dell'indicatore conseguito al termine dell'anno precedente a quello di calcolo, (x-1).*
- *Rx = coefficiente annuale incrementale per reiterazione della non conformità non inferiore a quanto derivante dalla seguente formulazione:*

$$R_x = 1 + 0{,}05 \cdot n$$

dove: *n = numero di anni consecutivi (al netto quindi del primo) nei quali è registrato per il singolo indicatore un livello L_x inferiore alla CMQ.*

Le penali, con gli importi indicati per ciascun indicatore, si applicano con cadenza annuale.

5.2.2 Indicatori previsti e Obiettivi

Gli indicatori saranno misurati e verificati con riferimento:

- **al servizio afferente alla domanda di trasporto rilevante**: corse effettuate nella c.d. fascia pendolare – per i giorni della settimana dal lunedì al venerdì – e specifiche corse di frequentazione elevata in un giorno feriale medio;
- **al servizio afferente alla domanda di trasporto non rilevante**: totalità delle corse al netto di quelle inerenti i servizi a domanda rilevante, per intera giornata – tutti i giorni della settimana.

Saranno, altresì, condotte dall'Ente Affidante indagini di *customer satisfaction* con cadenza annuale finalizzate a monitorare il livello di soddisfazione dell'utenza ed il livello di qualità attesa, coinvolgendo le associazioni di consumatori.

Inoltre, gli indicatori saranno misurati e oggetto di distinte penali per le modalità di esercizio:

- superficie (Autobus, Tram e Filobus);
- metropolitana (Linea 1 e Linea 6);
- funicolari.

Gli indicatori relativi alle "infrastrutture" sanno rilevati in riferimento alle stazioni della metropolitana e delle funicolari.

Di seguito si indicano le CMQ che saranno riportate nel contratto di servizio.

Fattore di qualità	Indicatore	Descrizione	Livello Obiettivo	Modalità di rilevazione
Integrazione modale e tariffaria	**Trasporto integrato (TI)**:	% tra le percorrenze svolte con veicoli che consentono il trasporto a bordo di biciclette/monopattini e il volume di produzione totale	100% (metro e funicolari) 0% (Bus e tram)	Documentale
	Integrazione tariffaria dei titoli di viaggio (ITV)	% di titoli di viaggio utilizzabili sui servizi di TPL oggetto del CdS e aventi caratteristiche di integrazione tariffaria con altri servizi di TPL sul totale delle tipologie di titoli di viaggio resi disponibili per l'utenza	In base agli attuali titoli di viaggio previsti dalla Regione	Documentale
Produzione, Puntualità e Affidabilità	**Conformità della potenzialità del servizio (POT)**	% delle corse effettuate con un'offerta in termini di posti*km conforme rispetto a quanto previsto dal CdS in termini di offerta minima	100%	AVM
	Affollamento del servizio (AFF)	% delle corse esercite con un livello di affollamento inferiore alla soglia massima accettabile di occupazione del mezzo definita dall'EA	90%	Conta-passeggeri e Indagini
	Conformità del sistema di monitoraggio (AVM)	% del servizio erogato e rilevato dai sistemi di monitoraggio sul totale del servizio erogato	99% (dal secondo anno)	AVM
	Conformità del sistema di rilevazione dei dati (RIL)	% delle corse per le quali risultano rilevati i passeggeri rispetto al totale delle corse che, in base a quanto disciplinato dal CdS, è previsto che siano effettuate con mezzi dotati di conta-passeggeri	98% (dal secondo anno)	AVM
Offerta del servizio	**Puntualità (servizi ad orario)**	% delle corse non partite in anticipo dal capolinea di partenza e/o arrivate alle località di rilevazione entro 5 minuti (servizi urbani)	95%	AVM
	Regolarità (servizi a frequenza)	% tra numero di corse regolari ai capolinea e principali fermate (+/-20% per autobus e +/-10% per metro)/effettuate (Sono escluse le corse soppresse o modificate per cause di forza maggiore. Sono considerate puntuali le corse adeguatamente sostituite)	Superficie: • 92% (1° anno) • 95% (dal 2° anno) Metro: 99%	AVM

Fattore di qualità	Indicatore	Descrizione	Livello Obiettivo	Modalità di rilevazione
	Affidabilità:	% tra il numero di corse effettuate e il totale delle corse previste da PdE	Superficie: 98% Metro: 99%	AVM
Accessibilità commerciale e Contrasto all'Evasione Tariffaria	**Canali di vendita (ACV)**:	n. min. (3) canali di vendita di cui (1) telematico e (2) di terra;	100%	Indagine
	Disponibilità/funzionamento dei sistemi di biglietteria telematica (BTEL)	Se non si verificano interruzioni contemporanee dei SBT superiori alle 12 ore consecutive (oppure superiori alle 8 ore laddove sia previsto un solo SBT)	100%	Documentale
	Funzionamento delle biglietterie automatiche (BAUT)	% di guasti risolta in meno di 24h	100%	Documentale
	Funzionamento validatrici (VAL):	% di guasti risolta in meno di 24h	100%	Documentale
	Esecuzione dei controlli di contrasto all' Evasione tariffaria (H_CTR)	Esecuzione controlli (% di ore-uomo di attività di controllo effettuate rispetto al totale delle ore di attività programmate)	100%	Documentale
Accessibilità mezzi (anche PMR) / /	**Disp. Servizi PMR**	% di corse effettivamente fruibili dalle PMR rispetto alle corse totali programmate come accessibili alle PMR	100%	Indagine
Sostenibilità Ambientale	**Sostenibilità parco mezzi (SP)**:	% di veicoli a ridotto impatto ambientale rispetto al totale di mezzi previsti dal parco veicolare	100%	Documentale
	Intensità emissiva (IE):	% tra le emissioni complessive annue di gas serra, derivanti dallo svolgimento del servizio di TPL interessato, e l'offerta di servizio totale	Definito Annualmente	Documentale
	Efficienza energetica (EE):	Rapporto tra il consumo energetico totale (CEt) derivante dallo svolgimento del servizio di TPL interessato e l'offerta di servizio totale	Definito Annualmente	Documentale
Informazioni all'utenza	**Info utenza ante-viaggio (INFO_AN)**	cfr. Tabella n.1 del. Art 53/2024	99% con il 100% dei dati	Indagine
	Info utenza durante viaggio (INFO_DU)	cfr, Tabella n. 2 del art. 53/2024;	99% con il 100% dei dati	Indagini
Pulizia del materiale rotabile e delle infrastrutture	**Cicli programmati di pulizia (PUL)**	% di interventi di pulizia eseguiti rispetto a quelli previsti e puntualmente individuati nel CdS	100%	Documentale
	Conformità cicli pulizia eseguiti (PUL_CONF)	% di interventi di pulizia valutati come conformi a quanto indicato nel CdS.	99%	Indagini

Fattore di qualità	Indicatore	Descrizione	Livello Obiettivo	Modalità di rilevazione
Dotazioni Tecnologiche	**Dotazione clima (CLIMA)**	% di veicoli dotati di impianto di climatizzazione/condizionamento sul totale	100% Escluso filobus	Documentale
	Funzionamento clima (CLIMA_FUNZ)	% di veicoli con impianti funzionanti	100%	Indagini
	Dotazioni tecnologiche (TENCO)	% di veicoli dotati di impianto tecnologico (es. Videosorveglianza, pannelli informativi ecc.) sul totale	Definito annualmente in base al parco	Documentale
	Funzionamento dotazioni tecnologiche (TECNO_FUNZ)	% di veicoli con impianti funzionanti rispetto al numero di quelli che ne sono dotati	99%	Indagini

Tabella 5-1 Indicatori CMQ

Al contratto di servizio verranno inoltre allegati i seguenti Piani previsti dalla Delibera ART 53/2024i:

a) Piano d'intervento per Servizi Sostitutivi

b) Piano di Controlleria

c) Piano Operativo per la sicurezza e assistenza

d) Piano Operativo Accessibilità

e) Piano di intervento vendita

f) Piano per la Lingua inglese

5.3 INDICATORI DI KPI

In coerenza con i "principi generali" del decreto legislativo 23 dicembre 2022, n. 201 (art. 3, comma 2) il Contratto di servizio prevede un articolato sistema di monitoraggio e verifica delle prestazioni effettivamente raggiunte da ANM, costituito dagli indicatori di qualità (e dalle reportistica richiamata dal Piano di Accesso al Dato e sintetizzato in una serie di indicatori-chiave di prestazione (*Key Performance Indicators*, di seguito: KPI), a partire da quelli previsti dalla regolazione vigente (Annesso 7 alla delibera n. 154/2019) e che potranno essere integrati da altri, anche su indicazione dell'ART, soggetti a monitoraggio periodico e ad adeguata pubblicazione, a fini di trasparenza dei risultati di gestione conseguiti.

5.3.1 Descrizione degli indicatori

In riferimento alla Misura 16 (Determinazione degli obiettivi di efficacia e efficienza) dell'Allegato A alla Delibera ART 154/2019, nonché dell'Annesso 7 alla medesima delibera, sono stati individuati una serie di indicatori (Key Performance Indicator, di seguito "KPI") ed i relativi livelli obiettivo.

Nelle seguenti tabelle si riportano le descrizioni dei KPI individuati (oltre a quelli relativi alla qualità, già descritti nel precedente paragrafo) e successivamente gli obiettivi fissati per ciascun KPI e ciascuna annualità, distinti per modalità di servizio.

Efficienza Operativa		
KPI	**Formulazione**	**Note**
Costo operativo per vettura-km	costo operativo/ vett-km (PEA)	Il costo operativo è costituito dalla sommatoria di: costo del personale, costo di manutenzione, costo di trazione, costi di acquisizione di servizi da terzi, altri costi operativi, Sono esclusi: i costi di accesso all'infrastruttura, penali contrattuali e i costi di locazione del materiale rotabile. *vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico*
Costo operativo per Posto-km	costo operativo/ posti-km (totali)	

Tabella 5-2 Descrizione KPI di Efficienza Operativa

Efficienza - Produttività		
KPI	**Formulazione**	**Note**
Costo del lavoro totale per numero di addetti totali	costo del lavoro totale/ n. addetti totali	Il costo del lavoro totale è dato dalla somma del costo del lavoro del personale operativo, di manutenzione e addetto ad altre mansioni. Gli addetti operativi si riferiscono al personale addetto alla guida. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti operativi, di manutenzione e addetti ad altre mansioni. Gli addetti sono misurati in Full Time Equivalent. Gli addetti totali sono dati dalla somma degli addetti direttamente attribuiti alla specifica business unit e della quota parte di addetti alle funzioni comuni. vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico
Produzione per numero di addetti operativi	vett-km (PEA)/ n. addetti operativi	
Produzione per numero di addetti totali	vett-km (PEA)/ n. addetti totali	
Efficienza della rete di trasporto di superficie	vett-km (PEA)/ vett-km totali	vett-km totali tengono conto di corse tecniche, da/per deposito, riposizionamenti, ecc. (produzione fuori servizio) vett-km (PEA) = servizio da PEA teorico

Tabella 5-3 Descrizione KPI di Efficienza Produttività

Efficacia - Redditività		
KPI	**Formulazione**	**Note**
Ricavi da traffico per vett-km	ricavi da traffico/vett-km (cons)	I ricavi indicati sono pari agli importi a consuntivo nell'anno espressi in euro degli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA ed inclusivi dell'effetto degli incrementi tariffari.
Coverage Ratio	ricavi da traffico/costi operativi	I ricavi considerati sono relativi agli introiti derivanti dalla vendita dei titoli di viaggio, nonché gli introiti derivanti da agevolazioni/esenzioni tariffarie (rimborso per mancato ricavo da parte di enti pubblici e/o privati), al netto dell'IVA. Per la definizione del costo operativo si veda sopra.

Tabella 5-4 Descrizione KPI di Efficacia - Redditività

Monitoraggio		
KPI	**Formulazione**	**Note**
Velocità commerciale (effettiva)	vett-km (cons)/h servizio	Velocità commerciale effettivamente realizzata dai veicoli circolati, inclusiva degli scostamenti temporali rispetto al programma di esercizio. vett-km (cons) = servizio effettivo consuntivato (al netto dei trasferimenti/inserimenti) h servizio = durata consuntivata delle corse effettivamente svolte
Conformità investimenti in materiale rotabile (acquisto nuovo o revamping) - RMR	valore investimenti RMR realizzati /valore degli investimenti RMR programmati	Il "grado di conformità" è riferito al progetto di investimento o gruppo di progetti afferenti alla stessa tipologia, come da cronoprogramma di intervento di cui al relativo piano degli investimenti. Valore dell'investimento espresso in euro (€).
Conformità investimenti in nuove tecnologie - ICT	valore investimenti ICT realizzati /valore degli investimenti ICT programmati (da PEF)	

Tabella 5-5 Descrizione KPI di Monitoraggio

5.3.2 Indicatori per modalità: dati consuntivi e dati previsti

Nelle tabelle seguenti si riportano i valori obiettivo per il periodo di Affidamento (2026-2031) ed il raffronto con i risultati conseguiti negli ultimi 4 anni (2022-2025).

I valori sono tutti espressi a prezzi correnti, quindi sono influenzati dai processi inflattivi pregressi e previsti. In particolare, il costo del personale tiene conto dei rinnovi contrattuali del 2022 e del 2025 e di quelli previsti.

Si riportano di seguito le tabelle con gli indicatori (KPI) come sopra descritti, relativi sia al periodo pregresso (dal 2022 al 2025, dove disponibili), sia al periodo del nuovo affidamento (2026-2031), distintamente per ciascuna modalità (Autobus, Filobus, Tram, Metropolitana e Funicolari).

Si segnala che rispetto ai dati tecnici di Contabilità Regolatoria (COREG) 2022-2024 si è apportata una modifica all'attribuzione del personale di guida alle singole modalità. Infatti, nei dati di COREG il personale di guida dei servizi di superficie è stato allocato (tra servizio extraurbano e servizio urbano e nell'ambito del servizio rubano tra autobus, filobus e tram) parametricamente in base alle percorrenze. Tuttavia, la differente velocità commerciale di tali servizi deve essere tenuta in considerazione per il calcolo del fabbisogno di autisti. Pertanto, si è proceduto a riclassificare i dati tecnici (e quindi la produttività per addetto) utilizzando come driver le ore di servizio, coerentemente con la metodologia utilizzata nel PEF, anche al fine di assicurare la confrontabilità tra i dati pregressi e quelli prospettici.

In merito ai **KPI dei servizi di metropolitana** si segnala che i dati della gestione pregressa (2022-2025) non sono distinti tra Linea 1 e Linea 6. In conseguenza, i dati del 2024 e, soprattutto, del 2025 sono significativamente influenzati dall'avvio dei servizi sulla Linea 6 (per metà anno nel 2024 e l'intero anno per il 2025) che, dati i vincoli i infrastrutturali e di materiale rotabile disponibile, ha costi unitari di produzione estremamente elevati. Pertanto, i dati 2024 e 2025 non sono direttamente confrontabili con quelli del triennio precedente (2022-2023) e con quelli del PEF di affidamento (2026-2031).

KPI - Autobus	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo /vett*km (PEA)	7,54	6,85	6,84	7,05	7,57	7,34	7,02	7,06	7,12	7,19
Costo operativo /posti*km (PEA)	-	-	-	-	0,08	0,08	0,07	0,07	0,08	0,08
Costo del lavoro totale/n.addetti	48.508	48.651	49.505	52.968	53.962	55.521	55.872	56.378	56.961	57.356
Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	15.804	16.218	17.376	-	17.134	17.305	17.478	17.478	17.478	17.478
Vett-km (PEA)/n. addetti totali	9.605	10.188	11.000	-	10.677	11.159	11.658	11.751	11.799	11.799
Efficienza della rete di trasporto	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%	95,2%
Ricavi da traffico/vett-km (cons)	2,00	2,44	2,74	2,76	2,66	2,59	2,39	2,51	2,51	2,51
Ricavi da traffico/costi operativi	27%	36%	40%	39%	35%	35%	34%	35%	35%	35%

Tabella 5-6: KPI Autobus (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF)

KPI - Filobus	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo /vett*km (PEA)	13,67	13,27	11,85	12,67	11,39	11,75	11,81	11,80	11,84	11,97
Costo operativo /posti*km (PEA)	-	-	-	-	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
Costo del lavoro totale/n.addetti	47.139	47.158	51.088	53.312	54.444	56.446	57.335	56.911	56.983	57.476
Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	9.889	9.907	10.479	-	10.353	10.353	10.561	10.561	10.561	10.561
Vett-km (PEA)/n. addetti totali	4.715	4.868	4.904	-	6.630	6.633	6.728	6.730	6.752	6.755
Efficienza della rete di trasporto	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%

Ricavi da traffico/vett-km (cons)	1,21	1,72	2,03	1,93	1,90	2,00	2,00	2,10	2,10	2,10
Ricavi da traffico/costi operativi	10%	13%	17%	15%	17%	17%	17%	18%	18%	17%

Tabella 5-7: KPI Filobus (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF)

KPI - Tram	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo /vett*km (PEA)	25,40	16,95	16,18	17,51	14,53	10,79	10,56	9,53	8,71	8,80
Costo operativo /posti*km (PEA)	-	-	-	-	0,08	0,05	0,05	0,04	0,04	0,04
Costo del lavoro totale/n.addetti	48.668	54.896	55.532	59.457	55.176	56.427	57.211	57.321	57.349	57.767
Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	11.568	16.086	17.741	-	14.961	20.531	20.737	20.737	20.737	20.737
Vett-km (PEA)/n. addetti totali	3.833	5.226	5.737	-	5.547	7.869	8.171	9.090	9.969	9.970
Efficienza della rete di trasporto	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ricavi da traffico/vett-km (cons)	1,10	1,61	1,93	1,93	1,80	1,48	1,42	1,29	1,13	1,13
Ricavi da traffico/costi operativi	5%	9%	12%	11%	12%	14%	13%	14%	13%	13%

Tabella 5-8: KPI Tram (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF)

KPI – Metro Linea 1 (*)	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo /vett*km (PEA)	11,90	6,92	6,75	8,33	5,69	4,84	4,39	4,46	4,52	4,58
Costo operativo /posti*km (PEA)	-	-	-	-	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Costo del lavoro totale/n.addetti	40.199	44.809	56.912	-	56.669	57.678	57.518	58.183	58.918	59.477
Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	79.751	109.833	107.100	-	114.967	125.118	125.526	125.526	125.526	125.526
Vett-km (PEA)/n. addetti totali	10.695	18.598	21.033	-	21.276	26.149	28.963	29.017	29.071	29.089
Efficienza della rete di trasporto	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%	98,0%
Ricavi da traffico/vett-km (cons)	2,92	3,07	2,80	3,04	2,57	2,26	2,04	2,14	2,14	2,14
Ricavi da traffico/costi operativi	28%	44%	42%	37%	45%	46%	46%	47%	47%	46%
(*) Per gli anni 2024 e 2025 comprendono anche Linea 6 e non sono direttamente confrontabili con gli altri anni										

Tabella 5-9 KPI Metro Linea 1 (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF)

KPI – Metro Linea 6	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo /vett*km (PEA)	32,84	15,09	11,05	11,24	11,43	11,62
Costo operativo /posti*km (PEA)	0,33	0,10	0,08	0,08	0,08	0,08
Costo del lavoro totale/n.addetti	55.666	57.546	57.935	58.883	59.880	60.897
Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	21.559	40.052	48.093	48.093	48.093	48.093
Vett-km (PEA)/n. addetti totali	2.986	6.700	9.133	9.136	9.139	9.142
Efficienza della rete di trasporto di sup.	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Ricavi da traffico/vett-km (cons)	7,18	4,15	3,08	3,24	3,24	3,24
Ricavi da traffico/costi operativi	22%	27%	28%	29%	28%	28%

Tabella 5-10: KPI Metro Linea 6

KPI - Funicolari	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Costo operativo /vett*km (PEA)	31,92	32,53	32,92	34,16	32,69	29,55	26,14	25,91	26,02	26,15
Costo operativo /posti*km (PEA)	-	-	-	-	0,22	0,20	0,17	0,17	0,17	0,17
Costo del lavoro totale/n.addetti	45.541	48.965	51.256	-	54.626	56.435	56.924	57.685	58.284	58.948
Vett-km (PEA)/n. addetti operativi	4.113	3.263	3.902	-	3.242	4.067	4.746	4.991	5.079	5.170
Vett-km (PEA)/n. addetti totali	5.624	6.744	5.348	-	2.453	2.931	3.403	3.528	3.574	3.621
Efficienza della rete di trasporto	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Ricavi da traffico/vett-km (cons)	11,22	12,38	12,53	11,33	11,05	11,43	10,37	10,89	10,89	10,89
Ricavi da traffico/costi operativi	36%	38%	38%	33%	34%	39%	40%	42%	42%	42%

Tabella 5-11: KPI Funicolari (Fonti: 2022-2024 COREG; 2025, Preconsuntivo; 2026-2031, PEF)

5.4 CERTIFICAZIONE 13816

Al fine di garantire il raggiungimento e il mantenimento degli indicatori riportati nel seguente capitolo è richiesto ad ANM il mantenimento delle Certificazioni ISO 9001:2015 (Qualità) e ISO 14001:2015 (Ambiente) e la progressiva certificazione delle singole line in base alla Certificazione 13816:2002 sulla la qualità del servizio del trasporto pubblico, secondo le seguenti progressioni:

- entro il primo anno di affidamento: almeno una linea autobus e Linea 1 della Metropolitana;
- entro il secondo anno di affidamento: almeno 10 linee autobus, tutte le Linee tram e una funicolare;
- entro il terzo anno di affidamento: certificazione della **totalità delle linee**.

6 PIANO ECONOMICO-FINANZIARIO – CRITERI DI REDAZIONE

6.1 ASSUMPTIONS

6.1.1 Volume di produzione e percorrenze "a vuoto"

I volumi di produzione sono quelli riportati nel capitolo 1.3.2 che si riassumo nella seguente tabella.

Produzione vett*km	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Autobus	9.639.500	10.600.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000
Filobus	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Tram	500.000	750.000	800.000	1.000.000	1.250.000	1.250.000
Superficie	**10.639.500**	**11.850.000**	**13.000.000**	**13.200.000**	**13.450.000**	**13.450.000**
Metro L1	9.900.000	13.200.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000	15.600.000
Linea 6	260.000	625.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Funicolari	502.867	512.924	579.605	579.605	579.605	579.605
Totale	**21.302.367**	**26.187.924**	**30.079.605**	**30.279.605**	**30.529.605**	**30.529.605**

Tabella 6-1 Produzione prevista per modalità anni 2026-2031

Si precisa che per la trasformazione tra percorrenze e vetture km si sono utilizzati i seguenti tassi di equivalenza:

- Autobus: un km di servizio pari a una vett*km per tutte le tipologie di veicolo;
- Tram: un km di servizio pari a una vett*km per tutte le tipologie di veicolo;
- Filobus: un km di servizio pari a una vett*km per tutte le tipologie di veicolo;
- Metropolitana Linea 1: un treno-km di servizio pari a sei vett*km (i treni sono composti da sei carrozze con una capacità di circa 200 persone ciascuna);
- Metropolitana Linea 6: un treno-km di servizio pari a due vett*km per singola UdT per i treni Ansaldo (circa 200 passeggeri) e pari a tre vett*km per singola UdT per i treni Hitachi (290 passeggeri);
- Funicolari:
    - Centrale, 3 vetture per ogni convoglio;
    - Chiaia, 2 vetture per ogni convoglio;
    - Montesanto, 2 vetture per ogni convoglio;
    - Mergellina, 1 vettura per ogni convoglio.

Le **percorrenze a vuoto**, articolate per singola modalità, derivano dai dati storici e sono direttamente derivate dalla collocazione delle rimesse e dal Programma di esercizio e sono riportate di seguito:

- Autobus: 5,0%
- Tram: in considerazione dell'inizio dei turni dalla Rimessa di San Giovanni a T sono poste pari a zero;
- Filobus: 2,0%
- Metropolitana Linea 1: 2%
- Metropolitana Linea 6: in considerazione dell'assenza del deposito sono poste paria zero;
- Funicolari: zero.

6.1.2 Velocità commerciale

La velocità commerciale, come riportata nella seguente tabella, è considerata costante per tutta la durata dell'affidamento e per tutte le modalità. I dati utilizzati sono quelli registrati da ANM.

La velocità commerciale è utilizzata per quantificare il fabbisogno di autisti e macchinisti (e in conseguenza delle altre figure professionali ad essi legate) unitamente alla produttività media.

	Velocità		
Anno	**2026**	**2027**	**2028-2031**
Autobus	12,39	12,39	12,39
Filobus	8,00	8,00	8,00
Tram	12,29	14,00	14,00
Linea 1	32,00	32,00	32,00
Linea 6	22,00	22,00	25,30
Funicolare	5,00	5,00	5,00

Tabella 6-2 Velocità commerciale per modalità

6.2 INDIVIDUAZIONE DEL PERSONALE NECESSARIO

Il personale è stato individuato a partire dal personale di guida e in base ad apposti driver per il resto del personale.

In merito alla produttività del personale si sono utilizzati i valori riportati nella Tabella 6-3. Tali valori

tengono conto di una ipotesi di straordinario medio del 10% e della produttività storica, nonché di una ipotesi di incremento:

- per il personale di guida dei servizi di superficie la produttività attuale corrisponde a 1.320 ore senza straordinario e 1.452 (Autobus e Tram) e 1.320 (filobus) con il 10% di straordinario. Rispetto a questo valore (si tenga conto che la produttività attuale è già elevata rispetto ai benchmark delle aree metropolitane italiane) si è inoltre previsto un incremento del 1,0% nel secondo anno e di un ulteriore 1,0% il terzo anno per un totale di incremento del 2,0%, derivanti da una migliore organizzazione dei turni e da un recupero delle giornate di assenza;
- per i macchinisti della metropolitana, si prevede al secondo anno un incremento di produttività dell'8% da raggiungere con apposito accordo sindacale. La produttività della Linea 6 è inferiore a quella di Linea 1 a causa dei vincoli infrastrutturali che richiedono maggiori tempi di manovra.

Produttività per modo	u.d.m.	Anno 1	Anno 2	Anno 3	Anno 4	Anno 5	Anno 6
Autobus	ore/anno	1.452	1.467	1.481	1.481	1.481	1.481
Filobus	ore/anno	1.320	1.333	1.347	1.347	1.347	1.347
Tram	ore/anno	1.452	1.467	1.481	1.481	1.481	1.481
Linea 1	ore/anno	627	679	679	679	679	679
Linea 6	ore/anno	495	536	536	536	536	536

Tabella 6-3 Produttività del personale di condotta per modalità e anno di affidamento

Per il personale diretto delle funicolari è, invece previsto un significativo incremento di produttività grazie al processo di progressiva automazione in corso ed al prolungamento dell'orario di esercizio fino ad h19 (07-02) progressivamente ed entro il primo triennio di affidamento per tutti gli impianti.

Grazie all'automazione, l'effetto combinato dell'orario di servizio degli impianti e della riduzione di personale diretto (il personale viene in parte spostato sulle stazioni delle Linee metropolitane per sopperire all'apertura delle nuove stazioni di Linea 1 e del prolungamento orario della Linea 6):

- il personale diretto si riduce dai 150 addetti del primo anno a 110 dal quinto anno;
- la produttività espressa in termini di ore di apertura al pubblico per addetto diretto passa da 159 a 249, con un incremento del 57%.

Funicolari	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Centrale	6.318	6.840	6.840	6.840	6.840	6.840
Montesanto	5.580	5.580	6.840	6.840	6.840	6.840
Chiaia	6.318	6.318	6.840	6.840	6.840	6.840
Mergellina	5.580	5.580	6.840	6.840	6.840	6.840
Totale ore servizio	**23.796**	**24.318**	**27.360**	**27.360**	**27.360**	**27.360**
Addetti diretti	150	122	118	112	110	110
Ore servizio/addetto	159	199	232	244	249	249

Tabella 6-4 Ore di servizio, addetti diretti e produttività del personale delle funicolari

In merito alle altre figure professionali si sono utilizzati i seguenti driver:

- personale di movimento:
  - per la superficie (autobus, Tram e Filobus): 8,7% del personale di Guida;
  - per la metropolitana: 20,0% del personale di Guida;
- personale di stazione:
  - per la Linea 1: 7 addetti/stazione;
  - per la Linea 6: 6 addetti/stazione (con orario apertura intera giornata);
- personale di manutenzione dei rotabili di superficie: il personale viene mantenuto fisso e non sono previste assunzioni per il turn over. Il numero di addetti per veicolo quindi si riduce progressivamente in considerazione del minore fabbisogno di manutenzione del parco (in larga parte elettrico e con bassissima anzianità) e del progressivo ricorso alla manutenzione esternalizzata;
- personale di manutenzione dei rotabili della metropolitana: il personale varia in proporzione ai chilometri di servizio. Il personale attuale è sufficiente anche per produzioni superiori alle attuali;
- personale di manutenzione dell'infrastruttura di superfice: il personale attuale resta lo stesso e non varia con l'incremento della rete tramviaria;
- personale di manutenzione dell'infrastruttura metropolitana: il personale varia in proporzione ai chilometri di servizio. Il personale attuale è sufficiente anche per produzioni superiori alle attuali;
- personale addetto al controllo dei titoli di viaggio: viene mantenuto fisso il numero di addetti attuali. In questo modo si riduce il numero di addetti per km erogato;
- personale amministrativo e di staff: viene mantenuto fermo il personale attuale, salvo l'ingresso di 10 Dirigenti e Quadri finalizzato al presidio delle funzioni di sicurezza

dell'esercizio, anche in considerazione dei vincoli imposti dalle prescrizioni ANSFISA. Il totale è quindi fisso a 210 addetti, pari a circa l'9,4% degli addetti totali e al 17,9% degli addetti diretti (autisti, macchinisti, movimento, addetti di stazione, operatori delle funicolari) il primo anno. Tali rapporti scendono rispettivamente al'8,5% e al 15,7% nell'ultimo triennio;

La riduzione dell'incidenza del personale amministrativo e di staff è, da un alto, finalizzata al raggiungimento degli standard di settore e, dall'altro, tiene conto del progetto di Digitalizzazione aziendale che consentirà una più efficiente gestione del personale indiretto.

6.3 RICAVI

6.3.1 Stima passeggeri trasportati e passeggeri paganti

Per la stima previsione dei ricavi si è applicato un modello che prevede una crescita dei passeggeri (e quindi dei ricavi da traffico nella medesima proporzione) al crescere dell'offerta di servizi per singola modalità.

L'incremento di domanda legato ad incremento di offerta è stato definito sulla base di specifici coefficienti di elasticità differenziati per modalità di trasporto come riportati nella seguente tabella.

Modalità	Elasticità	Note
Autobus	0,20	Il valore è, precauzionalmente, ridotto perché la domanda reagisce più lentamente agli incrementi di produzione per i servizi di superficie.
Tram		
Filobus		
Metropolitana Linea 1	0,35	La metropolitana ha registrato elevati tassi di crescita al crescere dell'offerta negli ultimi anni
Metropolitana Linea 1	0,35	
Funicolare	0,2	Per le funicolari l'elasticità è più bassa perché intensificazione avviene in orario notturno

Tabella 6-5 -Elasticità della domanda

Pertanto, la crescita della domanda stimata è strettamente legata alla crescita dell'offerta, in misura proporzionale, applicando i sopra riportati coefficienti di elasticità, tutti inferiori al 50%. Si tratta di una stima cautelativa, accompagnata dalla previsione nella matrice dei rischi del trasferimento in capo al Comune di Napoli degli eventuali maggiori ricavi rispetto a tali previsioni.

In merito all'evasione tariffaria, in base ai dati di Unico Campania riportati nella Tabella 6-6, emerge:

- per la **metropolitana** e le **funicolari** un dato in linea con i livelli fisiologici di una grande città ma suscettibile di ulteriore, seppure contenuto, miglioramento portando tutti i valori al di sotto del 5%;
- per la **superficie**, pur in un trend di miglioramento, emerge un dato particolarmente elevato che richiede un intervento di forte riduzione. Pur considerando che il contesto sociale nel quale si svolge il servizio di superficie non consente di raggiungere i livelli fisiologici ordinari,

sono evidenti ampi spazi di miglioramento per traguardare una **riduzione al di sotto del 20%** entro i primi due anni di affidamento, migliorando e rafforzando le attività di controlleria anche grazie con il supporto dell'investimento previsto sulla digitalizzazione.

	2023	2024	2025
Servizi Di Superficie	39,1%	36,6%	34,5%
Funicolari	3,7%	9,4%	4,0%
Linea 1	13,9%	9,6%	7,3%
Linea 6	-	13,0%	3,1%

Tabella 6-6-Evasione tariffaria (Fonte: Unico Campania)

6.3.2 Tariffe

Il sistema tariffario vigente prevede la possibilità di utilizzo di due diverse tipologie di tariffa:

- tariffe aziendali, valide esclusivamente sui servizi urbani di ANM;
- tariffe integrate Unico Campania valide sui servizi di tutti gli operatori nell'abito delle zone di validità acquistate, che sono ripartite tra i soci del Consorzio Unico Campania in base a specifiche indagini.

In particolare, la Tariffa Unico NA consente di viaggiare sui servizi di ANM, Trenitalia ed EAV all'interno del territorio del Comune di Napoli.

I titoli disponibili per utilizzare i servizi urbani di ANM sono i seguenti:

- Biglietto corsa singola: (solo aziendale) valido una sola corsa su singolo mezzo ANM;
- Biglietto orario (solo integrato): valido una o più corse, anche di aziende diverse;
- Biglietto giornaliero (aziendale e integrato): valido per numero illimitato di corse fino a ore 24.00 del giorno di validazione;
- Abbonamento sette giorni (aziendale e integrato): valido per un numero illimitato di spostamenti fino alle ore 24:00 del sesto giorno successivo la data di prima convalida;
- Abbonamento mensile (aziendale e integrato): valido per un numero illimitato di spostamenti fino alle ore 24.00 dell'ultimo giorno del mese di convalida;
- Abbonamento annuale (aziendale e integrato): valido per un numero illimitato di spostamenti, per 12 mesi solari consecutivi a partire dal primo giorno del mese di validità fino alle ore 24.00 dell'ultimo giorno del mese di validità.

Inoltre, i servizi urbani di ANM sono accessibili con la tariffa integrata extraurbana che comprende anche gli spostamenti urbani nella città di Napoli. Si tratta di titoli integrati (NA) da 1 a 16 zone, in base al comune di origine in Regione Campania. Tali Titoli sono disponibili sia a livello aziendale (solo zone 1 e 2 dove attualmente opera ANM per il servizio extraurbano) che a livello integrato.

Inoltre, sono disponibili titoli di abbonamento annuale agevolato:

- per ISEE inferiore a 12.500 euro /anno, sconto del 10%;
- per over 65 e con ISEE inferiore a 10.000 euro/anno, sconto del 20%;
- gli invalidi civili e del lavoro con un grado di invalidità pari al 100%, i non vedenti, i sordomuti, i mutilati ed invalidi di guerra e per servizio, con reddito personale non superiore a € 4.132 annui, sconto tra il 65% e il 90%.

Infine, per gli studenti è stato istituito **l'abbonamento annuale gratuito per tutti gli studenti** che siano in possesso dei seguenti requisiti:

- residenti in Campania di età compresa tra 11 e 26 anni compiuti;
- in possesso dell'attestato ISEE ordinario in corso di validità, privo di annotazioni, non superiore a € 35.000;
- iscritti a: Scuole, pubbliche o parificate, secondarie di primo e secondo grado (medie e superiori); Corsi IEFP regionali per l'assolvimento dell'obbligo formativo (per giovani dai 14 ai 18 anni); Corsi ITS (Istituti Tecnici Superiori) (percorsi di specializzazione tecnica post diploma); Università; Master universitari o corsi di specializzazione universitaria post-laurea.

Le tariffe sono fissate dalla **Regione Campania**. È previsto un incremento tariffario del 5% nel 2026 e di un ulteriore 5% nel 2029 (quarto anno di affidamento), l'adeguamento riguarda i titoli Unico Campania.

6.3.3 Ricavi da compensazioni per agevolazioni /esenzioni tariffarie non coperte da corrispettivo

I ricavi tariffari, di cui al precedente paragrafo 6.3.1, sono comprensivi delle compensazioni relative alle agevolazioni tariffarie. Tali compensazioni sono riconosciute per coprire la differenza di prezzo tra il titolo ordinario e quello agevolato e, pertanto, le agevolazioni tariffarie risultano incluse nella stima dei ricavi.

Nel 2025, come riportato nella seguente Tabella 6-7, le compensazioni per agevolazioni tariffarie riconosciute da regione Campania ad ANM per i servizi di competenza del Comune di Napoli ammontavano complessivamente a circa 1,57 milioni di euro, pari a circa il 2,7% del totale dei ricavi tariffari. Tale percentuale è stata mantenuta costante nelle stime di ricavo per il periodo di affidamento.

Modalità	2025
Autobus	590.139,21
Filobus	29.750,68
Tram	28.219,65
Superficie	**650.134,54**
Metro L1	**838.391,44**
Metro L6	
Funicolari	**77.173,59**
Totale	**1.565.699,58**

Tabella 6-7-Compensazioni per agevolazioni tariffarie (Fonte: COREG ANM)

6.3.4 Ricavi da altre attività

I ricavi da altre attività (vendita di spazi pubblicitari e attività di marketing, locazione immobili, noleggio materiale rotabile, ecc.), sono stimati pari al 5,5% dei ricavi tariffari, coerentemente con i dati storici.

6.4 COSTI OPERATIVI

6.4.1 Costo del personale

Il costo del personale è calcolato sulla base del costo attuale, con le seguenti ipotesi:

- per il personale di condotta si considera un costo per lo straordinario pari al 10%;
- al costo 2024 sono stati applicati gli incrementi derivanti dal rinnovo del CCNL di marzo 2025 per singolo parametro fino al 2027 (anno nel quale incremento del 12,3% circa del costo derivante dal CCNL nazionale andrà a regime);
- dal 2027 è stato applicato, inoltre un incremento del 1,35% annuo, pari al 75% del tasso programmato d'inflazione (1,80%) in considerazione sia dei rinnovi contrattuali pregressi che sono stati sottoscritti a valori inferiori all'inflazione pregressa, sia dell'applicazione dell'incrementi alla sola parte afferente alla contrattazione nazionale e non alla contrattazione aziendale
- per i nuovi assunti si ipotizza un costo d'ingresso pari al valore corrispondente del parametro ingresso del CCNL nazionale (parametro 140 per autisti, 153 per macchinisti, 143 per gli addetti di stazione, 140 per gli operai) maggiorato del 20% per il personale di condotta e del 10% per il resto del personale per tenere conto delle indennità legate alla effettiva

prestazione lavorativa e della contrattazione aziendale.

6.4.2 Costi di Manutenzione

In merito ai costi di manutenzione, oltre ai costi del personale come sopra riportati, si sono considerati i costi per manutenzioni esterne e ricambi. Gli importi di tali voci sono molto contenuti in considerazione sia del fatto che il personale interno è numericamente sufficiente a svolgere le attività interamente all'interno, sia della estremamente contenuta età media di tutto il parco (ad eccezione dei filobus), nonché della manutenzione straordinaria dei rotabili di proprietà comunale (treni) a carico del proprietario stesso.

Gli importi si riferiscono esclusivamente alla manutenzione ordinaria, compresi lubrificanti e pneumatici.

Le seguenti tabelle riportano i costi a km considerati nel PEF (al netto dei costi del personale interno che è considerato nella voce "costo del personale").

Tipologia	Costi di manutenzione	
Urbano-Minibus-Gasolio	0,07	€/km
Urbano-Corto-Gasolio	0,08	€/km
Urbano-Medio-Gasolio	0,09	€/km
Urbano-Medio Lungo-Gasolio	0,09	€/km
Urbano-Lungo-Gasolio	0,10	€/km
Urbano-Articolato-Gasolio	0,13	€/km
Urbano-Minibus-Metano	0,07	€/km
Urbano-Corto-Metano	0,08	€/km
Urbano-Medio-Metano	0,09	€/km
Urbano-Medio Lungo-Metano	0,10	€/km
Urbano-Lungo-Metano	0,11	€/km
Urbano-Articolato-Metano	0,14	€/km
Urbano-Minibus-Elettrico	0,05	€/km
Urbano-Corto-Elettrico	0,06	€/km
Urbano-Medio-Elettrico	0,07	€/km
Urbano-Medio Lungo-Elettrico	0,07	€/km
Urbano-Lungo-Elettrico	0,08	€/km
Urbano-Articolato-Elettrico	0,09	€/km

Tabella 6-8 costi di manutenzione esterna a km per gli autobus

Tipologia	Costi di manutenzione	
Filobus	0,10	€/km
Tram	0,20	€/km
Metro - Linea 1	0,70	€/treno-km
Metro - Linea 6	0,28	€/treno-km
Funicolare	0,20	€/km

Tabella 6-9 costi di manutenzione esterna a km per altre modalità

6.4.3 Costi per trazione

Per i costi di trazione si sono considerati i valori di consumo storici e quelli derivanti da alte gestioni. I consumi sono sempre espressi in km per unità di energia (litri per il gasolio, kg per il Metano e kWh per l'energia elettrica).

Tipologia	Consumo	
Urbano-Minibus-Gasolio	5,00	km/l
Urbano-Corto-Gasolio	3,00	km/l
Urbano-Medio-Gasolio	2,50	km/l
Urbano-Medio Lungo-Gasolio	2,20	km/l
Urbano-Lungo-Gasolio	2,00	km/l
Urbano-Articolato-Gasolio	1,54	km/l
Urbano-Minibus-Metano	5,50	km/kg
Urbano-Corto-Metano	3,30	km/kg
Urbano-Medio-Metano	2,75	km/kg
Urbano-Medio Lungo-Metano	2,42	km/kg
Urbano-Lungo-Metano	2,20	km/kg
Urbano-Articolato-Metano	1,69	km/kg
Urbano-Minibus-Elettrico	2,00	km/kWh
Urbano-Corto-Elettrico	1,40	km/kWh
Urbano-Medio-Elettrico	1,00	km/kWh
Urbano-Medio Lungo-Elettrico	0,90	km/kWh
Urbano-Lungo-Elettrico	0,80	km/kWh
Urbano-Articolato-Elettrico	0,54	km/kWh

Tabella 6-10 Consumi unitari per gli autobus

Tipologia	Consumo	
Filobus	0,65	km/kWh
Tram (*)	0,25-0,20	km/kWh
Metro - Linea 1	0,05	km/kWh
Metro - Linea 6 (*)	0,25-0,15	km/kWh
Funicolare	0,17	km/kWh
(*) I consumi variano (aumentano) nel tempo in base al materiale rotabile ed alla composizione dei treni		

Tabella 6-11 Consumi unitari per gli altre modalità

6.4.4 Pulizie

Per i costi delle pulizie del materiale rotabile si sono considerati i costi per veicolo attuale, opportunamente indicizzati, come riportati nella seguente tabella.

Tipologia	Costo	
Autobus	3.288,00	€/bus
Filobus (*)	2.345,00	€/filobus
Tram (*)	4.119,00	€/tram
Metro - Linea 1	21.610,00	€/treno
Metro - Linea 6 (*)	6.483,00	€/treno
Funicolare	18.039,00	€/Impianto
(*) i costi unitari tengono conto del minore utilizzo medio della flotta tram e filobus rispetto agli autobus		

Tabella 6-12 Costi per pulizie per tipologia di veicolo

6.4.5 Assicurazioni

Per i costi delle assicurazioni RC del materiale rotabile si sono utilizzati i dati aziendali correnti, opportunamente inflazionati, come riportati nella seguente tabella.

Tipologia	Costo	
Autobus	10.404	€/bus
Filobus	4.298	€/filobus
Tram	1.724	€/tram
Metro - Linea 1	10.759	€/treno
Metro - Linea 6	10.759	€/treno
Funicolare	27.592	€/Impianto

Tabella 6-13 Costi per assicurazioni per tipologia di veicolo

6.4.6 Altri costi correnti

Per la stima degli altri costi correnti si sono tenuti fermi i costi attuali. In considerazione dell'incremento delle percorrenze previsto la loro incidenza si riduce considerevolmente nel corso del primo triennio.

Sono invece variabili:

- in base al numero delle stazioni i costi connessi alla gestione delle stazioni della metropolitana ed all'infrastruttura della metropolitana;
- in base alla lunghezza della rete i costi connessi alla gestione dell'infrastruttura del tram;
- in base al numero di dipendenti i costi per buoni pasto (1.700 euro/addetto);
- in base ai ricavi i costi per aggi di vendita (5% del venduto);
- in base al numero di autobus concessi in usufrutto oneroso dalla Regione.

Sono inoltre considerati i costi di gestione e manutenzione connessi agli investimenti, ripartiti tra tutte le modalità in base alle rispettive percorrenze, con riferimento a:

- la Digitalizzazione, per la quale è previsto un costo annuo di 200.000 euro per manutenzione, licenze e assistenza;
- l'acquisto della sede, con un onere annuo pari a 100.000 euro

6.4.7 Ammortamenti

Gli ammortamenti relativi alla flotta sono quelli di trascinamento dalla precedente gestione e si riferiscono ad una quota di autobus acquistati con contributi pubblici al 70% e ammortizzati in 15 anni.

Il resto della flotta è:

a) stato acquistata con contribuzione pubblica al 100%, pertanto gli ammortamenti netti sono

pari a zero;

b) concesso in comodato gratuito;

c) concesso in usufrutto oneroso e i valori dei canoni sono riportati alla voce "godimento di beni di terzi".

I nuovi ammortamenti fanno riferimento al Progetto di Digitalizzazione, agli investimenti generici ed all'acquisto della sede dui cui al seguente paragrafo.

6.5 INVESTIMENTI

Gli investimenti a carico di ANM sono contenuti e si riferiscono a:

- il progetto di Digitalizzazione: 10 milioni di euro (5 per il primo anno e 5 per il secondo) da ammortizzare in 10 anni;
- 4 milioni di investimenti in attrezzature varie distribuiti nei primi due anni da ammortizzare in 10 anni;
- 10 milioni di euro per l'acquisto della sede, di cui ammortizzato l'80% in 30 anni.

Il valore residuo di tali investimenti al termine del periodo di affidamento sarà oggetto di subentro dell'eventuale diverso gestore al quale saranno messi a disposizione.

Gli altri investimenti in materiale rotabile e infrastrutture sono realizzati interamente con risorse pubbliche.

6.6 CONFRONTO CON I COSTI STANDARD DI CUI AL DM 157/2018

Si veda il Paragrafo 1.4.1.

6.7 INDICIZZAZIONI

I costi sono espressi in valori correnti. I valori annuali sono indicizzati in base al tasso programmato d'inflazione fissato a 1,80% per tutti gli anni dell'affidamento.
Come ricordato sopra il costo del personale è invizzito all'1,35%.
Come sopra ricordato le tariffe subiscono un incremento medio del 5% il secondo anno di affidamento e di un ulteriore 5% il 4° anno.

6.8 MARGINE DI UTILE RAGIONEVOLE

Il margine di utile ragionevole è individuato ad un valore più contenuto di quello previsto per un

affidamento concorsuale.

In particolare, è stato applicato il metodo "Ebit Margin" fissando il **tasso di redditività garantito pari a circa il 35% del tasso di riferimento ART di cui all'Allegato B alla Delibera 30/2026. Il tasso applicato è pertanto pari al 3,42% del volume dei ricavi**.

6.9 CRITERIO DI CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE

Per il calcolo della compensazione si applica la **Compensazione Costante**, pari a **114,0 milioni di euro.**

A tale compensazione si aggiungono le seguenti altre voci di ricavo, assimilabili al corrispettivo:

- un **contributo a copertura del rinnovo del CCNL 2025** pari a 4 milioni di euro nel 2026 e 6 milioni di euro a partire dal 2027;
- un **contributo integrativo** di 2 milioni di euro per il terzo e quarto anno di affidamento e di 4 milioni di euro per il quinto e sesto anno, finalizzato a coprire gli incrementi inflattivi di costo.

6.10 VERIFICA PERIODICA DELL'EQUILIBRIO ECONOMICO-FINANZIARIO

L'affidamento è diviso in due **Periodi Regolatori** di tre anni.

Al termine del primo periodo regolatorio si applicano i principi della Misura 26 della Delibera 154/2019 (come modificata e integrata dalla Delibera ART 177/2024), come declinati in base alla matrice dei rischi di cui al successivo Capitolo 8.

Pertanto, trattandosi di affidamento in house, nel caso di minori costi o maggiori ricavi maturati nel corso del precedente Periodo Regolatorio rispetto a quelli previsti nel PEF, si terrà conto degli stessi nell'adeguamento del PEF al termine del Periodo Regolatorio al fine di restituire i relativi importi interamente all'EA, nell'ambito dell'aggiornamento del PEF. Tali benefici potranno compensare eventuali maggiori costi o minori ricavi attribuiti alla responsabilità dell'EA, ovvero dare luogo un incremento della produzione offerta.

Inoltre, anche in applicazione dell'art. 30 comma 1 bis del D. Lgs 201/2022, si procederà ad una verifica annuale dell'equilibrio economico-finanziario per il monitoraggio continuo della gestione finalizzato alla condivisione di eventuali azioni correttive o di mitigazione per eliminare o ridurre l'eventuale squilibrio individuato.

7 PIANO DI ACCESSO AL DATO

In base alle definizioni di cui all'Allegato A alla Delibera ART n. 154/2019, il "Piano di accesso al dato" è il "documento definito dall'EA prima della stipula del CdS, attraverso la consultazione dei principali stakeholder, individuando almeno i seguenti elementi concernenti:

- l'insieme dei dati elementari che devono essere nella disponibilità dell'EA;
- la modalità di rilevazione del dato, distinta in automatica (realtime) e manuale ("a consuntivo", rendicontato secondo un intervallo temporale definito);
- la modalità di accesso al dato da parte di terzi, nel rispetto dei vincoli sul trattamento dei dati personali e delle informazioni non ostensibili per segretezza industriale di cui l'EA si fa garante, favorendo l'"open access" in formato editabile come criterio generale e con particolare riferimento al dato elementare in real-time nonché la via telematica della richiesta del dato;
- il fornitore del dato, soggetto a obbligo di trasmissione all'EA;

Si riportano di seguito i dati che è previsto siano messi a disposizione dell'Ente Affidante dei cittadini da parte dell'Impresa Affidataria, con le relative modalità di rilevazione, le frequenze di aggiornamento e il livello di accesso previsto.

7.1 DATI DI ESERCIZIO

7.1.1 Domanda

Dati oggetto di rendicontazione	Descrizione	Rilevazione	Fornitore del dato	Aggiornamento	Accesso dei beneficiari
Passeggeri trasportati	Passeggeri saliti e discesi n. per linea	• Per i servizi di superficie: Automatica (conta passeggeri) per le vetture dotate. Indagini per le altre linee. • Per la metropolitana e le funicolari: passaggi ai tornelli.	ANM	Real Time (per le vetture dotate)	EA: Real Time Pubblico: Report semestrale su sito internet
Pax*km trasportati	n. passeggeri trasportati*vett*km di esercizio				
Carico medio (load factor)	pax medi/corsa e pax*km/posti*km				

Tabella 7-1 Piano di Accesso al Dato: Dati di Domanda

7.1.2 Offerta

Dati oggetto di rendicontazione	Descrizione	Rilevazione	Fornitore del dato	Aggiornamento	Accesso dei beneficiari
Programma di esercizio	Percorso, fermate, stazioni e orari	-	ANM	A ogni modifica	Trasmesso all'EA e reso disponibile in open access in formato e secondo gli standard tecnici NeTEx
	Vetture*km e Treni*km effettuate per linea				
Turni Macchina	Associazione turno – Id Veicolo	Automatica	ANM	Real Time tramite protocolli NeTEX e SIRI	EA: tramite accesso diretto alla centrale dell'IA Pubblico: Open Access
Stato del servizio	Posizione dei veicoli sul percorso durante il servizio, con assegnazione delle singole linee				
Servizio erogato di dettaglio	Stato del servizio erogato in tempo reale (con indicazione di Corse soppresse, deviate o limitate). Orario di transito programmato ad ogni fermata. Orario di transito effettivo.				

Tabella 7-2 Piano di Accesso al Dato: Dati di Offerta

7.2 DATI RAPPORTI CON L'UTENZA

Dati oggetto di rendicontazione	Descrizione	Rilevazione	Fornitore del dato	Aggiornamento	Accesso dei beneficiari
Indagini di Customer Satisfaction	Indagini statistiche su campione rappresentativo di utenti del TPL di competenza dell'IA	Manuale	EA direttamente o tramite terzi	Annuale	Sito web di ANM e EA
Informazioni su gestione reclami e segnalazioni	Applicativo per la raccolta dei reclami e report mensile dei reclami e delle segnalazioni ricevute e delle relative risposte.	Automatica e documentale	IA (o utente, nel caso di reclamo inoltrato direttamente a EA)	Real time e a consuntivo	Sito web di ANM e EA

Tabella 7-3 Piano di Accesso al Dato: Dati di Qualità percepita e reclami

7.3 DATI ECONOMICI E TECNICI

7.3.1 Dati economici e personale

Dati oggetto di rendicontazione	Descrizione	Rilevazione	Fornitore del dato	Aggiornamento	Accesso dei beneficiari
Ricavi da traffico e agevolazioni tariffarie	Dati del sistema di vendita in termini di titoli di viaggio e ricavi tariffari	Automatica	EA	Semestrale	Report annuale su sito web di ANM e EA
Contabilità regolatoria	Relazione con periodicità annuale con i dati economici finanziari coerenti con la contabilità regolatoria di cui alla Delibera ART 154/2019	Documentale	IA	A consuntivo	EA
Personale	Elenco del Personale TPL adibito ai servizi di TPL	Documentale	IA	A consuntivo	EA
KPI	Indicatori di efficienza ed efficacia di cui all'Annesso 7 dell'All. A alla Del. ART 154/2019	Documentale	IA	A consuntivo (semestrale e annuale)	EA e Report annuale di sintesi su Sito web di ANM e EA

Tabella 7-4 Piano di Accesso al Dato: Dati economici

7.3.2 Dati manutentivi

Dati oggetto di rendicontazione	Descrizione	Rilevazione	Fornitore del dato	Aggiornamento	Accesso dei beneficiari
Materiale rotabile	Applicativo informatico per il monitoraggio dei processi manutentivi dei veicoli.	Automatica/ Documentale	IA	Real Time	EA Report annuale di sintesi su Sito web di ANM e EA
Fermate e Stazioni	Applicativo per monitoraggio dello stato di fermate e stazioni.	Automatica/ Documentale	IA	Real Time	EA e Pubblico: real time su sito ANM Report annuale di sintesi su Sito web di ANM e EA.

Tabella 7-5 Piano di Accesso al Dato: Dati manutentivi

8 ALLOCAZIONE DEI RISCHI

I rischi sono identificati e ripartiti tra EA e IA nel Contratto di servizio secondo le modalità di seguito riportate. Tali rischi possono essere sinteticamente suddivisi nelle seguenti categorie:

1. **Rischi operativi da traslare in capo all'IA**: contrazione della domanda e/o del prezzo dei fattori produttivi, organizzazione aziendale, contenziosi;
2. **Altri rischi in capo all'EA**: variazioni nella struttura tariffaria, variazioni nella contribuzione pubblica; modifiche legislative; mancato o ritardato adeguamento dei corrispettivi; deficit programmatorio etc.

Essi sono valutati – qualitativamente e quantitativamente – come valore medio tra:

- **Probabilità di accadimento**: possibilità che un rischio si concretizzi (scala 1-5);
- **Impatto**: conseguenze che il rischio avrebbe se si verificasse, dal punto di vista finanziario, operativo o reputazionale (scala 1-5).

8.1.1 Rischi operativi da traslare all'IA

I maggiori costi connessi a **rischi operativi da traslare all'IA** sono interamente a carico di quest'ultima. Coerentemente con quanto disposto dalla Misura 26 della Delibera 154/2019 (come modificata e integrata dalla Delibera ART 177/2024), nel caso di minori costi rispetto a quelli previsti nel PEF si terrà conto degli stessi nell'adeguamento del PEF al termine del Periodo Regolatorio. Trattandosi di affidamento in house, anche eventuali benefici (minori costi o maggiori ricavi) maturati nel corso del precedente Periodo Regolatorio sono restituiti all'EA nell'ambito dell'aggiornamento del PEF.

Tali rischi sono i seguenti:

1. **Contrazione della domanda** (livello rischio: 3): la contrazione della domanda determina una contrazione dei ricavi tariffari. Come misura di mitigazione, il rischio viene condiviso con l'EA nella misura del 50%. Tale scelta deriva dalla consapevolezza che l'incremento dei ricavi previsto è significativo, anche se cautelativamente nel PEF si è considerata una specifica elasticità, ed è legato agli effetti sulla domanda dell'incremento dei servizi, soprattutto sulla metropolitana rispetto ai quali non vi sono elementi certi per definire la responsabilità dell'IA nel suo raggiungimento. In ogni caso, tutti gli eventuali maggiori ricavi rispetto a quelli previsti sono trasferiti all'EA e impiegati o a compensazione di eventuali maggiori oneri di connessi a rischi di responsabilità dell'EA ovvero all'incremento dei servizi.
2. **Variazione dei prezzi dei fattori produttivi** (livello rischio: 3): variazione non prevedibile di voci essenziali (es: costo personale, carburante, ecc.) registrata a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. In caso di incrementi del CCNL (la regola non si applica alla

contrattazione aziendale o di secondo livello) di entità superiore al valore cumulato dell'inflazione effettiva maturata a partire dal precedente rinnovo del CCNL stesso (che sono implicitamente coperti dall'indicizzazione del corrispettivo e delle tariffe), i maggiori oneri sono a carico dell'Ente Affidante.

3. **Eventi eccezionali** (livello rischio: 2): eventi non previsti che inficiano lo svolgimento del servizio, determinando un aumento dei costi o una riduzione dei ricavi a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF. Nei soli casi di incrementi dei costi derivanti da forza maggiore (puntualmente elencati nel contratto) i maggiori costi sono attribuiti all'Ente Affidante. Le cause di forza maggiore devono essere dimostrate e documentate dall'IA così come l'impatto sui costi che potrà essere riconosciuto è solo nei limiti degli incrementi effettivamente ed univocamente derivanti da tali eventi e, in ogni caso al netto di eventuali risparmi su altri costi di produzione rispetto a quelli preventivati a PEF.
4. **Organizzazione aziendale** (livello rischio: 2): dinamiche legate alla gestione aziendale (es: assenteismo, obsolescenza tecnica dei beni, numero di addetti impiegati, costi di manutenzione, difficoltà di reperimento del personale di guida, ecc.), che determinano un aumento dei costi di produzione in termini reali. In tali casi il rischio è interamente a carico dell'IA.
5. **Contenziosi** (livello rischio: 1): incremento dei costi derivanti da contenziosi aperti. In tal caso la responsabilità è in capo all'IA.
6. **Altri ricavi** (livello rischio: 1): riduzione di ricavi diversi dal corrispettivo. In tal caso il rischio è interamente a carico dell'IA.

8.1.2 Rischi in capo all'EA

Tra i **rischi in capo all'EA**, sono allocati quelli relativi a:

1. **Livelli e struttura tariffaria** (livello rischio: 2): il rischio è pienamente a carico dell'EA.
2. **Modifiche legislative o regolatorie** (livello di rischio: 1): a seguito di modifiche legislative (e.g. fiscali, ambientali, tariffarie) o regolatorie (e.g. condizioni minime di qualità) che introducono oneri non prevedibili a carico dell'IA per l'effettuazione del servizio, determinando un incremento dei costi di gestione o riduzione dei ricavi, registrato a consuntivo rispetto a quanto previsto nel PEF.
3. **Finanziario**:
   a. Mancato o ritardato pagamento dei corrispettivi da parte dell'EA (livello di rischio: 2): impossibilità/difficoltà per l'IA di far fronte alle esigenze finanziarie con implicazioni sull'attività operativa (es. necessità di ricorrere a capitale di terzi/aumento costi finanziari). Tale rischio è gestito attraverso gli interessi di mora contrattualmente

previsti;

b. Mancato adeguamento dei corrispettivi per assenza di copertura con risorse pubbliche (livello di rischio: 3): impossibilità per l'EA di garantire l'adeguamento dei corrispettivi a quanto contrattualmente previsto con necessità di rimodulazione del servizio. Tale rischio può essere mitigato attraverso una rimodulazione del PdE e/o adeguamenti tariffari che incrementano le risorse a disposizione dell'EA per il pagamento dei corrispettivi.

4. **Programmatorio** (livello di rischio: 1): deficit programmatorio che impone una rimodulazione del perimetro del servizio. Tale rischio, derivando da un'offerta programmata dall'EA sottodimensionata in relazione alla domanda effettiva, ha come conseguenza il deterioramento della qualità del servizio (sovraffollamento, aumento tempi di attesa) e può richiedere, come misura di mitigazione, una revisione del perimetro del servizio.

5. **Cause di forza maggiore** (livello di rischio: 2): Impossibilità per l'IA di garantire il livello di servizio offerto:

   a. in caso di eventi temporanei, ai fattori di qualità condizionati dal verificarsi dell'evento in oggetto non si applicano le Penali specifiche previste nel CdS;

   b. in caso di eventi permanenti, si può procedere alla revisione straordinaria del PEF.