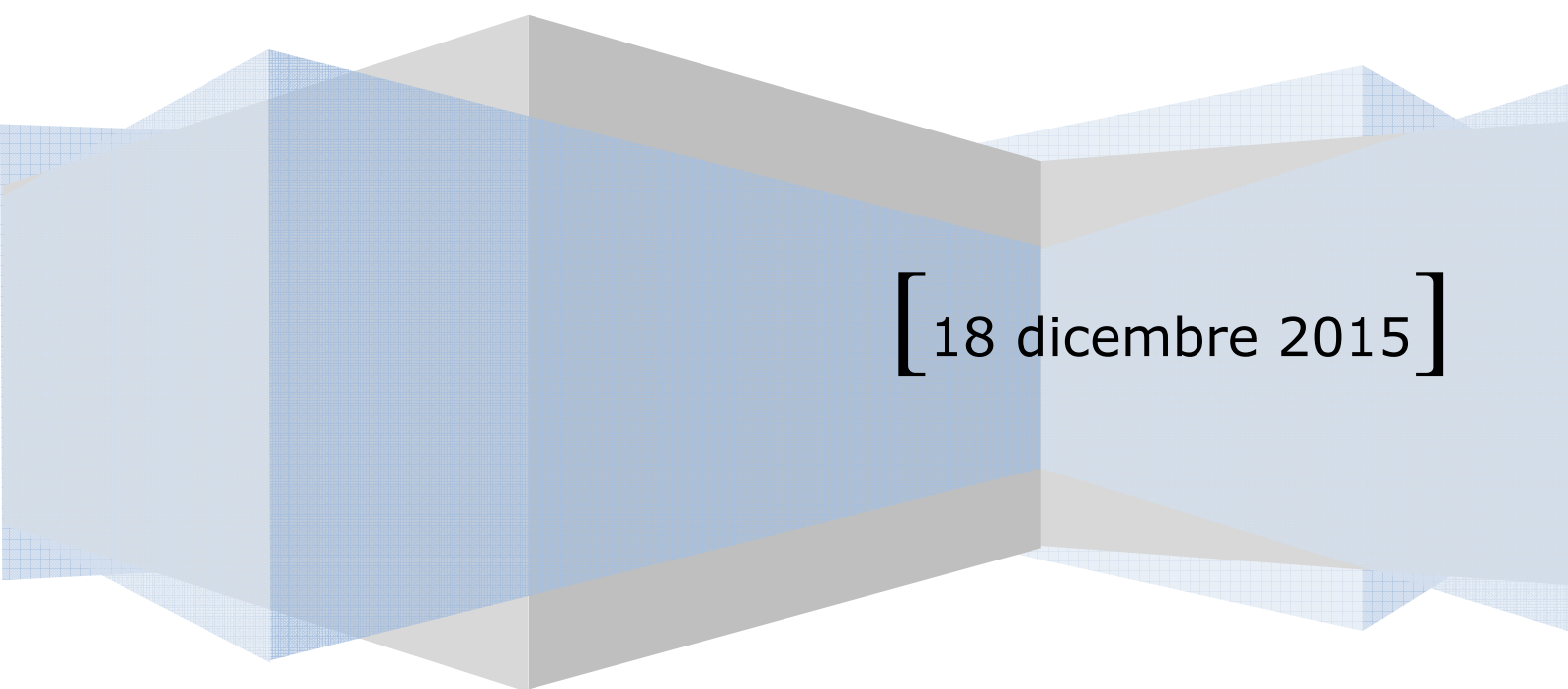


RIVIERA TRASPORTI S.P.A

PIANO DI RISANAMENTO ATTESTATO

ex art. 67, comma 3, lettera d), R.D. 16 marzo 1942, n. 267



[18 dicembre 2015]

Indice

1. LA PRESENTAZIONE DEL PIANO	
1.1 Il risanamento della società: premesse ed obiettivi	
1.2 Le informazioni sulla ristrutturazione e sul risanamento della società	
1.3 Gli obiettivi: le principali azioni realizzate e da realizzare	
2. ANALISI DELLA STRUTTURA SOCIETARIA	
2.1 La struttura societaria	
2.2 La compagine sociale	
2.3 L'organo amministrativo e di controllo	
2.4 I centri decisionali e l'organigramma	
3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE...	
3.1 Il settore di riferimento: il trasporto pubblico locale	
3.2 La normativa di riferimento	
3.2.1 La normativa nazionale	
3.2.2 La normativa della Regione Liguria.....	
3.3 Il posizionamento della società e la strategia adottata.....	
3.4 L'azione di efficientamento.....	
3. 5 Il servizio e la clientela.....	
4. ANALISI STORICA.....	
4.1 Premessa	
4.2 Analisi storica dei bilanci della società	
5. LA SITUAZIONE ECONOMICO PATRIMONIALE DELLA SOCIETA'	
5.1 La situazione economica e patrimoniale di riferimento	
5.2 L'attivo patrimoniale.....	
5.2.1 L'attivo immobilizzato	
5.2.2 L'attivo Circolante	
5.3 Il passivo	
5.3.1 L'esposizione debitoria complessiva	
5.3.2 I debiti nei confronti degli Istituti di credito	
5.3.3 I debiti nei confronti dei fornitori	
5.3.4 I debiti nei confronti dell'Erario	

5.3.5 Passività potenziali	
5.4 La struttura dei costi e dei ricavi	
6. IL PIANO DI RISANAMENTO	
6.1 Premessa.....	
6.2 Il programma di ristrutturazione	
6.3 Il Piano Industriale.....	
6.4 Il piano finanziario	
6.4.1 L'analisi dei flussi di cassa	
6.5 Il piano economico	
6.5.1 Il budget economico	
6.6 Gli ulteriori interventi volti alla ristrutturazione della società.....	
6.7 La proroga del servizio del TPL esercizi: 2016 - 2017.....	
7. CONCLUSIONI	
7.1 Premessa.....	
7.2 La ragionevolezza e la fattibilità del piano di risanamento.....	
7.3 I possibili rischi del piano e le eventuali strategie correttive	
7.4 Conclusioni	

1. LA PRESENTAZIONE DEL PIANO

1.1 Il risanamento della società: premesse ed obiettivi

Lo scopo del presente piano è la "composizione" della crisi aziendale da porre in essere mediante il riequilibrio economico e finanziario da attuarsi mediante:

- il contenimento ulteriore dei costi di gestione, compresi quelli del personale;
- la razionalizzazione e l'efficientamento delle attività produttive;
- la dismissione di assets non strategici e non rappresentanti il core-business dell'azienda;
- la rideterminazione delle scadenze e della riformulazione del debito.

1.2 Le informazioni sulla ristrutturazione e sul risanamento della società

Il presente documento ha lo scopo precipuo di fornire ai soggetti terzi (finanziatori e non) che hanno rapporti di credito con la società:

- l'analisi della situazione corrente;
- la descrizione delle linee guida di intervento per raggiungere e mantenere l'equilibrio economico;
- la descrizione delle linee guida di intervento per la ristrutturazione finanziaria;
- gli interventi sono volti ad ottenere il risanamento della società.

1.3 Gli obiettivi: le principali azioni realizzate e da realizzare

Prima di analizzare le azioni di intervento proposte è necessario, per una corretta lettura delle proposte e dei relativi dati, effettuare un breve excursus storico delle diverse attività poste in essere dall'attuale e dal precedente Consiglio di Amministrazione nell'ultimo triennio.

Negli ultimi anni i Consigli di Amministrazione tenuto conto:

- della riduzione dei trasferimenti e di conseguenza della contrazione dei ricavi;
- della "rigidità" della struttura peraltro tipica delle aziende di servizi ed in particolare delle aziende di trasporto pubblico;
- che qualsiasi intervento strutturale ha tempi di realizzo medio-lunghi con conseguente manifestazione dei benefici economici e finanziari in periodi successivi alla loro realizzazione;

hanno posto in essere attente politiche di "spending review" in tutti i settori ed hanno attivato politiche di razionalizzazione dei servizi e di contenimento dei costi del personale anche attraverso l'applicazione della cassa integrativa in deroga per alcuni periodi e la disdetta, per alcuni mesi, della contrattazione di secondo livello.

Tali interventi hanno consentito di ottenere immediati benefici i cui tangibili risvolti economici e finanziari hanno permesso di contenere le perdite di esercizio come da bilanci allegati e di fare fronte, seppur con difficoltà, agli impegni finanziari.

Nell'immediato futuro tenuto conto della politica Regionale (cfr: paragrafo 3.2.2) è

necessario continuare nell'attività di contenimento dei costi e di efficientamento dell'azienda ma è necessario dare seguito agli ulteriori interventi di cui al piano d'impresa allegato nonché porre in essere le dismissioni di alcuni beni ed assets al fine di ridurre l'indebitamento e di migliorare il bilancio sia sotto il profilo economico che finanziario.

2. ANALISI DELLA STRUTTURA SOCIETARIA

2.1 La struttura societaria

La società in oggetto è stata costituita in forma di società per azioni in data 07 gennaio 1975 è iscritta al Registro delle Imprese di Imperia al numero REA IM 56998 (**allegato n. 1**).

Il capitale sociale interamente versato ammonta ad € 2.068.027,00 ed è rappresentato da azioni del valore nominale di € 1,00.

2.2 La compagine sociale.

Il capitale risulta in oggi così ripartito:

socio	n. azioni	valore	percentuale
Provincia di Imperia	1.746.251	1.746.251,00	84,44
Comune di Sanremo	319.353	319.353,00	15,44
Comune di Ventimiglia	682	682,00	0,03
Comune di Dolcedo	483	483,00	0,02
Comune di Taggia	387	387,00	0,02
Comunità montana dell'ulivo e della alta valle Arroscia	193	193,00	0,01
Comune di Camporosso	97	97,00	0,005
Comune di Ospedaletti	97	97,00	0,005
Comune di Vallecrosia	97	97,00	0,005

2.3 L'organo amministrativo e di controllo.

La Società è amministrata da un consiglio di amministrazione formato da numero cinque membri, nominati con verbale di assemblea ordinaria del 27 giugno 2014.

L'attuale Consiglio di Amministrazione, il cui mandato scade con l'approvazione del bilancio chiuso al 31.12.2016, è così composto:

- Gianfranco BENZO – Presidente;
- Gian Carlo GHINAMO – Consigliere
- Marina AVEGNO – Consigliere
- Roberto BARLA – Consigliere
- Marcello MORALDO – Consigliere

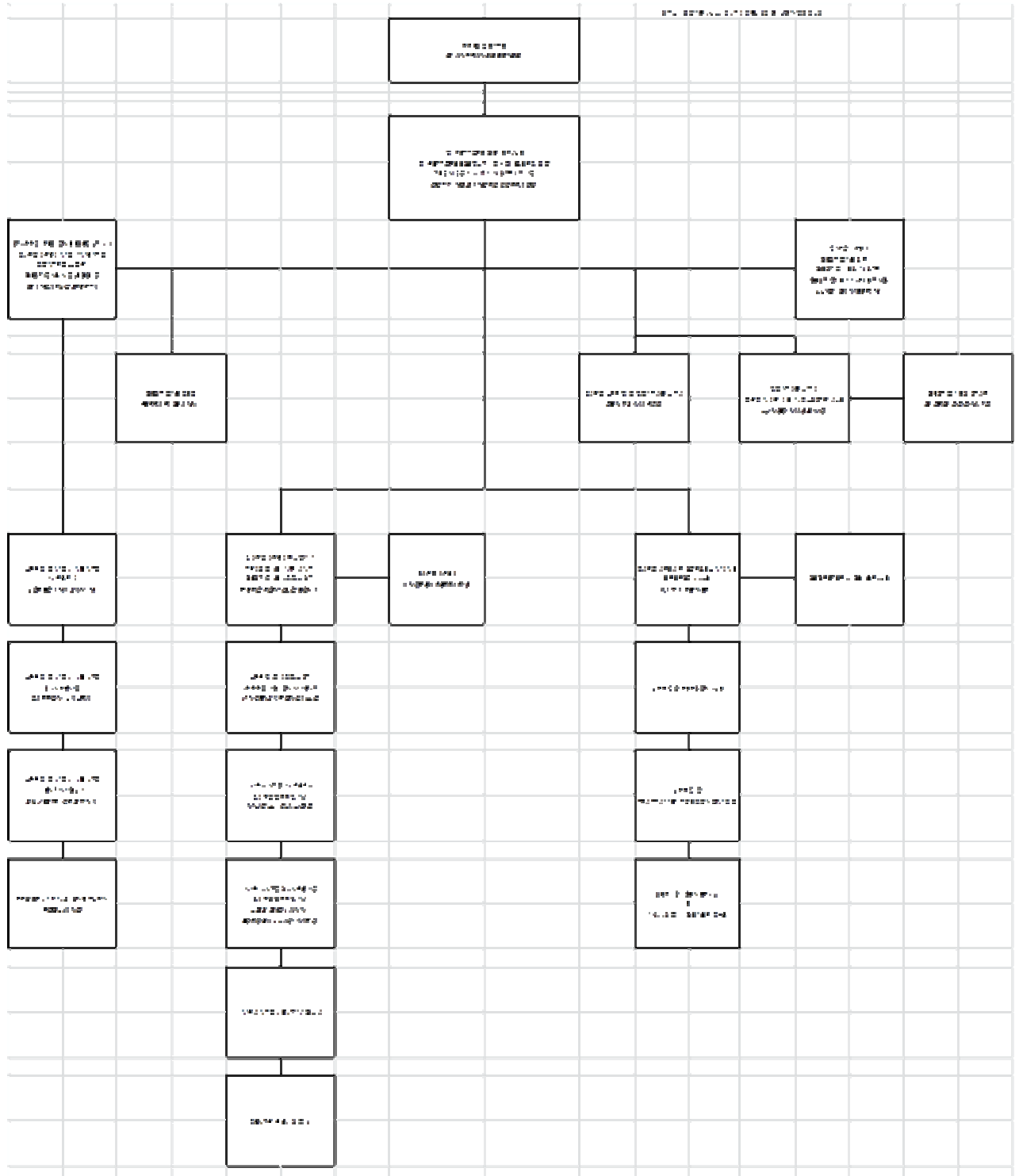
L'Organo di controllo è così composto:

- Fabrizia GIRIBALDI – Presidente del Collegio Sindacale
- Giuseppe SBEZZO MALFEI – Membro effettivo
- Michela MIGNONE – Membro effettivo

Revisore Legale è:

- Luca MARANI

2.4 I centri decisionali e l'organigramma.



3. ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE.

3.1 Il settore di riferimento: il trasporto pubblico locale.

Sotto il profilo economico le aziende liguri del Trasporto Pubblico Locale (TPL) stanno vivendo un periodo di crisi. Nel 1960 i ricavi coprivano il 70% dei costi. Oggi è già molto difficile riuscire a raggiungere la soglia definita dalla normativa che è pari al 35% e, pur essendo cresciuta l'offerta in termini di linee e di chilometri di esercizio serviti, l'utenza effettiva è stata oggetto di un costante e significativo calo.

I provvedimenti normativi degli ultimi anni nel settore del Trasporto Pubblico Locale hanno incentivato le Regioni e gli Enti Locali a razionalizzare e rendere efficiente la programmazione e la gestione del servizio.

La disciplina comunitaria di riferimento è dettata dal Regolamento del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 1370/2007, in vigore dal 3 dicembre 2009.

La principale disciplina nazionale del TPL è il D.lgs. n. 422 del 18 novembre 1997 (Decreto Burlando), che ha trasferito la competenza in materia di trasporto pubblico locale alle Regioni. La materia è stata poi riconosciuta anche dalla Corte costituzionale, con la sentenza n. 222/2005, come competenza residuale delle regioni.

Il Decreto Burlando introduce tre principi rilevanti:

1. trasferimento delle competenze dal Governo agli Enti Locali;
2. separazione delle funzioni di indirizzo, programmazione e controllo da quelle di gestione;
3. trasformazione di un mercato di servizi caratterizzato da una offerta di tipo monopolistico in cui è presente il pubblico, in uno di tipo concorrenziale, dove la gestione può essere affidata a soggetti privati.

In attuazione di tali principi, il D.lgs. 422/97 ripartisce le competenze in materia di TPL tra i diversi livelli istituzionali:

- Regioni: trasporto su ferro, servizi aerei, marittimi, fluviali e lacuali regionali;
- Province: trasporto su gomma, a guida veicolata ed in sede propria (esclusi ferroviari e navigazione interna);
- Comuni: qualsiasi servizio svolto interamente all'interno di un solo Comune.

Il Decreto Burlando, inoltre, introduce altri importanti principi: la trasformazione delle aziende speciali e dei consorzi in società di capitali o in cooperative a responsabilità limitata; la razionalizzazione delle reti attraverso l'integrazione modale e la tariffazione unificata; l'introduzione del contratto di servizio quale strumento che regola i rapporti tra Ente affidante e azienda affidataria.

La Legge Bassanini (L. 59/1997) ha introdotto specifici strumenti di governance (l'agenzia per la mobilità, l'osservatorio, la conferenza unificata e il tavolo di concertazione) con l'obiettivo di:

- assicurare a livello locale la gestione unitaria del servizio e svolgere le funzioni di monitoraggio nel settore

- soddisfare il principio della cooperazione tra i vari livelli di governo
- garantire il coinvolgimento degli *stakeholders*.

3.2 La normativa di riferimento

3.2.1 La normativa nazionale

La normativa nazionale, inquadrata nel contesto europeo definito dal Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, risulta costituita da:

- ✓ D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422 (nelle parti non contrastanti con le norme statali successive e su cui non siano intervenute singole leggi regionali);
- ✓ Art. 1, comma 300, Legge 24 dicembre 2007, n. 244, istitutivo, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale con il compito di "[...] creare una banca dati e un sistema informativo pubblico correlati a quelli regionali e di assicurare la verifica dell'andamento del settore e del completamento del processo di riforma" e di "presenta[re] annualmente alle Camere un rapporto sullo stato del trasporto pubblico locale";
- ✓ L'art. 16-bis del D.l. 6 luglio 2012, n. 95, istitutivo, "a decorrere dall'anno 2013", del "Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato, agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario";
- ✓ L'art. 34, comma 20, D.l. 18 ottobre 2012, n. 179, relativo all'iter da seguire ai fini dell'affidamento del servizio (anche) di trasporto pubblico locale. In particolare stabilisce che "per i servizi pubblici locali di rilevanza economica, al fine di assicurare il rispetto della disciplina europea, la parità tra gli operatori, l'economicità della gestione e di garantire adeguata informazione alla collettività di riferimento, l'affidamento del servizio è effettuato sulla base di apposita relazione, pubblicata sul sito internet dell'ente affidante, che dà conto delle ragioni e della sussistenza dei requisiti previsti dall'ordinamento europeo per la forma di affidamento prescelta e che definisce i contenuti specifici degli obblighi di servizio pubblico e servizio universale, indicando le compensazioni economiche se previste".;
- ✓ L'art. 3bis, D.l. n. 138/2011, che ha imposto la definizione del perimetro degli ambiti o dei bacini territoriali ottimali e omogenei ove organizzare lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, istituendo o designando i relativi enti di governo;
- ✓ L'art. 37, D.l. n. 201/2011, che stabilisce i compiti della Autorità di regolazione dei trasporti. La predetta Autorità ha pubblicato sul proprio sito internet un documento di "Consultazione sulle questioni regolatorie sulle procedure di gara per l'affidamento in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale" al precipuo scopo di stimolare l'acquisizione, da parte di tutti i soggetti interessati, di osservazioni scritte sul tema (Comunicato n. 38 del 3 luglio 2014). Entro il termine stabilito (5 agosto 2014) sono pervenute all'Autorità di Regolazione dei Trasporti numerose osservazioni scritte (in numero di 24), sempre consultabili online. Detta attività appare collegata alla specifica

competenza assegnata a detta Autorità con riferimento alla definizione degli "schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici" e, in relazione ai servizi di trasporto ferroviario regionale, all'attività di "verifica che nei relativi bandi di gara non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali e specificamente che la disponibilità del materiale rotabile già al momento della gara non costituisca un requisito per la partecipazione ovvero un fattore di discriminazione tra le imprese partecipanti" (art. 37, comma 2, lett. f), D.l. n. 201/2011);

- ✓ Il comma 21 del primo menzionato art. 34, D.l. n. 179/2012 dispone che "gli affidamenti in essere alla data di entrata in vigore del presente decreto non conformi ai requisiti previsti dalla normativa europea devono essere adeguati entro il termine del 31 dicembre 2013 pubblicando, entro la stessa data, la relazione prevista al comma 20 [...]". La norma ha poi formato oggetto di un successivo intervento normativo per effetto dell'art. 13, primo comma, D.l. n. 150/2013, secondo cui, "in deroga a quanto previsto dall'articolo 34, comma 21 del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, [...] al fine di garantire la continuità del servizio, laddove l'ente responsabile dell'affidamento ovvero, ove previsto, l'ente di governo dell'ambito o bacino territoriale ottimale e omogeneo abbia già avviato le procedure di affidamento pubblicando la relazione di cui al comma 20 del medesimo articolo, il servizio è espletato dal gestore o dai gestori già operanti fino al subentro del nuovo gestore e comunque non oltre il 31 dicembre 2014";
- ✓ L'art. 13, comma 25bis, D.l. 23 dicembre 2013, n. 145, "gli enti locali sono tenuti ad inviare le relazioni di cui all'articolo 34, commi 20 e 21, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, all'Osservatorio per i servizi pubblici locali, istituito presso il Ministero dello sviluppo economico nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie già disponibili a legislazione vigente e comunque senza maggiori oneri per la finanza pubblica, che provvederà a pubblicarle nel proprio portale telematico contenente dati concernenti l'applicazione della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica sul territorio";
- ✓ La Legge 27 dicembre 2013, n. 147, recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge di stabilità 2014)". In particolare, in un'ottica di risanamento finanziario delle società partecipate che svolgono attività di gestione del servizio (anche) di trasporto pubblico locale, l'art. 1, comma 551, L. n. 147/2013, dispone che "nel caso in cui i soggetti di cui al comma 550 [ossia le aziende speciali, le istituzioni e le società partecipate dalle Pubbliche Amministrazioni locali] presentino un risultato di esercizio o saldo finanziario negativo, le pubbliche amministrazioni locali partecipanti accantonano nell'anno successivo in apposito fondo vincolato un importo pari al risultato negativo non immediatamente ripianato, in misura proporzionale alla quota di partecipazione".
- ✓ L'art. 23, D.l. 24 aprile 2014, n. 66, sempre sul tema delle società partecipate, prevede che "[...] il Commissario straordinario [...], entro il 31 luglio 2014 predisporre, anche ai fini di una loro valorizzazione industriale, un programma di razionalizzazione delle aziende speciali,

delle istituzioni e delle società direttamente o indirettamente controllate dalle amministrazioni locali [...], individuando in particolare specifiche misure: a) per la liquidazione o trasformazione per fusione o incorporazione degli organismi sopra indicati, in funzione delle dimensioni e degli ambiti ottimali per lo svolgimento delle rispettive attività; b) per l'efficiamento della loro gestione, anche attraverso la comparazione con altri operatori che operano a livello nazionale e internazionale; c) per la cessione di rami d'azienda o anche di personale ad altre società anche a capitale privato con il trasferimento di funzioni e attività di servizi.

1-bis. Il programma di cui al comma 1 è reso operativo e vincolante per gli enti locali, anche ai fini di una sua traduzione nel patto di stabilità e crescita interno, nel disegno di legge di stabilità per il 2015".

3.2.2 La normativa della Regione Liguria

Con legge regionale n. 33 del 7 novembre 2013, pubblicata sul B.U.R.L. n. 17/2013, la Regione Liguria ha riformato il "*sistema di trasporto pubblico regionale e locale*".

La Regione ha operato la scelta di organizzare il servizio di trasporto pubblico attraverso l'individuazione dell'ambito territoriale ottimale denominato Bacino Unico Regionale dei Trasporti (BURT), che coincide con il territorio regionale. La procedura per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale è effettuata in un unico lotto relativo a tutto il territorio del BURT e può avere a oggetto anche il servizio regionale di trasporto ferroviario.

La L.R. 33/2013 attribuisce il governo del Bacino Unico Regionale dei Trasporti (BURT) alla Regione, la quale esercita le funzioni di programmazione e di amministrazione dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale che richiedono l'esercizio unitario a livello regionale.

Le procedure per l'affidamento dei servizi e la gestione dei relativi contratti di servizio sono effettuate dalla Regione attraverso l'Agenzia regionale per il trasporto pubblico locale, che risulta essere stata costituita l'8 agosto 2014 in forma di società di capitali. L'Agenzia è chiamata, inoltre, a svolgere funzioni di supporto alla Regione ed agli enti locali, monitoraggio, gestione dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti, implementazione e sperimentazione di soluzioni innovative, analisi e diffusione delle buone pratiche di gestione, partecipazione a progetti europei e ulteriori attività.

La legge prevede, ancora, l'istituzione dell'Osservatorio Regionale dei Trasporti a sostegno della programmazione regionale, strumento per la predisposizione del piano regionale dei trasporti e di diffusione dei dati e delle informazioni.

Funzioni amministrative sono attribuite anche alle Province: approvano i piani di bacino provinciali; stipulano con la Regione accordi di programma per la definizione di quantità e standard di qualità dei servizi minimi di trasporto pubblico locale e per i servizi aggiuntivi; autorizzano i servizi aggiuntivi per i servizi che si svolgono in ambito sovracomunale.

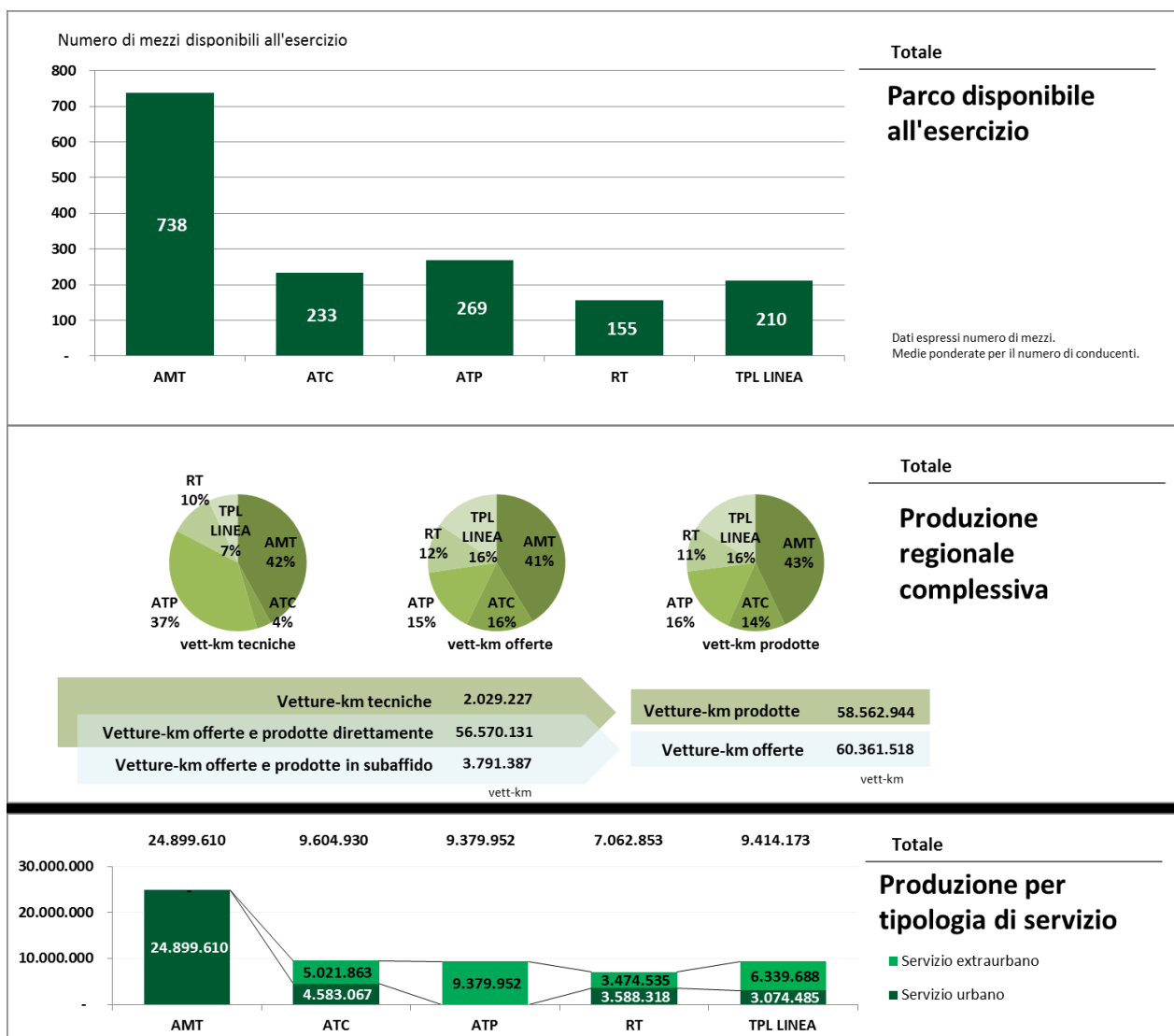
I Comuni organizzano i servizi di trasporto pubblico locale di ambito comunale.

3.3 Il posizionamento di RT spa e la strategia adottata

L'attuale contesto del TPL ligure è caratterizzato dalla presenza di cinque aziende attive su altrettanti bacini "gomma" (e di Trenitalia per quanto riguarda il trasporto ferroviario con eccezione della linea Genova-Casella):

Bacino	Denominazione	Popolazione	Azienda	Sede
G	Area genovese metropolitana	650.000	AMT Spa	Genova
T	Area genovese extraurbana	215.000	ATP Spa in concordato	Carasco (GE)
I	Imperiese	217.000	RT spa	Imperia
S	Savonese	282.000	TPL LINEA spa	Savona
L	Spezzino	222.000	ATC spa	La Spezia

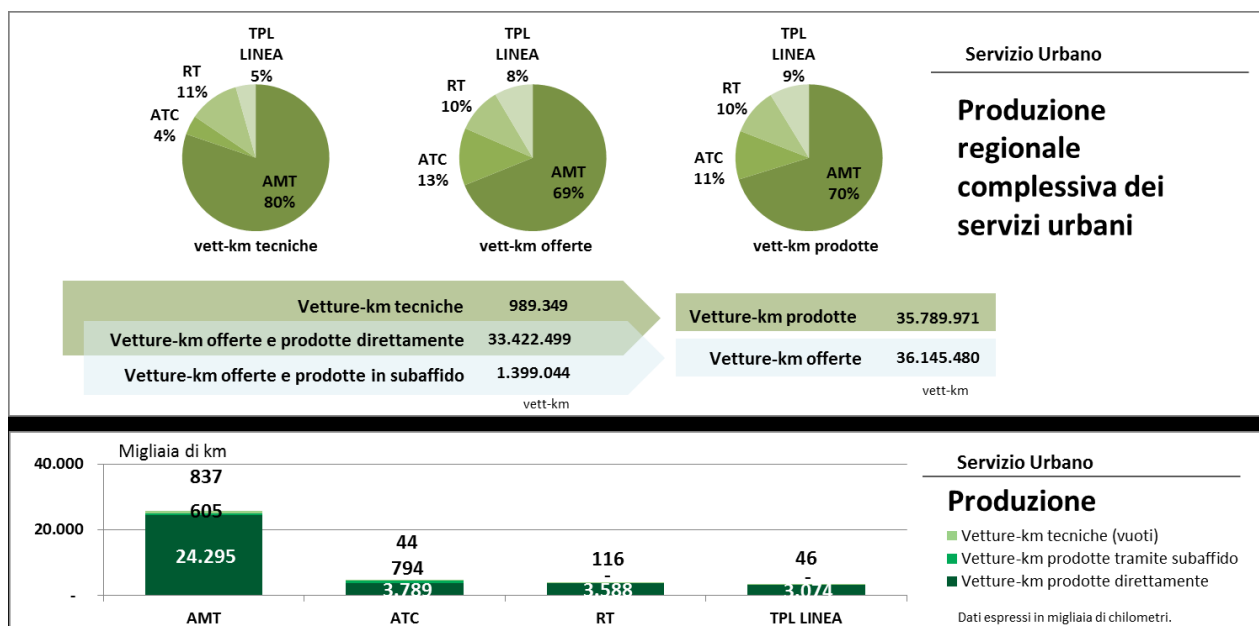
Nell'ambito del Trasporto Pubblico Locale della Regione Liguria, la collocazione di RT spa è evidenziata dall'indagine regionale effettuata nel 2013-14, recentemente resa pubblica in quanto costituente la base per il calcolo dei *costi standard* di riferimento per le prossime gare di affidamento del servizio:



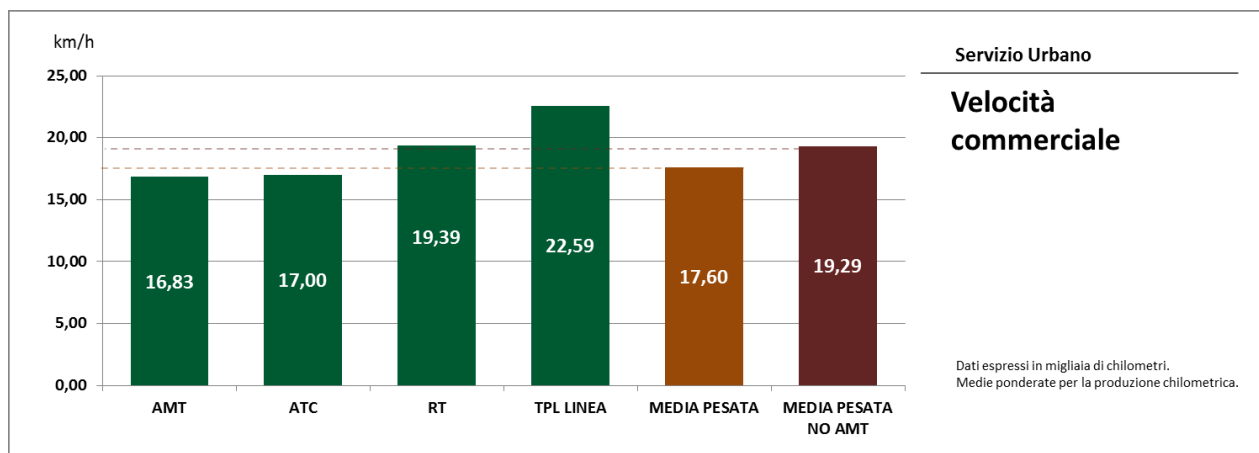
Nell' anno 2013, per la rimodulazione del contratto di servizio tra la Società e l'Amministrazione Provinciale, la produzione complessiva di RT spa è stata ridotta a 5.601.127 vetture-km per l'anno 2014 e proseguita nel 2015. Con i servizi aggiuntivi comunali la percorrenza ammonta a 5.850.594 vetture/km. A seguito di comunicazione regionale (prot. PG/2015/193334) è presumibile rimarrà tale anche negli anni 2016 e 2017.

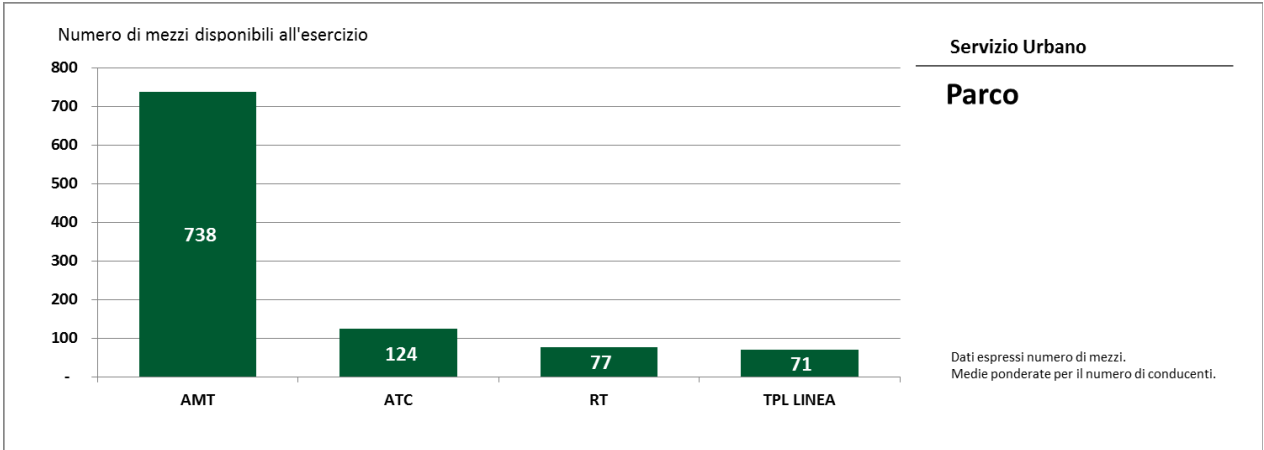
La rimodulazione ha riguardato in varia misura anche gli altri ambiti provinciali liguri.

Il servizio urbano:

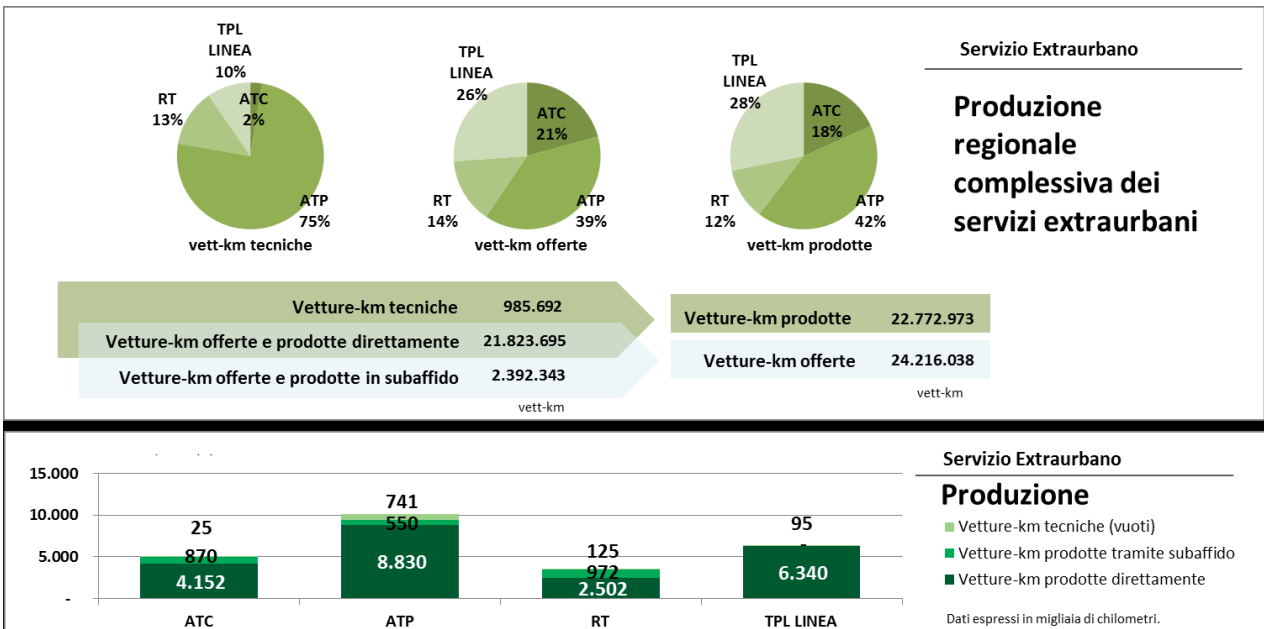


Per variazione del contratto di servizio, la produzione di servizi urbani di RT spa è stata di 1.717.283 Vetture-km negli anni 2014 e 2015. A seguito della comunicazione regionale prot. PG/2015/193334 è presumibile rimarrà tale anche negli anni 2016 e 2017.

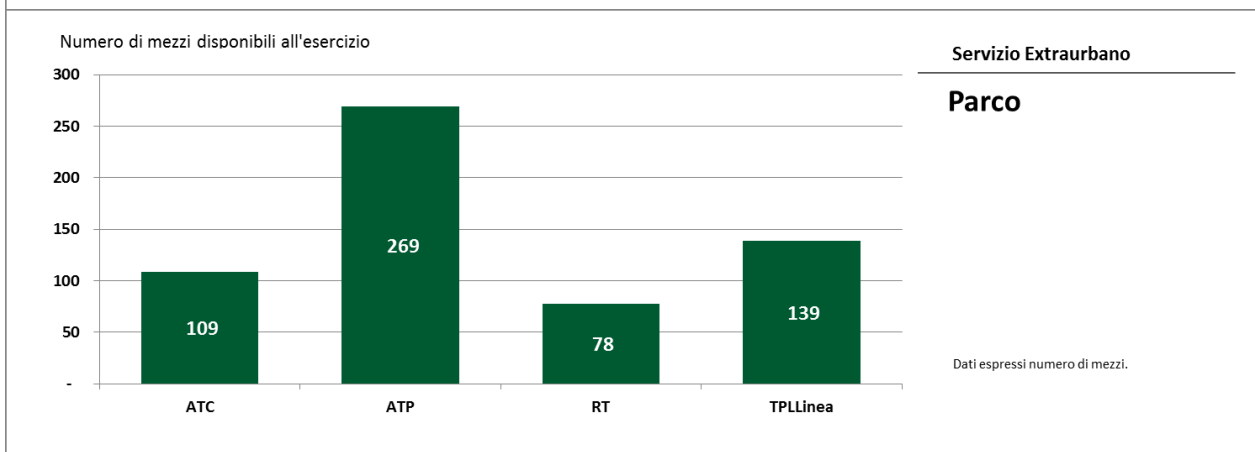
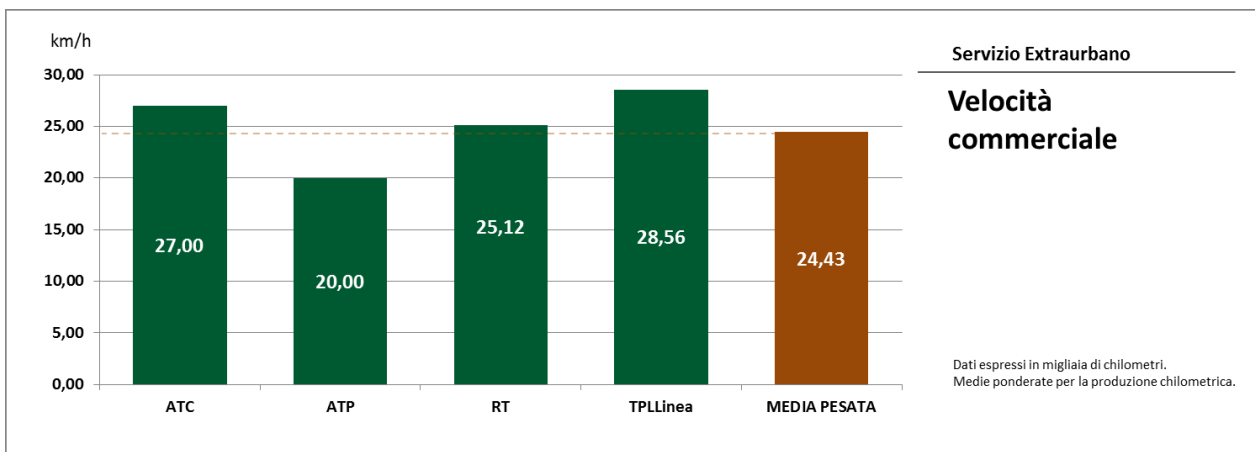




Il servizio extraurbano:



Per la variazione del contratto di servizio, la produzione di servizi extraurbani di RT spa è stata di 3.883.844 Vetture-km negli anni 2014 e 2015. A seguito di comunicazione regionale (prot. PG/2015/193334) è presumibile che rimarrà tale anche negli anni 2016 e 2017.



3.4 L'azione di efficientamento

Il TPL nazionale è destinato a passare dal sistema degli attuali costi chilometrici a quello dei costi standard; per RT spa l'azione per stimolare l'impresa ad operare in condizioni di economicità ed efficienza in un ambiente in cui si stanno creando le premesse per lo sviluppo della concorrenza è ormai in corso. Si tratta di continuare ad operare razionalizzando i costi, ristrutturando il debito e sviluppando una strategia di incremento dei ricavi, nel rispetto della normativa vigente.

Il Consiglio di Amministrazione nell'agosto 2014, per riportare in sostanziale equilibrio la gestione sociale, aveva già ritenuto necessario avviare una immediata azione di riduzione dei costi aziendali. E' intervenuto sul costo del lavoro, passando attraverso la comunicazione di disdetta della contrattazione integrativa aziendale, parzialmente reintegrata nel marzo 2015 a seguito di accordo sindacale includente misure di recupero di produttività. Ha successivamente attuato un Piano di esodo del personale ai sensi dell'art. 9, c. 3bis della L.R. 33/2013. Ha messo in pratica un piano di parziale smaltimento delle ferie arretrate. Ha perseguito interventi sui ricavi da bigliettazione agendo sul potenziamento della lotta all'evasione (aumento dei controlli a vista dei biglietti) con conseguente incremento dei ricavi da bigliettazione.

Precedentemente nel giugno 2014, l'Assemblea dei soci aveva ridotto i compensi degli amministratori.

Il costo chilometrico è correlato a:

- Costo della guida, intesa come costo medio annuo per conducente;
- Produttività della guida, intesa come ore di guida annue per conducente;
- Velocità commerciale.

I parametri contrattuali, quali la retribuzione e le clausole di secondo livello che incidono sulla produttività sono le variabili che maggiormente influenzano il costo di produzione del servizio.

	2013	2014	2015	2016
Num. dipendenti totali	371*	362*	349*	326**
di cui Autisti	259*	257*	245*	231**
Costo medio annuo per conducente	44.435,00	38.696,43****	37.917,14****	44.450,00
Ore di guida annue	1.265	1.280,40	1419,00	1.450***

* al 31 dicembre

** al 1° gennaio

*** stima

**** effetto della disdetta della contrattazione di II livello

3.5 Il servizio e la clientela

La Provincia di Imperia ha una popolazione di circa 217.000 persone. La sua morfologia, urbanizzata soprattutto lungo la costa e con insediamenti più radi nell'entroterra, fa del trasporto pubblico uno dei perni fondamentali della mobilità. La sovra rappresentazione della fascia anziana della popolazione (gli ultra-65enni sono circa il 28% della popolazione, contro una media nazionale del 20,3%) non fa che amplificare questa centralità.

La mobilità ha una dimensione prevalentemente urbana (Imperia, Sanremo, Ventimiglia) o, al più provinciale. La durata degli spostamenti è relativamente breve (quasi la metà è inferiore ai 15 minuti ed un terzo al di sotto della mezz'ora).

Esiste poi una domanda di mobilità totalmente differente, quella relativa ai flussi turistici che si concentra sul sistema lineare della fascia costiera.

La Riviera Trasporti Spa svolge attività del trasporto pubblico su strada con servizi su linee urbane ed extraurbane ed attività di noleggio per tratte nazionali ed estere, sia in regime di concessione, sia in regime di libero mercato da cui ritrae i così detti "ricavi da traffico". Gli "altri ricavi" si diversificano, essenzialmente, in considerazione dei servizi "accessori" che gli Enti pubblici affidano all' Azienda: trasporto scolastico, marebus, gestione di sosta tariffata, attività di vendita pubblicitaria, servizi per il turismo e di noleggio, manutenzione mezzi di terzi, collaudi e revisioni, ecc. Il relativo peso percentuale delle unità di business è così rappresentato:

Unità di business %	31.12.2013 %	30.06.2014 %	31.12.2014 %
Trasporto Pubblico Locale (TPL)	86,41	89,48	85,10
Noleggio e servizi atipici	7,03	7,83	8,69
Manutenzione veicoli per conto terzi	1,17	1,22	0,92
Gestione revisioni e collaudi	2,09	1,87	2,02
Gestione parcometri	0,12	0,37	0,33
Attività generali e congiunte (corporate)	3,18	3,32	2,95

Le compensazioni finanziarie relative all'esercizio dei servizi pubblici sono la variabile più critica ai fini del raggiungimento dei risultati economico-finanziari

necessari, sia per gli elevati costi del lavoro, sia per la copertura degli investimenti necessari al mantenimento/miglioramento del parco autobus e degli impianti fissi.

I volumi di attività (Vetture/Km percorsi) che la Società deve prevedere nei propri piani dipendono dall'ottenimento delle concessioni e dalle compensazioni economiche rilasciate da Enti pubblici e da Organismi regionali il cui processo decisionale è condizionato da valutazioni di disponibilità di risorse finanziarie e di opportunità sociale/occupazionale.

Le attività svolte da Riviera Trasporti implicano un costante e diretto contatto con interlocutori istituzionali pubblici per l'ottenimento delle necessarie concessioni con stipula dei contratti di servizio relativi all'attività di trasporto pubblico locale (TPL).

I piani strategico-operativi e le conseguenti previsioni di ricavi che richiedono significativi contributi in conto esercizio e in conto capitale dipendono dal rispetto degli accordi da parte delle Autorità e degli Enti che hanno assunto, e assumeranno, impegni con la Società. Eventuali modifiche di disposizioni normative o il mancato rispetto degli impegni patrimoniali previsti nei piani influiscono sull'andamento economico-finanziario della Società.

Tranne brevissimi sconfinamenti sul territorio della Provincia di Savona, rappresentati dall'attestazione di capolinea costiera ad Andora, nonché ad Albenga per la linea della bassa Valle Arroscia-Centa, il servizio di trasporto pubblico locale è svolto esclusivamente sul territorio della Provincia di Imperia



Il programma di esercizio prevede la percorrenza di 5.850.594 bus/km:

	URBANO			EXTRAURBANO		
	Km	Tempo (min.)	N° corse	Km	Tempo (min.)	N° corse
Provincia IM				4.133.311,40	8.266.476	257.695
Bordighera	87.081,00	232.325	10.027			
Ospedaletti	29.716,80	81.540	3.926			
Ventimiglia	60.556,70	219.750	5.738			
Imperia	685.540,65	1.712.917	83.266			
Sanremo	854.387,45	2.881.371	112.646			
TOTALE	1.717.282,60	5.127.903	215.603	4.133.311	8.266.476	257.695

La società svolge aggiuntivamente servizi di trasporto scolastico e speciali, per la percorrenza annua di 361.597 bus/km.

Il servizio di trasporto pubblico è svolto in forza della legge regionale ligure n° 18 del 5 agosto 2014, la quale stabilisce che " *al fine di non interrompere il servizio di trasporto pubblico locale e di consentirne l'aggiudicazione unitaria entro il 31 dicembre 2015, in presenza di servizi di trasporto i cui contratti di servizio siano scaduti o in scadenza, i soggetti esercenti il servizio continuano ad assicurare l'integrale e regolare prosecuzione delle attività ed, in particolare, il rispetto degli obblighi di servizio pubblico e degli standard minimi del servizio pubblico locale, alle condizioni previste negli stessi contratti scaduti o in scadenza o in eventuali successivi atti che abbiano regolato il rapporto, fino al subentro del gestore scaturente dalla nuova procedura ad evidenza pubblica e comunque non oltre il 31 dicembre 2015.*"

Con corrispondenza del 5 novembre 2015 l'Assessore Regionale ai Trasporti ha comunicato che "...la Regione Liguria sta predisponendo un'apposita modifica alla L.R. 33/2013 per consentire... la proroga dei vigenti contratti di servizio al 31.12.2017 al fine di garantire la prosecuzione dei servizi di TPL nelle more dell'affidamento del servizio con procedura ad evidenza pubblica, confermando la medesima ripartizione delle risorse regionali secondo le quote percentuali degli anni 2014 e 2015."

Per gli anni 2016 e 2017 è dunque ipotizzabile la continuazione dell'attuale programma di esercizio.

La velocità commerciale nel territorio imperiese (bacino regionale "I") dichiarata all'osservatorio regionale risulta di 19,39 km/h nel percorso urbano e di 25,12 km/h in quello extraurbano.

4. ANALISI STORICA

4.1 Premessa

Dalla Legge 422/97 che ha aperto il mercato alla concorrenza sono trascorsi 18 anni di provvedimenti che non sono serviti né a centrare l'obiettivo né a dare equilibrio al settore del TPL, ma hanno incrementato l'incertezza sulle forme e sui

tempi dell'apertura al mercato.

La Provincia di Imperia, che era stata una delle Amministrazioni più sollecite nell'appaltare i servizi del servizio pubblico del trasporto è costretta oggi a sopportare i maggiori disagi derivanti dal marasma normativo.

L'obbligatorio contratto di servizio del 25 settembre 2002 era stato stipulato dall'Amministrazione Provinciale con la RT spa a seguito di gara ad evidenza pubblica. Pur con l'utilizzo delle proroghe contrattuali è rimasto in vigore fino al 31.12.2012.

Dal 2006 la Regione Liguria non riconosce l'adeguamento Istat sulla propria quota di contratto di servizio, per cui è in corso una azione legale onde ottenerne la liquidazione intorno all'ammontare annuo di 1,4 - 1,5 M€.

L'intricato percorso di tagli e provvedimenti che si sono susseguiti con continuità dal 2011 ha inoltre creato grande precarietà ed incertezza, aggravata dal blocco dei finanziamenti pubblici per il rinnovo del parco bus.

Riassuntivamente i ricavi da prestazioni TPL hanno avuto andamento decisamente decrescente, senza possibilità di porre in atto immediate misure di contenimento dei costi della struttura aziendale:

(in M€)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Contratto di servizio (Regione, Provincia e Comuni)	12,635	11,937	11,937	11,387	11,387	11,387	11,387
Adeguamento Istat (solo quota degli Enti locali)	0,331	0,396	-	-	-	-	-
Risorse aggiuntive della Regione Liguria	1,647	1,266	-	-	-	-	-
TOTALE	14,613	13,599	11,937	11,387	11,387	11,387	11,387

Quanto alla liquidità aziendale ulteriori restrizioni sono state introdotte dalla legge di Stabilità 2015 con lo split payment, che prevede che l'IVA relativa alle cessioni di beni e alle prestazioni di servizi fatturate dal 1° gennaio 2015 sia versata direttamente dai cessionari e/o committenti, con modalità differenti a seconda che essi siano o meno soggetti passivi IVA. Nello specifico si tratta delle prestazioni dei servizi di trasporto pubblico effettuate nei confronti degli enti pubblici territoriali (Provincia e Comuni).

4.2 Analisi storica dei bilanci della società

Nella tabella che segue sono riportati in forma sintetica i dati di bilancio relativi agli ultimi tre esercizi e precisamente 31.12.2012 - 31.12.2013 - 31.12.2014 (bilanci regolarmente approvati dai Soci nelle relative assemblee **(allegato n. 2)**).

Descrizione	Anno 2014	Anno 2013	Anno 2012
STATO PATRIMONIALE ATTIVO			
_ B) IMMOBILIZZAZIONI			
_ B.I) Immobilizzazioni immateriali			
_ Totale Immobilizzazioni Immateriali	336.418,65	354.541,50	387.977,44
_ B.II) Immobilizzazioni Materiali			
_ B.II.1) Terreni e Fabbricati			
_ Totale Terreni e Fabbricati	18.466.888,68	18.695.782,23	18.920.924,59
_ B.II.2) Impianti e Macchinario			
_ Totale Impianti e Macchinario	685.078,41	833.830,82	998.268,87
_ B.II.3) Attrezzature industriali e commerciali			
_ Totale Attrezzature industriali e commerciali	4.205.608,43	5.148.606,38	6.391.352,83
_ B.II.5) Immobilizzazioni in corso e acconti			
_ Totale Immobilizzazioni in corso e acconti	7.953.226,60	6.668.651,50	2.654.123,00
_ Totale Immobilizzazioni Materiali	31.310.802,12	31.346.870,93	28.964.669,29
_ B.III) Immobilizzazioni Finanziarie			
_ B.III.1) Partecipazioni			
_ B.III.1.a) Partecipazioni in imprese Controllate			
_ B.III.1.b) Partecipazioni in imprese Collegate	13.204,80	13.204,80	13.204,80
	35.278,40	35.278,40	35.278,40
_ B.III.1.d) Partecipazioni in altre imprese	43,94	65,24	85,22
	1.486,54	1.486,54	1.486,54
	5.160,00	5.160,00	5.160,00
	6.500,00	0,00	0,00
_ Totale Immobilizzazioni Finanziarie	1.261.673,68	1.255.839,78	1.255.859,76
_ TOTALE IMMOBILIZZAZIONI	32.908.894,45	32.957.252,21	30.608.506,49
_ C) ATTIVO CIRCOLANTE			
_ C.I) Rimanenze			
_ C.I.1) Materie prime, sussidiarie e di consumo			
_ Totale Rimanenze	904.587,22	996.078,20	1.052.790,43
_ C.II) Crediti			
_ C.II.1) Crediti verso Clienti			
_ C.II.1.a) Crediti verso Clienti entro 1			
_ Totale Crediti verso Clienti	3.026.018,04	4.472.026,01	6.201.048,32
_ C.II.2) Crediti verso imprese Controllate			
_ C.II.2.a) Crediti v/Controllate entro 12 mesi	395.991,42	440.446,30	361.985,35
_ Totale Crediti verso imprese Controllate	395.991,42	440.446,30	361.985,35
_ C.II.3) Crediti verso imprese Collegate			
_ C.II.3.a) Crediti v/Collegate entro 12 mesi	14.769,95	956,08	0,00
_ Totale Crediti verso imprese Collegate	14.769,95	956,08	0,00
_ C.II.4 bis) Crediti Tributari			
_ C.II.4 bis.a) Crediti Tributari entro 1			
_ Totale Crediti Tributari	445.500,82	420.922,52	440.438,75
_ C.II.4 ter) Imposte Anticipate			
_ C.II.4 ter.a) Imposte Anticipate entro	478.738,15	478.738,15	478.738,15
_ Totale Imposte Anticipate			
_ C.II.5) Crediti verso Altri			
_ C.II.5.a) Crediti verso Altri entro 12			
_ Totale Crediti verso Altri	14.562.476,22	14.425.545,78	15.632.984,65
_ Totale Crediti			

_ C.III) Attività finanziarie non Immobilizzate			
_ Totale Attività Finanziarie non Immobilizzate			
_ C.IV) Disponibilità Liquide			
_ C.IV.1) Depositi Bancari e Postali			
_ C.IV.3) Danaro e Valori in Cassa			
_ Totale Disponibilità Liquide	877.728,17	937.707,76	813.728,85
_ TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE	20.705.809,99	22.172.420,80	24.981.714,50
_ D) RATEI E RISCONTI ATTIVI			
_ D.2) Altri Ratei e Risconti Attivi			
_ TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI	319.042,10	740.897,21	678.661,68
TOTALE ATTIVO	53.933.746,54	55.870.570,22	56.268.882,67
STATO PATRIMONIALE PASSIVO			
_ A) PATRIMONIO NETTO			
_ A.I) Capitale	2.068.027,00	2.068.027,00	2.068.027,00
_ A.III) Riserva di Rivalutazione	11.030.917,37	11.030.917,37	11.030.917,37
_ A.VII) Altre Riserve, distintamente indica			
_ Totale Altre Riserve			
_ A.VIII) Utili (Perdite) portati a nuovo	0,00	0,00	0,00
	-7.541.001,57	-3.641.897,02	-2.806.248,98
_ A.IX) Utile (Perdita) dell'esercizio	0,00	0,00	0,00
	-1.901.666,99	-3.899.104,55	-835.648,04
_ TOTALE PATRIMONIO NETTO	3.656.275,81	5.557.942,80	9.457.047,35
_ B) FONDI PER RISCHI E ONERI			
_ B.2) Fondo per Imposte, anche differite	67.593,20	67.593,20	67.593,20
_ B.3) Altri Fondi	407.437,00	307.437,00	307.437,00
	843.609,43	593.609,43	700.000,00
_ TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI	1.318.639,63	968.639,63	1.075.030,20
_ C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO	6.110.359,98	6.250.435,19	6.424.502,91
_ D) DEBITI			
_ D.4) Debiti verso Banche			
_ Totale Debiti verso Banche	20.431.790,51	20.267.174,80	20.475.968,80
_ D.7) Debiti verso Fornitori			
_ Totale Debiti verso Fornitori	7.477.532,37	7.403.595,11	2.808.751,28
_ D.10) Debiti v/Imprese Collegate			
_ D.10.a) Debiti v/Imprese Collegate entro 1	3.025.612,01	2.238.520,21	1.427.308,31
_ Totale Debiti v/Imprese Collegate	3.025.612,01	2.238.520,21	1.427.308,31
_ D.11) Debiti verso Controllanti			
_ Totale Debiti verso Controllanti			
_ D.12) Debiti Tributari			
_ Totale Debiti Tributari	754.041,37	1.236.299,01	1.736.653,11
_ D.13) Debiti v/Istituti di Previdenza			
_ Totale Debiti v/Istituti di Previdenza	1.034.471,82	974.616,86	766.908,86
_ D.14) Altri Debiti			
_ TOTALE DEBITI	34.303.478,75	33.732.952,70	28.905.118,15
_ E) RATEI E RISCONTI PASSIVI			
_ E.2) Altri Ratei e Risconti Passivi			
_ TOTALE RATEI E RISCONTI PASSIVI	8.544.992,37	9.360.599,90	10.407.184,06
TOTALE PASSIVO	53.933.746,54	55.870.570,22	56.268.882,67
CONTI D'ORDINE			

O.1.d) Debitori per avalli	1.032,91	1.032,91	1.032,91
O.4.b) Debitori per cauzioni	31.848,58	31.848,58	31.848,58
	100.000,00	100.000,00	100.000,00
O.5.d) Creditori per avalli	-1.032,91	-1.032,91	-1.032,91
O.8.b) Creditori per cauzioni	-31.848,58	-31.848,58	-31.848,58
	-100.000,00	-100.000,00	-100.000,00
CONTO ECONOMICO			
_ A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
_ A.1) Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni			
Totale ricavi delle Vendite e delle Prestazioni	20.033.653,76	20.355.169,17	25.252.948,26
_ A.5) Altri Ricavi e Proventi			
_ TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE	25.280.037,52	26.444.407,41	31.303.226,49
_ B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
_ B.6) Costi mat. prime, sussid., di consumo			
B.6) Totale	3.330.290,46	3.849.493,61	4.271.523,02
_ B.7) Costi per Servizi			
B.7) Totale	5.137.440,65	5.025.830,15	5.251.084,45
_ B.8) Costi per godimento di beni di terzi			
B.8) Totale	114.511,46	61.574,51	80.656,29
_ B.9) Costi per il Personale			
Totale Costi per il Personale	14.562.043,92	16.199.214,85	17.417.243,13
_ B.10) Ammortamenti e Svalutazioni			
Totale Ammortamenti e Svalutazioni	2.476.502,01	2.962.710,47	3.475.718,37
_ B.11) Variazioni delle rimanenze Materie e			
B.11) Totale	91.490,98	56.712,23	62.656,93
_ B.14) Oneri diversi di gestione			
B.14) Totale	393.835,16	410.333,08	467.474,14
TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE	26.106.114,64	28.565.868,90	31.026.356,33
DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE	-826.077,12	-2.121.461,49	276.870,16
_ C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
_ C.16.d) Proventi diversi dai precedenti			
Totale proventi diversi	2.145,15	12.423,84	13.290,66
Totale Altri Proventi Finanziari			
_ C.17) Interessi e altri oneri finanziari			
_ C.17.d) Verso altri			
Totale interessi e altri oneri finanziari	838.863,63	866.816,71	864.052,20
_ TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI	-836.718,48	-854.392,87	-850.761,54
_ D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARI			
_ D.18) Rivalutazioni			
D.18.a) Rivalutazioni di Partecipazione	0,00	0,00	0,00
D.18.b) Rivalutazioni di Immobilizz.	0,00	0,00	0,00
Totale Rivalutazioni	0,00	0,00	0,00
_ D.19) Svalutazioni			
D.19.a) Svalutazioni di Partecipazioni	691,51	67,13	77,17
Totale Svalutazioni	0,00	0,00	0,00
_ TOTALE RETTIFICHE ATTIVITA' FINANZIARIE	691,51	67,13	77,17
_ E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
_ E.20) Proventi Straordinari			
E.20.a) Plusvalenze da alienazione	10.605,00	586,78	13.500,00
E.20.b) Altri proventi straordinari	18.664,09	21.992,99	58.834,76

	141.128,53	1.602.169,74	202.140,78
_ Totale Proventi Straordinari	170.397,62	1.624.749,51	274.475,54
_ E.21) Oneri Straordinari			
_ E.21.a) Minusvalenze da alienazione	8.716,41	788,27	31.186,97
_ E.21.c) Altri oneri straordinari			
_ Totale Oneri Straordinari	189.402,22	2.288.533,26	371.549,16
_ TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE	-19.004,60	-663.783,75	-97.073,62
_ RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	-1.682.491,71	-3.639.705,24	-671.042,17
_ 22.a) Imposte Correnti	219.175,28	259.399,31	426.688,55
	0,00	0,00	74.340,81
_ 22.b) Imposte Differite	0,00	0,00	-336.423,49
	0,00	0,00	0,00
_ 22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL' ESERCIZIO	219.175,28	259.399,31	164.605,87
_ 23) UTILE (PERDITE) DELL' ESERCIZIO	-1.901.666,99	-3.899.104,55	-835.648,04

5. LA SITUAZIONE ECONOMICA E PATRIMONIALE DELLA SOCIETA'

5.1 La situazione economica e patrimoniale di riferimento

Per la predisposizione del presente piano di risanamento è stata utilizzata la situazione predisposta con bilancio semestrale al 30.06.2015 approvato dai Soci in data 05 ottobre 2015 i cui dati di sintesi sono di seguito riportati **(allegato n. 3)**.

Voci di bilancio	Conti	anno 2015
STATO PATRIMONIALE ATTIVO		
_ A) CREDITI V/SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		
_ B) IMMOBILIZZAZIONI		
_ B.I) Immobilizzazioni immateriali		
_ B.I.3) Diritti di Brevetto Industriale		0,00
_ B.I.4) Concessioni, Licenze, Marchi e diritti		10.568,52
_ B.I.5) Avviamento		37.303,40
_ B.I.7) Altre Immobilizzazioni Immateriali		274.108,05
_ Totale Immobilizzazioni Immateriali		321.979,97
_ B.II) Immobilizzazioni Materiali		
_ B.II.1) Terreni e Fabbricati		18.369.946,76
_ B.II.2) Impianti e Macchinario		655.409,93
_ B.II.3) Attrezzature industriali e commerciali		3.820.551,67
_ B.II.4) Altri beni Materiali		0,00
_ B.II.5) Immobilizzazioni in corso e acconti		7.954.476,60
_ Totale Immobilizzazioni Materiali		30.800.384,96
_ B.III) Immobilizzazioni Finanziarie		
_ B.III.1) Partecipazioni		
_ B.III.1.a) Partecipazioni in imprese Controllate		1.200.000,00
_ B.III.1.b) Partecipazioni in imprese Collegate		48.483,20
_ B.III.1.d) Partecipazioni in altre imprese		13.190,48
_ B.III.2) Crediti	SMC Esercizio	6.500,00
_ Totale Immobilizzazioni Finanziarie		1.261.673,68
_ TOTALE IMMOBILIZZAZIONI		32.384.038,61
_ C) ATTIVO CIRCOLANTE		
_ C.I) Rimanenze		

_ C.I.1) Materie prime, sussidiarie e di consumo		877.619,97
_ Totale Rimanenze		877.619,97
_ C.II) Crediti		
_ C.II.1) Crediti verso Clienti		
_ C.II.1.a) Crediti verso Clienti entro 12 mesi		2.894.894,73
_ Totale Crediti verso Clienti		2.894.894,73
_ C.II.2) Crediti verso imprese Controllate		
_ C.II.2.a) Crediti v/Controllate entro 12 mesi		420.082,38
_ Totale Crediti verso imprese Controllate		420.082,38
_ C.II.3) Crediti verso imprese Collegate		
_ C.II.3.a) Crediti v/Collegate entro 12 mesi		0,00
_ Totale Crediti verso imprese Collegate		0,00
_ C.II.4) Crediti verso imprese Controllanti		
_ C.II.4 bis) Crediti Tributari		
_ C.II.4 bis.a) Crediti Tributari entro 12 mesi		456.656,84
_ Totale Crediti Tributari		456.656,84
_ C.II.4 ter) Imposte Anticipate		
_ C.II.4 ter.a) Imposte Anticipate entro 12 mesi		478.738,15
_ Totale Imposte Anticipate		478.738,15
_ C.II.5) Crediti verso Altri		
_ C.II.5.a) Crediti verso Altri entro 12 mesi		16.453.831,80
_ Totale Crediti verso Altri		16.453.831,80
_ Totale Crediti		20.704.203,90
_ C.III) Attività finanziarie non Immobilizzate		
_ C.IV) Disponibilità Liquide		
_ C.IV.1) Depositi Bancari e Postali		478.157,30
_ C.IV.3) Danaro e Valori in Cassa		98.774,28
_ Totale Disponibilità Liquide		576.931,58
_ TOTALE ATTIVO CIRCOLANTE		22.158.755,45
_ D) RATEI E RISCONTI ATTIVI		
_ D.2) Altri Ratei e Risconti Attivi		449.433,96
_ TOTALE RATEI E RISCONTI ATTIVI		449.433,96
TOTALE ATTIVO		54.992.228,02
STATO PATRIMONIALE PASSIVO		
_ A) PATRIMONIO NETTO		
_ A.I) Capitale		2.068.027,00
_ A.III) Riserva di Rivalutazione		11.030.917,37
_ A.VII) Altre Riserve, distintamente indicate		
_ A.VIII) Utili (Perdite) portati a nuovo		-9.442.668,56
_ TOTALE PATRIMONIO NETTO		3.656.275,81
_ B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
_ B.2) Fondo per Imposte, anche differite	FDO IMP DIFF	67.593,20
'_ B.3) Altri Fondi	RISCHI DIV	545.504,50
	FDO_ADEG_CCNL	968.609,43
_ TOTALE FONDI PER RISCHI E ONERI		1.581.707,13
_ C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO		5.796.392,08
	F.DO TFR	5.796.392,08
_ D) DEBITI		
_ D.4.a) Debiti verso Banche entro 12 mesi		1.929.782,16
_ D.4.b) Debiti verso Banche oltre 12 mesi		18.047.029,75
_ Totale Debiti verso Banche		19.976.811,91
_ D.5) Debiti v/altri Finanziatori		
_ D.6) Debiti per Acconti		
_ D.7) Debiti verso Fornitori		
_ D.7.a) Debiti verso Fornitori entro 12 mesi		8.074.997,83
_ Totale Debiti verso Fornitori		8.074.997,83
_ D.8) Debiti da Titoli di Credito		

_	D.9) Debiti v/Imprese Controllate		
_	D.10) Debiti v/Imprese Collegate		2.911.771,22
_	D.10.a) Debiti v/Imprese Collegate entro 12 mesi	DEB_COLLEGATE	2.911.771,22
_	Totale Debiti v/Imprese Collegate		2.911.771,22
_	D.11) Debiti verso Controllanti		
_	D.12) Debiti Tributari		
_	D.12.a) Debiti Tributari entro 12 mesi		483.919,35
_	D.12.b) Debiti Tributari oltre 12 mesi		68.257,44
_	Totale Debiti Tributari		552.176,79
_	D.13) Debiti v/Istituti di Previdenza		
_	D.13.a) Debiti v/Istituti Previdenza entro 12 mesi		779.709,72
_	Totale Debiti v/Istituti di Previdenza		779.709,72
_	D.14) Atri Debiti		
_	D.14.a) Atri Debiti entro 12 mesi		2.339.292,68
_	D.14.b) Atri Debiti oltre 12 mesi		35.830,39
_	Totale Atri Debiti		2.375.123,07
_	TOTALE DEBITI		34.670.590,54
_	E) RATEI E RISCOINTI PASSIVI		
_	E.2) Altri Ratei e Riscconti Passivi		9.291.104,87
_	TOTALE RATEI E RISCOINTI PASSIVI		9.291.104,87
	TOTALE PASSIVO		54.996.070,43
	CONTI D'ORDINE		
	O.1.d) Debitori per avalli		
	O.4.b) Debitori per cauzioni		
	O.5.d) Creditori per avalli		
	O.8.b) Creditori per cauzioni		
	CONTO ECONOMICO		
_	A) VALORE DELLA PRODUZIONE		
_	A.1) Ricavi delle Vendite e delle Prestazioni		9.778.516,15
_	A.5) Altri Ricavi e Proventi		1.184,21
_	A.5.a) Ricavi e proventi diversi		2.242.170,69
_	TOTALE VALORE DELLA PRODUZIONE		12.020.686,84
_	B) COSTI DELLA PRODUZIONE		
_	B.6) Costi mat. prime, sussid., di consumo e merci		1.523.846,05
_	B.7) Costi per Servizi		2.344.707,08
_	B.8) Costi per godimento di beni di terzi		80.329,71
_	B.9) Costi per il Personale		
_	B.9.a) Salari e Stipendi		4.453.097,41
_	B.9.b) Oneri Sociali		1.577.144,67
_	B.9.c) Trattamento di Fine Rapporto		327.817,65
_	B.9.e) Altri costi per il personale		262.000,00
_	Totale Costi per il Personale		6.620.059,73
_	B.10) Ammortamenti e Svalutazioni		
_	B.10.a) Amm.to Immobilizzazioni Immateriali		15.387,95
_	B.10.b) Amm.to Immobilizzazioni Materia		661.244,76
_	B.10.d.1) Svalutazione crediti attivo circolante		138.067,50
_	Totale Ammortamenti e Svalutazioni		814.700,21
_	B.11) Variazioni delle rimanenze Materie e Merci		26.967,25
_	B.14) Oneri diversi di gestione		165.619,55
	TOTALE COSTI DELLA PRODUZIONE		11.576.229,58
	DIFFERENZA TRA VALORE E COSTI DELLA PRODUZIONE		444.457,26
_	C) PROVENTI E ONERI FINANZIARI		
_	C.15) Proventi da Partecipazioni		
_	C.16) Altri Proventi Finanziari		

_ C.16.a) da crediti iscritti nelle Immobilizzazioni		
_ C.16.d) Proventi diversi dai precedenti		
_ C.16.d.4) da altri		265,96
_ Totale proventi diversi		265,96
Totale Altri Proventi Finanziari		265,96
_ C.17) Interessi e altri oneri finanziari		
_ C.17.d) Verso altri		388.802,63
_ Totale interessi e altri oneri finanziari		388.802,63
_ TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI		-388.536,67
_ D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARI		
_ D.18) Rivalutazioni		
_ D.19) Svalutazioni		
_ E) PROVENTI E ONERI STRAORDINARI		
_ E.20) Proventi Straordinari		
_ E.20.a) Plusvalenze da alienazione		0,00
_ E.20.b) Altri proventi straordinari		18.181,32
_ Totale Proventi Straordinari		18.181,32
_ E.21) Oneri Straordinari		
_ E.21.a) Minusvalenze da alienazione		66,00
_ E.21.c) Altri oneri straordinari		27.878,32
_ Totale Oneri Straordinari		27.944,32
_ TOTALE DELLE PARTITE STRAORDINARIE		-9.763,00
_ RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		46.157,59
_ 22.a) Imposte correnti		50.000,00
_ 22.a) Imposte DIFFERITE		0,00
22) IMPOSTE SULL'ESERCIZIO		50.000,00
23) UTILE (PERDITE) DELL' ESERCIZIO		-3.842,41

5.2 L'attivo patrimoniale

5.2.1 L'attivo immobilizzato

L'attivo immobilizzato, ovvero l'insieme degli impieghi di lunga durata è rappresentato da:

- Immobilizzazioni immateriali:

Sono prevalentemente costituite da costi sostenuti per l'acquisizione di un avviamento e da costi sostenuti su beni di terzi i cui oneri vengono ripartiti a bilancio su diversi esercizi (oneri pluriennali).

Tali valori non hanno alcuna rilevanza economica

- Immobilizzazioni materiali:

Sono costituite da elementi del patrimonio dotati di consistenza fisica, destinati ad essere utilizzati durevolmente all'interno dell'azienda. Il valore residuo degli stessi è certamente di valore inferiore al valore di realizzo. Pare sufficiente fare presente che il parco mezzi il cui valore complessivo residuo a bilancio (costo storico – ammortamenti già calcolati) ammonta a € 2.722.080, relativamente al solo parco TPL ha un valore corrente di utilizzo pari a € 13.700.000 (**allegato n. 4**). Valore che deve essere incrementato di almeno 724.000 €, pari a quello del parco bus dedicato per uso noleggi turismo

In relazione al valore dell'impiantistica e del patrimonio immobiliare si ritiene che i valori rappresentati a bilancio corrispondano al loro valore effettivo tenuto conto per i primi della loro vetustà e della loro obsolescenza, per i secondi del fatto che gli stessi sono già stati oggetto di rivalutazione dai precedenti Consigli di Amministrazione con redazione di apposite perizie.

- Immobilizzazioni finanziarie:

Sono costituite da investimenti di natura finanziaria.

Il valore indicato a bilancio si ritiene rappresenti in valore assoluto quello di realizzo delle partecipazioni stesse.

5.2.2 L'attivo Circolante

L'attivo circolante, ovvero l'insieme degli impieghi di breve durata e dei mezzi già liquidi è rappresentato da:

- rimanenze di materie prime sussidiarie e di consumo il cui valore è stato determinato, dai responsabili dei vari settori, in base ai criteri contabili ed il dato indicato rappresenta il valore effettivo dei beni;
- crediti ovvero obbligazioni di terzi che dovranno tramutarsi in denaro;
- disponibilità liquide costituite dal denaro in cassa o disponibile nei c/c postali e bancari.

I valori indicati in bilancio al netto dei fondi svalutazione rappresentano il valore di effettivo realizzo.

In relazione ai fondi appostati in bilancio si precisa che gli stessi ammontano a complessivi € 4.445.152,00 così rappresentati:

- fondo svalutazione crediti: € 297.540,00
- fondo svalutazione crediti tassato: € 245.000,00
- fondo rischi crediti diversi: € 2.651.566,00
- fondo rischi diversi: € 407.437,00
- fondo rischi rinnovo CCNL: € 843.609,00 **

(*** nota) Si precisa che il fondo verrà ridotto in fase di redazione del bilancio ad € 350.000,00 (cfr paragrafo 5.3.5)

5.3 Il passivo

5.3.1 – L'esposizione debitoria complessiva

L'esposizione complessiva in oggetto alla data del 30.06.2015 ammonta a complessivi € 34.670.591

5.3.2 – I debiti nei confronti degli Istituti di credito

I debiti verso le banche sono suddivisi in:

- debiti a breve, con scadenza entro 12 mesi:

Ammontano a complessivi € 1.929.782 e sono formati principalmente dal factoring relativo alle fatture del Contratto di Servizio

- debiti a lungo con scadenza oltre i 12 mesi:

Ammontano ad € 18.047.021,75 e sono composti da:

Banca concedente	Data stipula	Durata	Capitale iniziale	Debito residuo	Importo ipoteca	Immobili ipotecati
BANCA CARIGE	08.08.2011	240 mesi a partire da 30.06.2015	12.000.000,00	11.795.890,46	24.000.000	V. sub 1)
BANCA CARIGE	08.08.2011	240 mesi a partire da 31.12.2014	5.699.673,69	5.451.146,98	12.000.000	V. sub 2)
BANCA CARIGE	07.09.2012	120 mesi a partire da 30.06.2013	1.000.000,00	799.984,31		V. sub 3)

Sub 1)

Iscrizione ipotecaria di primo grado su:

- Immobile e terreno pertinenziale in Imperia V. Nazionale 365
- Immobile in Sanremo C.so Cavallotti n. 331-334 con annesse pertinenze
- Immobili e terreno in Ventimiglia V. Gallardi e C.so Francia

Sub 2)

Iscrizione ipotecaria di secondo grado su:

- Immobile in Sanremo C.so Cavallotti n. 331-334 con annesse pertinenze
- Immobile e terreno pertinenziale in Imperia V. Nazionale 365
- Immobili e terreno in Ventimiglia V. Gallardi e C.so Francia

Iscrizione ipotecaria di primo grado su:

- Terreno mq. 6.600 circa in Imperia Via Nazionale
- Terreno con manufatto in Sanremo località La Brezza

Sub 3)

Iscrizione ipotecaria di terzo grado su:

- Immobile in Sanremo C.so Cavallotti n. 331-334 con annesse pertinenze
- Immobile e terreno pertinenziale in Imperia V. Nazionale 365
- Immobili e terreno in Ventimiglia V. Gallardi e C.so Francia

Iscrizione ipotecaria di secondo grado su:

- Terreno con manufatto in Sanremo località La Brezza

5.3.3 – Debiti nei confronti dei fornitori

I debiti nei confronti dei fornitori, pari ad € 10.236.189 al 31/12/2014, al

30/06/2015 ammontano a complessivi € 10.675.520 così suddivisi:

Voce	Saldo 31.12.2014	Saldo 30.06.2015
Fornitori per investimenti	5.175.210,00	5.175.210,00
Fornitori gasolio	1.056.328,38	1.449.907,41
Riviera Trasporti Linea	3.017.438,01	2.903.597,22
Iveco Orecchia	142.356,59	199.534,02
Totale fornitori rilevanti	9.391.332,98	9.728.248,65

Voce	Saldo 31.12.2014	Saldo 30.06.2015
Fornitori vari	844.855,53	947.270,94

Per quanto concerne i fornitori rilevanti, sono in essere i seguenti accordi / piani di rientro:

Fornitore	Note				
Fornitori investimenti	Il debito di € 5.175.210 ridotto a € 3.878.596 (vedi nota 1) verrà estinto come segue:				
	per	Vendita terreno Valle Armea a Fondazione CARIGE	Contributo da Regione Liguria ex L.R 62/2009	Residuo debito	(nota 2)
		€ 1.437.700	€ 1.940.000	€ 500.896	

(nota 1)

l'importo di € 5.175.210 evidenziato nel bilancio al 30.06.2015 si è ridotto a € 3.878.596 a seguito della rimodulazione del progetto idrogeno che prevede la riduzione dell'acquisto a 3 autobus da Van Hool e la realizzazione da parte di Air Liquide solamente della realizzazione dell'impianto di distribuzione.

(nota 2)

Il residuo debito verrà estinto mediante la quota di co-finanziamento europeo non ancora erogata che ammonta ad € 1.347.559,87 comprensiva del contributo alle spese dell'avvio del progetto e delle eventuali e future spese di completamento della stazione di rifornimento stimate in € 645.990.

Fornitori	Note			
EUROPAM CO. E CI. COFELY	Sul debito di € 1.449.907,41 sono stati pianificati i seguenti pagamenti per la completa estinzione dello stesso:			
	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018
	€ 374.093	€ 480.000	€ 480.000	€ 115.814

Fornitore	Note			
Riviera Trasporti Linea	Sul debito pregresso, quantificato in € 2.655.000, è stato previsto il seguente rientro:			
	Anno 2015	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018
	€ 250.000	€ 600.000	€ 600.000	€ 600.000

La differenza residua di € 605.000 del debito nei confronti di Riviera Trasporti Linea sarà compensata con nostre fatture attive relative a canoni di affitto e lavorazioni di officina. Detto valore è stato stimato in base ai rapporti intercorsi negli anni precedenti.

Fornitore	Note
Iveco Orecchia	Sul debito pregresso - ammontante ad € 323.548,92 alla data di redazione del presente piano - è stato concesso un pagamento rateale in 12 mensilità a partire da gennaio 2016 con rate di € 28.579,76 al lordo degli interessi.

5.3.4 – Debiti nei confronti dell'Erario

I debiti in oggetto ammontano a complessivi € 552.176,79 così composti:

Natura del debito	Importo	Note
IRPEF dipendenti giugno	129.444,67	V. sub 1)
IRPEF Professionisti	3.199,75	V. sub 1)
Debito IRAP	343.137,56	V. sub. 2) – sub 4)
IVA esigibilità differita	1.520,76	
Ritenute IRPEF Professionisti (Provvisorio)	6.616,61	V. sub 3)
Imposta sostitutiva	68.257,44	V. sub 4)
Totale	552.176,79	

Sub 1) Tali importi sono stati pagati alle scadenze di legge

Sub 2) Comprende € 50.000 calcolati nella semestrale al 30.06.2015

Sub 3) Tale cifra fa riferimento alle ritenute delle notule ancora da pagare

Sub 4) Parte dei debiti verso l'Erario sono oggetto delle seguenti dilazioni di pagamento:

Natura del debito	Importo originario	n. rate concesse	n. rate pagate	Debito residuo al 30.06.2015
IRAP 2013	€ 100.000,00	20	5	€ 75.000,00
Imposta sostitutiva	€ 113.662,40	20	8	€ 68.257,44
Totale	€ 213.662,40			€ 143.257,44

Nei debiti verso l'Erario al 30.06.2015 è presente anche il secondo acconto dell'IRAP 2014; nella sottostante tabella sono evidenziati sia il citato secondo acconto dell'IRAP 2014 che il secondo acconto dell'IRAP 2015; la modalità di pagamento di tali importi è in fase di definizione.

DEBITI CON PAGAMENTO DA DEFINIRE				
Natura del debito	Importo	n. rate concesse	n. rate pagate	Debito residuo
Secondo acconto IRAP 2014 (*)	€ 119.012,00	-----	-----	€ 119.012,00
[Secondo acconto IRAP 2015 (*)	€ 131.505,00	----	----	€ 131.505,00]
Totale	€ 250.517,00			€ 250.517,00

(* nota) Su questi importi non sono stati attualmente calcolati interessi e sanzioni

Una dilazione di pagamento è stata concessa anche dall'INPS come sotto esposto:

Natura del debito	Importo originario	n. rate concesse	n. rate pagate	Debito residuo al 30.06.2015
Contributi INPS e 12/2012 e 12/2013	€ 597.791,48	22	15	€ 190.206,38

5.3.5 Passività potenziali

Per quanto concerne le passività in oggetto si da atto che la società ha contabilizzato fondi rischi per consistenti importi, come emerge dai dati di bilancio allegati, esposti al punto 5.2.2, che permettono di assorbire a livello economico la loro eventuale emersione.

In particolare, si evidenzia che per quanto riguarda il fondo rischi per rinnovo CCNL, a bilancio nel corso degli anni di vacanza contrattuale erano stati accantonati prudenzialmente € 843.609,00.

A novembre 2015 è stato rinnovato il Contratto Nazionale e dai dati emersi si rileva che il suddetto fondo può essere ridotto ad € 350.000; tale importo è una stima prudenziale a fronte di un primo calcolo relativo a tale rinnovo ammontante ad € 310.743,84.

Si precisa che è intenzione del Consiglio di Amministrazione in fase di redazione del bilancio 2015 di mantenere a fondo rischi la somma che verrà liberata pari ad € 493.609,00 (ovvero € 843.609,00 – 350.000,00) e destinare la stessa a incremento dei fondi rischi su crediti per € 400.000,00 e la differenza pari ad € 93.609,00 a fondo rischi generico.

5.4 La struttura dei costi e dei ricavi

In relazione ai costi ed ai ricavi oltre a rinviare a quanto precisato nelle parti precedenti e nel piano d'impresa allegato preme osservare che nel corso degli ultimi anni sia i Consigli di Amministrazione precedenti che l'attuale hanno svolto un'attenta attività volta, laddove possibile, all'incremento dei ricavi, all'efficientamento della struttura e alla riduzione dei costi.

Attività che passata anche attraverso la disdetta della contrattazione aziendale di secondo livello (disdetta operata con decorrenza dal mese di agosto 2014 e revocata a seguito di raggiunti accordi sindacali e previa delibera assembleare del 16 marzo 2015) ha permesso di raggiungere i risultati rappresentati a bilancio.

6 IL PIANO DI RISANAMENTO

6.1 Premessa

Il presente piano ha come scopo precipuo il "risanamento dell'esposizione debitoria" in fase di normale attività e di continuità aziendale tenuto conto che l'attività di TPL, come da comunicazione dell'Assessore ai Trasporti, del 24 novembre 2015 Prot. n. pg 2015/206537 prevede la prosecuzione dell'attività per il periodo 2016 e 2017 **(allegato n. 6)**.

In relazione al periodo 2018 si precisa che il piano d'impresa è stato redatto sulla previsione di una ulteriore proroga tecnica dell'affidamento del servizio TPL ovvero nel prevedibile coinvolgimento della nostra società nell'espletamento del servizio.

Si evidenzia che qualora tale proroga non si rendesse necessaria l'azienda sarà sgravata da tutti i costi di gestione direttamente attribuibili al servizio del TPL e la sola gestione del patrimoni aziendale con La conseguente locazione al nuovo gestore del servizio di tutti i beni strumentali al TPL potrà garantire i flussi necessari per fare fronte alla gestione residua dell'azienda.

6.2 Il programma di ristrutturazione

Il piano prevede diverse modalità di intervento così riassunte:

- A. cessione di beni immobili (terreno sito in Sanremo – zona Valle Armea) a

pagamento di debiti (quota di co-finanziamento a carico azienda a seguito partecipazione a Bando internazionale – denominato Progetto europeo di ricerca e innovazione industriale – High. V.L.O.”);

- B. utilizzo della somma che verrà erogata dalla Regione ex legge regionale 62/2009 a parziale estinzione del debito relativo alla quota di cofinanziamento del progetto idrogeno a carico dell’azienda;
- C. razionalizzazione attività produttive – riduzione dell’organico conseguente riduzione dei costi del personale;
- D. cessioni e/o valorizzazione di assets non strategici ovvero di attività che non appartengono al “core Business” dell’azienda;
- E. miglioramento dei risultati finali di bilancio come da piano industriale relativo al periodo 2016-2018;
- F. redazione di piani di rientro delle esposizioni di debito con i fornitori che vantano maggiori crediti nei nostri confronti;
- G. intensificazione dell’attività legale di recupero dei crediti:

In relazione ai diversi interventi si evidenzia:

A - Cessione di beni immobili

1 Terreno sito in Sanremo – zona Valle Armea.

Si dà atto che al fine di reperire le somme necessarie per garantire la quota di cofinanziamento del progetto idrogeno l’allora Amministratore Delegato dell’azienda ha sottoscritto in data 18 Novembre 2013 con la Fondazione CARIGE un preliminare portante l’impegno da parte dell’azienda a cedere una porzione del Terreno sito in Sanremo – zona Valle Armea con mantenimento del diritto di superficie per un determinato periodo di tempo.

In oggi la Fondazione CARIGE ha manifestato l’intenzione di dare seguito all’acquisto dell’intero terreno alle condizioni di cui alla sua comunicazione del 1° dicembre 2015 (**allegato n. 7**). Si precisa che la cessione di oggetto evidenzierà a bilancio al momento della redazione dell’atto (anno 2016) una minusvalenza di € 41.500 ed un costo relativo al canone per il diritto di superficie stimato in € 45.000 annue di cui si è tenuto conto in fase di redazione dei budget e flussi di cassa 2016.

La somma realizzata dalla cessione del terreno di cui dianzi al netto delle imposte di competenza dell’azienda verrà interamente utilizzata a parziale pagamento della somma indicata nella parte 5.4.3 quali debiti per investimento a seguito della rimodulazione del progetto.

2 Immobile sito in Imperia – Via Nizza

A seguito di due esperimenti di gara andati deserti tramite pubblico incanto, si procederà a trattativa privata ai sensi dell’art. 73 del R.D. 23.5.1924 n° 827. Un operatore della GDO ha recentemente dichiarato interesse all’immobile.

B - Utilizzo somma erogata dalla Regione ex legge regionale 62/2009

La somma in oggetto per € 1.940.000 verrà interamente utilizzata a parziale pagamento del “progetto idrogeno”.

E’ necessario, per il fine che occupa il presente lavoro, fare presente che:

- Con il pagamento dei debiti per investimento, quelli nei confronti dei fornitori si

riducono di oltre il 50%;

- Con la realizzazione della stazione di distribuzione dell'idrogeno (stazione da realizzare con il progetto europeo sul terreno sito in Sanremo zona Valle Armea) e la messa in uso dei tre pullman ad idrogeno potranno essere sviluppate nuove aree di intervento nel campo della distribuzione dell'idrogeno (settore quest'ultimo di estremo interesse anche a livello turistico nella vicina Costa Azzurra).

C - Razionalizzazione attività produttive – riduzione dell'organico conseguente riduzione dei costi del personale

Contestualmente all'efficientamento e alla razionalizzazione delle attività accessorie (collaudi/revisioni, parking, noleggio) occorre continuare nel processo di riorganizzazione dell'attività principale del "TPL".

Processo da ultimare in breve tempo, tenuto conto che come meglio evidenziato nel piano d'impresa allegato, entro il mese di marzo 2016 il numero dei dipendenti in organico si ridurrà rispetto al 31 dicembre 2014 di 39 unità (organico al 31 dicembre 2014 dipendenti n. 362 – dipendenti al 31 marzo 2016 n. 323).

La riduzione dell'organico di cui dianzi comporta per l'azienda un consistente miglioramento del Margine Operativo Lordo.

A fronte della riduzione dell'organico la Società dovrà fare fronte al pagamento del Trattamento di Fine Rapporto per i dipendenti che, a decorrere dal 01 gennaio 2015, hanno già cessato il rapporto di lavoro e per quelli che lo cesseranno entro il 31 marzo 2016.

La somma in oggetto pari a € 646.116 potrà essere erogata, previo accordo individuale con i singoli dipendenti, in più soluzioni con conseguente possibilità di reperire le risorse finanziarie e dilazionare i pagamenti.

D - Cessione e/o valorizzazione assets non strategici

Ramo d'azienda Noleggio

Si dà atto che il Consiglio di amministrazione ha dato incarico alla società American Appraisal di stimare il ramo d'azienda del Noleggio e Turismo, valutato in € 724.000 **(allegato n. 8)**.

Tale assets, in caso di manifestazioni di interesse da parte di potenziali interessati potrebbe essere venduta con conseguente utilizzo delle somme realizzate al netto delle imposte di competenza per l'estinzione di posizioni di debito.

Concessione del Monopolio per vendita tabacchi

Il consiglio di amministrazione sta valutando possibili soluzioni volte allo sfruttamento dell'autorizzazione recentemente ottenuta relativa alla vendita di tabacchi e generi di monopolio da esercitare nei locali dell'autostazione di Sanremo – piazza Colombo.

E - Miglioramento dei risultati finali di bilancio 2016 – 2017 – 2018

Si rappresentano qui di seguito i forecast dei prossimi tre esercizi dai quali emergono i seguenti risultati positivi:

anno 2016 - utile netto € 467.740

anno 2017 - utile netto € 795.104

anno 2018 - utile netto € 822.410

F - Redazione di piani di rientro

Debiti vs/Fornitori

Come già evidenziato nel punto 5.4.3 debiti nei confronti dei fornitori si dà atto che per le esposizioni più rilevanti, alla data del 30.06.2015, e precisamente:

Voce	Saldo 30.06.2015
EUROPAM Fornitore gasolio	1.449.907,41
Riviera Trasporti Linea	2.903.597,22
Iveco Orecchia	199.534,02

sono in essere i seguenti accordi / piani di rientro che prevedono:

Europam

Pagamento di € 40.000 mensili con conseguente rientro di

- € 374.093 nel 2015;
- € 480.000 nel 2016
- € 480.000 nel 2017
- € 115.814 nel 2018

Riviera Trasporti Linea (allegato n. 9)

Pagamento di € 50.000,00 mensili con conseguente rientro di

- € 250.000 nel 2015;
- € 600.000 nel 2016
- € 600.000 nel 2017
- € 600.000 nel 2018

Il debito residuo viene compensato con nostre fatture (per canoni di affitto e oneri manutentivi) come esplicitato al punto 5.3.3.

Iveco Orecchia (allegato n. 10):

Il debito alla data di redazione del presente piano ammonta a € 323.548,92 verrà saldato con un pagamento rateale in 12 mensilità di € 28.579,76 al lordo degli interessi

Debiti vs/Erario

Come già evidenziato nel punto 5.4.4 debiti nei confronti dell'erario si dà atto che per alcune delle esposizioni più rilevanti, sono in corso dilazioni di pagamento (20 rate) in regolare ammortamento e per altre sono in fase istruttoria le richieste di dilazione.

Debiti vs/dipendenti TFR

In relazione al debito nei confronti dei dipendenti che hanno già cessato il rapporto di lavoro e per coloro che lo cesseranno entro il 30 giugno 2019 per il trattamento di fine rapporto si dà atto che lo stesso verrà liquidato in più soluzioni, previo accordo individuale con i dipendenti stessi come meglio evidenziato nel prospetto dei flussi di cassa.

G - Intensificazione dell'attività legale di recupero dei crediti

In relazione ai crediti è stata intensificata l'attività di recupero attraverso il Legale di Fiducia.

6.3 Il Piano Industriale

Piano Industriale (allegato n. 11)

Si riportano alcune parti del piano d'impresa.

A fronte dell'analisi della situazione gestionale sulle risorse economiche dell'Azienda, la manovra necessaria per conseguire l'obiettivo a cui deve tendere questo piano industriale è pari ad 1.000.000 €/anno medio di utile gestionale per il triennio 2016-2018 con relativo consolidamento degli effetti economici ottenuti negli anni successivi, ovviamente a parità di risorse, adeguate con criteri ISTAT.

Riviera Trasporti consuma oltre 2.000.000 di litri anno di gasolio e le previsioni sono basate su una sostanziale stabilità complessiva dei prezzi, compresi carburanti e assicurazioni.

Le modifiche introdotte nel quadro impositivo generale in materia di imposte sugli immobili e sui servizi hanno generato maggiori oneri per Riviera trasporti pari a circa 250.000 €/anno fino al 2014 rispetto al 2011; gli effetti sul 2015 e gli anni a venire sono in questa fase ancora difficilmente stimabili.

Occorrerà individuare gli oneri legati al rinnovo del CCNL autoferrotranvieri, scaduto dal 2009 e prorogato con una una-tantum fino al 2012.

Nel caso di un aumento a regime pari a 100 €/mese pro-capite al parametro 175 impatterebbe sui conti RT, ad organico di 323 dipendenti, per circa 650.000 €/anno. L'obiettivo da raggiungere per consentire una gestione in equilibrio economico diventa pari a 1.650.000,00 €/anno medi per il triennio di riferimento.

Ipotesi di intervento: ricavi e costi

Ricavi

I ricavi aziendali sono costituiti da quattro categorie rilevanti:

- Proventi da traffico (biglietti, abbonamenti etc.);
- Servizi per terzi;
- Contratto di servizio;
- Contributi da Enti (Regione e Stato).

I ricavi da contratto di servizio e contributi da Enti non sono unilateralmente incrementabili; occorrerà una azione sul sistema tariffario, pur sotto supervisione regionale.

1. Manovra tariffaria:

- Introdurre un aumento tariffario in questo momento storico, anche a fronte di nuove tariffe agevolate per le fasce socialmente deboli potrebbe provocare un calo dell'utenza tale da contrarre i ricavi da traffico in misura tale da annullare gli effetti dell'aumento;
- L'eventuale introduzione di ulteriori tariffe agevolate per fasce socialmente deboli dovrebbe essere subordinato al finanziamento dei minori introiti da parte degli Enti Locali

1.a - Recupero evasione

Il mancato pagamento della tariffa è un malcostume che colpisce tutte le Aziende di trasporto, che peraltro stanno tentando in ogni modo di arginare il fenomeno; sta anche emergendo in maniera preoccupante il fenomeno della falsificazione dei titoli di viaggio. In alcuni casi su larga scala con tecnologie professionali, in altri casi con sistemi artigianali. I controlli aziendali hanno evidenziato l'insorgere di questo secondo fenomeno e sono adottate strategie diversificate di arginamento del fenomeno.

Si fa ricorso alla denuncia all'autorità giudiziaria relativamente a chi evade ripetutamente. In alcuni casi si ottengono condanne e risarcimenti esemplari, a seguito di verifiche mirate del personale Aziendale addetto ai controlli. E' allo studio l'adozione di innovative soluzioni tecnologiche.

Negli ultimi anni ha assunto particolare rilevanza il fenomeno legato alla presenza di fasce di popolazione sprovvista di documenti di identità atti a garantirne l'identificazione certa ed il relativo domicilio, che ha complicato ulteriormente la lotta all'evasione.

Negli anni scorsi analizzando le stime dell'evasione tariffaria su scala regionale emergeva il dato omogeneo tra le 5 Aziende Liguri indicante l'evasione media intorno al 10,50% dell'intero traffico. Per Riviera Trasporti un minore introito stimabile in circa 700.000 €/annui.

Tale dato sia su scala nazionale, sia locale, con l'insorgere della crisi economica, è schizzato drammaticamente verso l'alto con picchi, in alcune aree del paese stimate vicine al 25% (fonte ASSTRA-ANAV).

Da analisi condotte dalla nostra Azienda si stima che nel bacino Imperiese l'evasione complessiva reale sia intorno al 14-15% (evasione, contraffazione e falsificazione) con un danno per mancati introiti valutabile in un intorno ai 1.100.000 €/anno.

L'azienda ritiene obiettivo realisticamente raggiungibile ridurre l'evasione con un recupero di circa 350.000 €/anno di ricavi da tariffa.

Ciò attraverso l'adozione di misure, in particolare:

- Dal 10 dicembre 2013 sono stati introdotti i primi titoli di viaggio marchiatati con ologramma non riproducibile con i normali sistemi di stampa. Dal 1 gennaio 2014 tutti i titoli di viaggio commercializzati da RT hanno questa caratteristica e sono stati ritirati contestualmente dal mercato i vecchi titoli di viaggio.
Gli abbonamenti mensili sono commercializzati con mese e anno di validità impresso a mezzo stampa su banda anticontraffazione;
- Installazione di apparecchiature, conformi alle normative europee (tornelli, barriere a impulsi), che impediscano l'accesso ai mezzi di trasporto pubblico agli utenti sprovvisti di titoli di viaggio ove possibile; ad esempio in autostazione a Sanremo;
- Diversificazione degli strumenti di repressione dell'evasione:
 - a) Modifica della modalità degli interventi di controlleria effettuati con personale interno adottando sistemi di controlli mirati su situazioni particolari (corse mercatali, serali e nelle ore di punta);
 - b) Il nuovo sistema sanzionatorio regionale (L.R. n° 36/2012) ha reso le sanzioni molto più pesanti ed ha avuto una funzione di deterrenza importante, anche verso la riduzione dei mancati pagamenti delle sanzioni.

Nel 2011 i proventi da traffico sono stati oltre 7.500.000 € mentre nel 2014 gli stessi si sono attestati a 6.700.000 €; pare ragionevole nel triennio raggiungere l'obiettivo di ritornare ai livelli di incasso del 2011 o raggiungere 7.200.000 €/anno.

2. Operazioni di Valorizzazione del Patrimonio Immobiliare. (Via Nizza e La Brezza)

Dismissioni

Attraverso l'alienazione di patrimonio immobiliare libero da vincoli, si intende poter liberare risorse a diminuzione dell'indebitamento pregresso. E' in corso il bando per la vendita dell'immobile di Imperia Via Nizza, a base d'asta per 500.000,00 €. Sono altresì in corso contatti per la vendita/locazione dell'immobile in Sanremo denominato "la Brezza".

3. Gestione parcheggi (non ulteriormente migliorabile) (120.000€/anno)

La gestione delle aree di sosta a pagamento viene individuata dall'Azienda come l'unico possibile settore di ampliamento delle attività di business da cui trarre un significativo utile.

In molte realtà (ad esempio Genova, Milano, Torino) la gestione delle aree di sosta è affidata al gestore del TPL anche perché ritenuta parte integrante della gestione della mobilità urbana delle città.

Stimando la resa di uno stallone in area urbana centrale in 80 €/mese, l'acquisizione da parte di RT di appena 1000 stalli con tali

caratteristiche consentirebbe ulteriori introiti per circa 1.000.000 €/anno.

Riviera Trasporti non è riuscita, causa svariate situazioni amministrative locali, ad inserirsi significativamente nel settore: dispone al momento di un centinaio di stalli centrali ad Imperia, che stanno dando buoni risultati, importante base per una strategia futura che può concretizzarsi solamente se favorito in maniera decisa da parte degli Enti Locali azionisti di RT.

4. Linee interregionali e internazionali
Visti i buoni risultati ottenuti dalla linea Sanremo-Imperia-Torino l'eventuale ulteriore ingresso nel mercato delle linee interregionali non contribuite, di libero mercato (Sanremo-Ventimiglia-Cuneo, Sanremo - Montecarlo) possono contribuire nell'immediato, stante anche la situazione economica generale, in termini di ricavi globali in maniera ancora marginale, ma interessante.
5. Gestione collaudi
Il settore ha evidenziato un calo consistente degli introiti nel corso del 2014/15 stimabile in oltre il 30%; la ripresa del mercato automobilistico dovrebbe consentire il recupero di una quota di mercato valutabile in 100.000 €/anno (2.200 revisioni in più su un portafoglio medio di 12.000)
6. Contratto di servizio
Parrebbe scontato il mantenimento delle risorse 2015: € 11.387.000 (Regione) + € 370.000 (EE.LL) + 220.000 € del contratto decennale stipulato nel 2015 con il Comune di Imperia per la gestione degli autobus elettrici
7. Servizi Scuolabus e disabili in essere procurano introiti per circa 910.000 €/anno; il loro mantenimento è strategico trattandosi di servizi sinergici con il TPL,

Costi

I costi aziendali tipici di una Azienda di Trasporto pubblico locale, come RT Spa sono essenzialmente costituiti da:

- personale: 55-65% dei costi totali
- carburante: 8-10% dei costi totali
- manutenzioni: 7-11%
- spese generali e di struttura: 10-12%
- assicurazioni (RCT in particolare ed in continua crescita): 3,5%
- oneri finanziari: 2-4%

Alcuni sono determinati da fattori esterni non riconducibili e determinabili direttamente dalla gestione aziendale; in particolare si evidenziano:

- Costo dei carburanti e lubrificanti (legati al prezzo del greggio e al cambio euro/dollaro)
- Costo dell'energia elettrica
- Costo del personale derivante dalla contrattazione nazionale (rinnovo del CCNL di categoria)
- Costo del ramo assicurazioni RCA: in forte continuo aumento in una situazione di mercato governata palesemente da un trust di compagnie

assicurative. Riviera Trasporti ha già affrontato il problema utilizzando il rapporto sinergico in essere con il gruppo ARRIVA-DB azionista di controllo della partecipata Riviera Trasporti Linea, riuscendo a scontare un significativo risparmio.

- Costo del denaro legato alle dinamiche del mondo finanziario.

Le politiche di gestione aziendale possono incidere solo su alcuni centri di spesa o quota parte di essi. L'Azienda ha individuato una serie di centri di costo su cui intervenire e determinato il peso degli specifici interventi in funzione degli obiettivi da raggiungere.

I centri di costo individuati sono:

- Organico Aziendale;
- Contrattazione parte economica del contratto di secondo livello;
- Costi della manutenzione dei mezzi;
- Contenimento, per quanto possibile delle spese legali, e di gestione generale; la forte incidenza delle spese legali legati a diversi fattori:
 - a) frequente richiesta di indennizzi per incidenti sia stradali, sia a passeggeri trasportati;
 - b) recupero delle multe comminate per "evasione" tariffaria (oltre 12.000 provvedimenti all'anno);
 - c) recupero crediti;
 - d) assistenza ai dipendenti per cause di servizio.

L' Azienda ha poi analizzato singolarmente il conto economico delle unità di business presenti valutandone in particolare la reale redditività.

1. Riorganizzazione dell'Azienda con riduzione del personale e rinegoziazione della contrattazione di secondo livello economica e normativa a fronte dell'applicazione del nuovo piano di esercizio.

Il processo di ristrutturazione aziendale avviato con la disdetta della contrattazione di secondo livello nell'agosto 2014 ed il conseguente e successivo accordo raggiunto con le OO.SS.: CGIL, CISL, UIL e UGL consentirà la riduzione dell'organico di RT di ben 39 unità a fronte della reintroduzione della parte economica della citata contrattazione, a partire dal 1° agosto 2015, utilizzando anche lo strumento del "fondino" regionale. L'organico dell'Azienda al 31/12/2014 era di 362 dipendenti; al termine del processo di ristrutturazione calerà (marzo 2016) a 323 unità (saranno 326 al 31/12/2015). Ciò consentirà di portare le spese sostenute per il personale al di sotto dei 13.800.000 di euro.

2. Contenimento spese gestione generale

Il contenimento delle spese generali è già largamente attuato e non può generare ulteriori benefici significativi, ma può solo sopperire a situazioni marginali ed estemporanee per cui non viene contabilizzato nel piano industriale, ma in ogni caso il processo di contenimento delle spese generali proseguirà, nei limiti della garanzia di efficienza dell'Azienda, sotto l'attento e diretto controllo della Direzione e del Consiglio di Amministrazione.

In ogni caso si è darà corso ad una revisione complessiva di tutti i contratti di fornitura in essere

(Spese telefoniche, spese legali, servizi CED, pulizie etc.) ponendosi l'obiettivo minimo di risparmiare ulteriori 100.000 €/anno

OBIETTIVI ECONOMICI – Attività caratteristica.

La sintesi economica relativa all'attività caratteristica del piano industriale proposto permette di sviluppare le valutazioni finali sulla efficacia e su eventuali criticità

Anno 2015

Il budget 2015 a suo tempo approvato prevedeva la chiusura dell'esercizio con la perdita di circa 600.000 €, ma la situazione semestrale approvata dall'Assemblea chiude con risultato negativo di poche migliaia di euro. Ragionevolmente il risultato annuale risulterà sensibilmente migliorativo rispetto alle previsioni di budget.

Anno 2016 – obiettivi economici:

• Recupero introiti revisioni €/anno	100.000
• Recupero evasione tariffaria €/anno	350.000
• Rinegoziazione contratti vari €/anno	100.000
• Ulteriori risparmi legati all'efficienza €/anno	150.000
• Blocco investimenti non finanziati al 100% €/anno	<u>200.000</u>
Risparmi totali prevedibili €/anno	900.000

I risparmi ottenuti daranno un beneficio economico complessivo pari a 900.00 € , generando quindi utile lordo pari a € 650.000 (base 2015).

Anno 2017

Il sistema tariffario in atto è stato adeguato nel 2011. E' ragionevole prendere in considerazione un adeguamento nell'ordine almeno del 7% (pari ad un incremento medio annuo pari all'1,40%) ovvero da 1,50 € a 1.60 € per 90'. Tale adeguamento tariffario dovrebbe consentire l'incremento dei ricavi nel breve periodo pari a circa € 300.000.

• Recupero introiti revisioni €/anno	100.000
Adeguamento tariffario €/anno	300.000
• Recupero evasione tariffaria €/anno	350.000
• Rinegoziazione contratti vari €/anno	100.000
• Ulteriori risparmi legati all'efficienza.	150.000
• Blocco investimenti non finanziati al 100%	200.000
• Ulteriore riduzione costi del personale	
Turn-over a CCNL €/anno	<u>60.000</u>
Risparmi totali presumibili €/anno	1.260.000

I risparmi ottenuti danno un beneficio economico complessivo pari a 1.260.000 € generando quindi una utile lordo pari a € 1.010.000 (riferimento anno 2015)

Anno 2018

L'aumento tariffario dovrebbe produrre ulteriori benefici per altri 100.000 portando la somma complessiva a circa € 400.000.

• Recupero introiti revisioni €/anno	100.000
• Adeguamento tariffario €/anno	400.000
• Recupero evasione tariffaria €/anno	350.000
• Rinegoziazione contratti vari €/anno	100.000

• Ulteriori risparmi legati all'efficienza	€/anno	150.000
• Blocco investimenti non finanziati al 100%	€/anno	200.000
• Ulteriore riduzione costi del personale		
Turn-over a CCNL	€/anno	<u>90.000</u>
Risparmi totali ottenuti	€/anno	1.290.000

I risparmi consentono un beneficio economico complessivo pari a 1.290.000 € generando quindi utile lordo per € 1.040.000 (riferimento anno 2015).

I risparmi ottenuti danno un beneficio economico complessivo pari a 3.450.000 € a fronte di un obiettivo del piano industriale di 1.000.000 €/anno e generando un utile lordo importante per una società di TPL.

Verrà trovata copertura, nelle normali attività di gestione dell'Azienda, per le risorse necessarie a coprire il fisiologico incremento dei costi generalizzati stimabili nel 1,5% anno e pari a circa 400.000 €/anno.

I risultati generali saranno ulteriormente migliorati attraverso le azioni di riduzione delle esposizioni debitorie che hanno effetto sugli oneri finanziari:

- I mutui sui quali verrà concentrata l'attenzione sono 3, tutti con Banca CaRiGe e comportano rispettivamente rate di: € 382.092,88 con tasso applicato del 2,950%, € 179.368,88 con tasso del 2,650% e € 63.458,56 al tasso del 5,000%.
- Le dismissioni immobiliari riguardano l'immobile di Imperia - Via Nizza e quello di Sanremo denominato "la Brezza", oltre a quello di Sanremo Valle Armea di cui è già prevista la cessione a Fondazione CaRiGe;
- Le partecipazioni e gli assets dismettibili sono il 100% della controllata RT Piemonte Srl, il 10% della Riviera Trasporti Liguria, e tutto il ramo aziendale Noleggi e Turismo.

Asservimenti:

Per l'Azienda Riviera Trasporti pare assennato ragionare intorno ad un piano industriale triennale considerando che la Giunta Regionale Ligure, in data 16 novembre 2015 ha approvato il DDL n. 10/2015 recante "Modifiche alla legge regionale 7/11/2013 n° 33 (Riforma del sistema di trasporto pubblico regionale e locale) e alla Legge Regionale 5/8/2014, n° 18 (Disposizioni urgenti di prima applicazione della legge regionale 7 novembre 2013, n° 33)".

Tale atto prevede:

- La proroga dei contratti di servizio al 31 dicembre 2017, al fine di non interrompere il servizio di trasporto da parte degli attuali gestori;
- La ripartizione delle risorse per il TPL su gomma secondo le medesime quote percentuali del 2015. Per RT spa si tratta del'8,82758 % della quota regionale, stabilita con l'approvazione del Piano Regionale dei trasporti dal triennio 2008-11, confermata dall'art. 29 della LR 33/2013 e dall'art. 1 della LR 24/2015;
- L'assegnazione delle risorse a seguito dell'effettivo raggiungimento da parte di ogni singolo gestore, dei parametri di efficientamento del servizio previsti dall' art. 16 bis, comma 3 del DL 6 luglio 2012 n° 95 (se un gestore non raggiungerà i parametri sarà solo lui a subire la decurtazione delle risorse e non tutto il sistema);
- La proroga al 30 giugno 2016 dell'intervento straordinario per l'efficientamento del servizio, per consentire alle aziende di ultimare le operazioni di esodo anticipato e mobilità del personale dipendente (uso del c.d. "fondino").

Analisi Economica

1) Analisi gestione operativa corrente

Il bilancio di **esercizio 2014** ha chiuso con perdita di 1.901.666 €;
Il conto economico evidenzia un MOL positivo, pari a 1.746.258,03 € ed un risultato operativo lordo negativo pari a € 1.662.104,09.
L'inversione tra il risultato della gestione caratteristica ed il risultato operativo è da attribuirsi a tre fattori:

1. Ammortamenti per 1.680.426,14 € (in calo di oltre il 16% rispetto al 2013);
2. Svalutazioni e accantonamenti per € 796.075,87;
3. Oneri finanziari per 838.863,63 €;

La struttura dei ricavi dell'azienda consiste essenzialmente in:

• Ricavi da tariffa	€ 6.730.732,11
• Contratto di servizio e risorse regionali	€ 11.387.119,68
• Contributi per CCNL	€ 2.078.302,00
• Copertura oneri malattia (legge 266/05)	€ 308.631,82
• Ricavi attività diverse (scuolabus, noleggi, revisioni)	€ 2.710.424,41
• Ricavi diversi (affitti, pubblicità, sinistri attivi etc.)	€ 2.064.827,50

La struttura dei costi è la seguente:

- Spese per il personale: oltre € 14.562.043,92 (accantonamento CCNL scaduto compreso, pari a € 250.000);
- Spese di trazione (carburanti, elettricità): poco oltre € 2.350.000;
- Ricambi e materiale di consumo: € 837.000;
- Spese per assicurazioni, tasse di circolazione, etc.: oltre € 1.000.000;
- Servizi di terzi: € 2.700.000 circa (compresi servizi di RTL);
- Spese generali e varie: circa € 2.000.000;
- Ammortamenti: € 1.680.426,14;
- Oneri finanziari: € 838.863,63;
- Imposte (IRAP e IRES): oltre € 375.000.

La perdita di esercizio, a fronte del buon risultato della gestione caratteristica è da imputarsi essenzialmente a:

1. Importo del contratto di servizio inadeguato rispetto ai costi correnti regionali;
2. Calo costante dei ricavi traffico (tendenza nazionale) e di altri ricavi legati ad attività commerciali (noleggi e collaudi);
3. Svalutazioni e accantonamenti per circa 1.000.000 di euro a (compresa la copertura del CCNL scaduto relativo agli anni dal 2009 ad oggi);
4. Incidenza per oneri finanziari e servizi bancari per oltre € 900.000;

La relazione semestrale 2015 e le proiezioni di chiusura del conto economico evidenziano:

- Miglioramento dei costi legati al processo di ristrutturazione aziendale avviato con la disdetta della contrattazione di secondo livello nell'agosto 2014 ed il conseguente e successivo accordo raggiunto con le OO.SS CGIL, CISL, UIL e UGL. Ciò consentirà, a fronte della reintroduzione della parte economica della citata contrattazione, la riduzione dell'organico di

RT di 39 unità, utilizzando anche lo strumento del "fondino" regionale. L'organico dell'Azienda era di 362 dipendenti al 31/12/2014; al termine del processo di ristrutturazione (marzo 2016) calerà a 323 unità (326 al 31/12/2015). Ciò consentirà di portare le spese sostenute per il personale al di sotto di 13.800.000 €.

Sul fronte dei ricavi si continua a manifestare un calo generalizzato degli introiti con eccezione del settore parcheggi e della linea Sanremo-Torino, che presentano un significativo aumento dei ricavi.

L'organo amministrativo è decisamente intervenuto sulla contrazione dei costi di gestione, in particolare:

- Il costo del personale è stato ridotto anche in conseguenza della disdetta e della successiva rinegoziazione della contrattazione integrativa di II livello (al netto dell'accantonamento per il CCNL);
 - Riduzione del costo delle RCA e delle altre RC di circa il 30%, pur con un incremento dei massimali assicurati;
 - Riduzione del costo degli organi amministrativi della Società;
 - Riduzione delle consulenze legali;
 - Riduzione delle locazioni finanziarie;
- L' avvenuto efficientamento della struttura, pur ulteriormente migliorabile, impedisce di prevedere ulteriori significativi miglioramenti.

2) Situazione patrimoniale

Al di là dell'elevato valore del patrimonio netto di bilancio dell'Azienda determinato dalla rivalutazione del patrimonio immobiliare, il capitale sociale ammonta a soli 2.068.270 €.

- a) Il patrimonio immobiliare evidenziato all'attivo del bilancio è stato oggetto di rivalutazione ai sensi della L. 185/2009
- b) Il parco autobus è rappresentato in bilancio con valore di circa 3,5 M€ (costo storico - fondo ammortamento) a fronte di valore peritale dei mezzi TPL che ammonta a 13,7 M€, oltre a 0,724 M€ per gli autobus turistici;
- c) Le partecipazioni finanziarie in RTL srl e RTP srl

La situazione debitoria al 31.12.2014 - che deriva da risalenti situazioni pregresse - determina importanti incidenze degli oneri finanziari sulla gestione corrente, in particolare:

- Debiti verso banche per 18.7 M€ garantiti con ipoteca di primo grado iscritta sul patrimonio immobiliare dell'Azienda;
- Debiti verso il personale dipendente di 6,42 M€ per indennità di fine rapporto e 0,69 M€ per ferie non godute;
- Debiti verso Enti Proprietari (ex-legge 204/1995) per M€ 0,43;
- Debiti verso Arriva Italia per oltre 1,4 M€ per servizi prestati e non ancora liquidati;

I debiti verso dipendenti sono garantiti col patrimonio immobiliare libero da vincoli e dalla differenza risultante dalla cessione del patrimonio valorizzato a valori correnti e ceduto; il ricavo derivante dal perfezionamento delle operazioni immobiliari intraprese, visto il momento estremamente difficile del mercato immobiliare, risulta incerto.

Investimenti e sviluppo

Al fine di contenere il costo delle manutenzioni dovranno inoltre essere reperiti fondi per l'ammmodernamento del parco autobus con l'obiettivo di portare l'età media del parco sotto gli otto anni; l'azienda non è in grado di finanziare autonomamente un piano investimenti e quindi per il prossimo triennio gli acquisti di mezzi per il parco rotabile potranno avvenire solamente tramite contributi di fonte europea, nazionale e/o regionale che coprano gli investimenti al 100%.

Senza previsioni, ad oggi, di interventi Regionali e/o Statali, seppur richiesti sia dalla nostra Azienda sia da Confservizi Liguria per conto di tutte le Aziende Liguri nonché da ASSTRA a livello nazionale che non hanno tutt'ora trovato risposta, il piano industriale non prevede alcun investimento in autobus per i prossimi tre anni

Argomento IDROGENO” “High VLO City –: - Riviera Trasporti, al fine di introdurre nuovi mezzi per il TPL risolvendo alcune specifiche necessità connesse al trasporto su gomma in particolari zone di ponente del territorio provinciale, ha partecipato nell'anno 2010 ad un bando internazionale denominato "Progetto Europeo di Ricerca e Innovazione Industriale: High. V.LO - City" consistente nella sperimentazione avanzata sul territorio di nuove tecnologie totalmente rispettose dell'ambiente mediante l'utilizzo dell'idrogeno come carburante per gli autobus ad inquinamento zero.

Dall'inizio degli anni 2000 diversi progetti sostenuti dall'Unione Europea hanno ampiamente dimostrato la fattibilità tecnica ed economica dell'utilizzo di autobus a fuel-cell alimentati ad idrogeno per l'espletamento dei servizi di trasporto pubblico.

L'impiego di autobus ad idrogeno presenta numerosi vantaggi tra i quali:

- Nessuna emissione di CO2
- Silenziosità
- Incremento di produttività
- Flessibilità
- Riduzione dei costi e tempi di manutenzione
- Incremento dell'affidabilità
- Contributo allo sviluppo sostenibile

Gli autobus ibridi a celle a combustibile (FCH) rappresentano la tecnologia più promettente per sostituire i tradizionali mezzi di trasporto nei prossimi anni, quando la tecnologia FCH contribuirà in modo significativo a ridurre le emissioni dei trasporti locali e a semplificare l'esercizio.

L'introduzione dei bus innovativi è stato pensato in affiancamento/potenziamento/sostituzione dell'ormai obsoleto (tecnologicamente, ecologicamente ed economicamente inteso) sistema filoviario.

Riviera Trasporti produce annualmente circa 1.000.000 di vetture/km nel comparto filoviario di ponente, utilizzando 14 filobus di cui 12 bimodali.

L'impianto filoviario Taggia-Ventimiglia realizzato negli anni 1939-50 abbisogna da tempo di importanti adeguamenti tecnici, funzionali e normativi. Mentre la società stava ormai valutando la necessità di rimpiazzare il sistema "filobus ad emissione quasi zero", sempre più costoso da gestire, da sviluppare e da adeguare alle mutevoli esigenze della mobilità e del territorio si è aperta l'opportunità di partecipare ad un bando europeo teso alla introduzione in alcune regioni europee dei bus FCH (Fuel Cell Hydrogen) considerata la più promettente tecnologia per facilitare la "decarbonizzazione" del trasporto pubblico. E' parsa una perseguibile

alternativa economica ed ambientale.

Nello specifico, le considerazioni che hanno contribuito alla decisione di impegnare l'azienda nell'innovativo progetto (stazione di produzione e rifornimento e acquisto autobus a fuel cell) si sono basate su una puntuale analisi dei costi che l'azienda già sostiene e dovrebbe sostenere in un arco temporale di breve/medio termine per la manutenzione e il continuo rinnovo dell'impianto filoviario.

Il percorso dell'esercizio della filovia Taggia - Sanremo - Ventimiglia si sviluppa in doppio bifilare da piazza IV Novembre a Taggia, fino a piazza della Costituente a Ventimiglia. Copre la lunghezza di oltre 30 km. E' alimentato da 5 cabine di conversione 15 kVca/600 Vcc del tipo a vista, manovrabili solo in loco. Le sospensioni di linea sono di tipo rigido sostenute da ganci murali nei percorsi urbani e da 1800 pali di sostegno, in gran parte a traliccio, dell'epoca di realizzazione dell'impianto. Il filo di contatto è di sezione 100 mmq anche se restano tratte significative con sezione 80 mmq. Gli scambi, una dozzina in tutto, sono elettromeccanici a "lancio di corrente". Non esistono scambi telecomandati.

Oltre all'unico intervento significativo di manutenzione straordinaria a fine anni '90, costato allora più di 1 milione di euro (in autofinanziamento), ogni anno la "Riviera Trasporti spa" deve sostenere costi di manutenzione ordinaria (sostituzione pali, elementi di linea, manutenzione scambi, incroci e convergenze, interventi negli edifici che ospitano le cabine) che sommano cifre rilevanti.

Causa le continue modifiche alla viabilità, l'introduzione di rotatorie ed altro, il bifilare deve ogni volta essere adeguato in conseguenza. A tal proposito, la tratta Sanremo - Taggia è fuori esercizio dal 2002 proprio a seguito di una serie di continue modifiche viarie comportanti costi di adeguamento della rete filoviaria valutati ben oltre 1,5 milioni di euro.

L'adeguamento normativo e funzionale delle cabine di conversione, con previsione della sostituzione delle apparecchiature obsolete, richiede un investimento ben oltre 500.000 €. Altamente auspicabile e non più procrastinabile sarebbe l'introduzione della possibilità del telecomando e del telecontrollo delle stesse, con costo stimato di 500.000,00 €.

La sostituzione dei pali a traliccio maggiormente compromessi dagli anni richiederebbe un impegno economico di altro 1.000.000,00 di €.

Il rimpiazzo degli obsoleti scambi con altri di tipo moderno, telecomandati e non più elettromeccanici, impegnerebbe l'azienda per più di 600.000,00 €.

Infine, sempre per quanto riguarda l'impianto di alimentazione aerea, la non più rinviabile sostituzione del bifilare da 80 mmq con altro da 100 è valutabile in 1.200.000,00 €.

Circa il materiale rotabile, i filobus a parco, l'azienda possiede 12 vetture Bredabus 4001 del 1992, con 23 anni d'età, non climatizzate, con problemi di difficoltà in salita di persone anziane perché alte oltre 330 mm da terra, non attrezzate per trasporto disabili in carrozzella. Le due vetture più moderne sono i filobus "Solaris Trollino" del 2008. Nel settore dei mezzi rotabili, è richiesto un investimento di almeno una dozzina di veicoli da 12 m del costo di almeno 6 milioni di euro.

L'investimento aziendale indilazionabile nel comparto filoviario assommerebbe quindi ad oltre 11 milioni di €uri.

L'azienda, fronte ad un bando europeo che permetteva:

- la possibilità di sostituire almeno cinque veicoli elettrici come i filobus con altri veicoli "zero-emissioni" più capienti e più moderni quali i bus " fuel cell";
- la possibilità di realizzare una stazione di rifornimento e di produzione dell'idrogeno in un sito già a disposizione dell'azienda e con caratteristiche idonee;
- la possibilità di accedere ad un consistente cofinanziamento da parte europea sul progetto innovativo da 10 milioni di € riguardante la parte italiana,

ha valutato positivamente la partecipazione alla gara europea presentando un Progetto unitamente ad altri partner europei.

Il Progetto prevedeva infatti sia l'acquisto di cinque autobus a trazione elettrica di ultima generazione con energia prodotta da una cella a combustibile (Fuel Cell) alimentata ad idrogeno, sia la costruzione di un impianto per la produzione dell'idrogeno con relativa stazione di rifornimento all'interno dell'area industriale di Valle Armea, di proprietà della stessa RT spa.

Nell'ambito del Progetto comunitario, il valore economico dell'iniziativa in capo alla Società era individuato nell'importo di Euro 10.000.000,00 di cui:

Euro 5.000.000,00 a carico dell'Unione Europea;

Euro 3.500.000,00 a carico di Riviera Trasporti;

Euro 1.500.000,00 a carico della Regione Liguria.

L'aggiudicazione - poi avvenuta - avrebbe permesso la graduale riduzione dell'impianto filoviario esistente, evitando all'azienda di sostenere le indifferibili ed urgenti spese di manutenzione straordinaria/ammodernamento; in aggiunta, cinque veicoli di nuova concezione, più capienti dei filobus da 12 m attualmente in linea sarebbero entrati nel parco aziendale, con risvolti positivi sull'esercizio. Il loro impatto dal punto di vista delle emissioni è minore a quello dei filobus, ma con in più la flessibilità di poter essere utilizzati su altri percorsi e di non richiedere interventi economici importanti per le costose varianti obbligate di linea in occasione di cambi di viabilità, di rotatorie o altro. Inoltre, la graduale dismissione dell'impianto filoviario - anch'essa costosa - avrebbe potuto in parte essere finanziata con il ricavo del rame e degli altri materiali di recupero della linea aerea.

Il valore complessivo del Progetto originario, articolato in diverse iniziative (una delle quali è stata specificatamente proposta dalla Società), era di 31.586.671,00€. E' stato parzialmente finanziato dall'Unione Europea con l'erogazione di una contribuzione di 13.491.724,00 €.

Secondo quanto riportato all'interno della comunicazione inviata da Riviera Trasporti a Fondazione Carige in data 25 febbraio 2013 (prot. n. 1239), il valore economico dell'iniziativa in capo alla Società era da individuarsi nell'importo di 10.000.000,00 €, di cui 5.000.000,00 a carico dell'Unione Europea (la quale ha già versato il 70% di tale somma su un c/c della Banca Carige S.p.A. all'uopo dedicato), mentre la restante parte dei costi è stata suddivisa rispettivamente tra Riviera Trasporti per € 3.500.000,00 e Regione Liguria per € 1.500.000,00.

Il Progetto prevedeva sia l'acquisto di cinque autobus a trazione elettrica di ultima generazione con energia prodotta da una cella a combustibile (Fuel Cell) alimentata ad idrogeno, sia la costruzione di un impianto per la produzione dell'idrogeno con relativa stazione di rifornimento all'interno dell'area industriale di Valle Armea, di proprietà della stessa Società (stazione di servizio).

Nell'ottica di reperire i fondi necessari per la quota di co-finanziamento a proprio carico, Riviera Trasporti aveva avviato, a partire da febbraio 2013, apposite trattative con Fondazione Carige che hanno portato il Consiglio di Amministrazione

di Fondazione Carige, nella seduta del 24 aprile 2013, a deliberare all'unanimità di partecipare al Progetto attraverso il versamento di risorse fino ad Euro 3.500.000,00 in cinque *tranches* annuali a partire dal 2014.

Il contributo operato da Fondazione Carige, consentiva dunque a Riviera Trasporti di dare copertura totale allo sviluppo del Progetto; di individuare una forma di finanziamento separata rispetto all'attività generale dell'impresa e destinata unicamente all'esecuzione dello Progetto stesso; di rispettare gli impegni assunti in ambito comunitario.

Al fine di dare attuazione alle intese raggiunte, in data 18 novembre 2013, la Società e Fondazione Carige hanno quindi stipulato apposita scrittura privata, in base alla quale Fondazione Carige si è impegnata al versamento complessivo di Euro 3.500.000,00.

Tuttavia, in data 25 giugno 2014, Fondazione Carige informava Riviera Trasporti di aver rivisto la propria posizione e di trovarsi nell'impossibilità momentanea di potere dare seguito all'iniziativa, fermo restando la necessità di una nuova deliberazione autorizzativa della stessa Fondazione Carige.

Nella prospettiva di addivenire ad un'intesa con Fondazione Carige, negli ultimi mesi Riviera Trasporti si è tuttavia adoperata al fine di mettere in atto tutte le attività propedeutiche al raggiungimento di accordo con la stessa Fondazione per dare copertura al budget necessario allo sviluppo dell'intero Progetto europeo.

In tale ottica Riviera Trasporti, anche tramite i propri legali, ha intavolato fin dal mese di luglio 2014 incontri e negoziati con Fondazione Carige durante i quali la Società si è resa disponibile a fornire documentazione utile alla valutazione della complessiva sostenibilità del Progetto.

Lo stato sommario della vicenda è che, al fine di ridurre l'utilizzo di risorse finanziarie, Riviera Trasporti ha proposto e trattato sia con i partner, sia con la Commissione Europea (FCHJU) la rimodulazione del progetto, riducendo da 5 a 3 gli autobus da mettere in servizio e limitando la stazione di servizio alla sola distribuzione dell'idrogeno. Le più contenute risorse finanziarie necessarie per chiudere il progetto è allo stato previsto derivino oltre che dalla residua quota di co-finanziamento europeo ancora da erogare, dalla Regione Liguria per € 1.940.000, quale anticipazione sui fondi ex LR 62/2009 di competenza RT per l'acquisto di bus, e per 1.437.770 € (IVA compresa) da Fondazione CARIGE, che ha manifestato l'interesse ad acquistare il terreno sito in Sanremo Valle Armea con impegno di costituire proprietà superficiaria a favore di RT spa per la realizzazione da parte di Air Liquide, vincitrice del bando pubblico, della stazione di servizio Idrogeno (cfr paragrafo 5.3.3).

6.4 Il piano finanziario

6.4.1 L'analisi dei flussi di cassa

Dall'analisi dei flussi di cassa di cui ai prospetti allegati (**allegato n. 12**) emerge che la società riesce nel corso degli esercizi di cui al piano d'impresa (2016/2018) a mantenere un equilibrio finanziario tale da garantire, salvo imprevisti, i pagamenti alle scadenze convenute.

6.5 Il piano economico

6.5.1 Il budget economico

si rinvia al piano d'impresa allegato per le valutazione delle voci più rappresentative che sono così rappresentate

Voce	Anno 2016	Anno 2017	Anno 2018
Ricavi			
Fattura mensile CdS	11.307.324	11.307.324	11.307.324
Aggiuntivi 2015	370.000	370.000	370.000
Titoli di viaggio	6.600.000	7.250.400	7.350.000
Scuolabus+Servizi vari Comuni	986.000	986.000	986.000
Noleggi	996.000	996.000	996.000
Linea Torino	84.000	84.000	84.000
Salesiani	38.400	38.400	38.400
Pubblicità	42.000	42.000	42.000
Parcheggi	120.000	120.000	120.000
Affitto RTL	252.000	252.000	252.000
Affitti vari	50.400	50.400	50.400
Proventi offic c/RTL	320.400	320.400	320.400
Proventi offic c/terzi	72.000	72.000	72.000
Revisioni	456.000	530.400	530.400
Affitto Archivio di Stato	28.000	28.200	28.200
L. 47/58/296	1.900.000	1.900.000	1.900.000
Recup. Malattia	184.500	184.500	184.500
Linee a_b	216.000	216.000	216.000
Affitto La Brezza	26.000	26.000	26.000
Sinistri Attivi / Ricavi diversi	44.000	44.000	44.000
Accisa	400.000	400.000	400.000
Valore della produzione (A)	24.493.024	25.218.024	25.317.624
Costi			

Gasolio trazione	1.971.600	1.971.600	1.971.600
Ricambistica	544.800	496.800	496.800
Pneumatici	112.800	112.800	112.800
Energia elettrica traz	51.000	51.000	51.000
Energia elettr impianti	67.200	67.200	67.200
Acquisti materiali vari di consumo	219.000	207.000	207.000
Consulenze	270.000	252.000	252.000
Assicurazioni RCA	480.000	460.000	460.000
Assicurazioni incendi e varie	96.000	96.000	96.000
Spese telefoniche	114.000	114.000	114.000
Oneri su anticipi factoring	79.800	79.800	79.800
Subconcessione RTL	2.254.717	2.254.717	2.254.717
Subconcessione RTP	347.609	347.609	347.609
Affitti passivi	71.076	71.076	71.076
Oneri superficie Valle Armea	45.000	45.000	45.000
Provvigioni a rivendite	420.000	420.000	420.000
Collegio Sindacale	68.400	68.400	68.400
Compensi CdA	47.556	47.556	47.556
Costi vari per servizi	318.000	300.000	300.000
Canoni leasing	153.000	113.400	113.400
Personale	13.855.000	13.795.000	13.765.000
Rinnovo CCNL	-	500.000	600.000
Ammortamenti	1.205.456	1.111.177	1.111.177
Accantonamenti vari	-	-	-
Accantonamento oscillazione prezzi	-	225.000	225.000
IMU	78.600	78.600	78.600
TARES	83.300	83.300	83.300
Tasse di circolazione	83.100	83.100	83.100
Franchigie su sinistri			

	30.000	30.000	30.000
IVA su provvigioni	95.400	95.400	95.400
Minusvalenza vendita Valle Armea	41.500	-	-
Costi della produzione (B)	23.203.914	23.577.535	23.647.535
Differenza tra ricavi e costi operativi	1.289.110	1.640.489	1.670.089
Oneri finanziari			
Interessi passivi factoring	123.000	123.000	123.000
interessi passivi mutui	550.300	550.300	550.300
Interessi passivi diversi	36.000	36.000	36.000
Totale oneri finanziari (C)	709.300	709.300	709.300
Risultato ante imposte	579.810	931.189	960.789
IRES	59.825	71.755	72.895
IRAP	52.245	64.330	65.484
Totale Imposte sull'esercizio	112.070	136.085	138.379
Risultato d'esercizio	467.740	795.104	822.410

6.6 Gli ulteriori interventi volti alla ristrutturazione della società

Congiuntamente alle previsioni ed agli interventi previsti nel piano d'impresa ed evidenziati nei conti economici previsionali degli anni 2016, 2017 e 2018 ulteriori interventi quali la dismissione di assets non strategici e la vendita di immobili possono e devono essere realizzati al fine di migliorare i flussi finanziari in entrata e ridurre i debiti.

6.7 La proroga del servizio del TPL esercizi: 2016 - 2017

In relazione alla richiesta della Regione Liguria in ordine alla prosecuzione del contratto in essere con la nostra azienda (**allegato n. 6**) si rileva che nella lettera l'Assessore ai Trasporti Pubblici avv. Gianni Berrino viene affermata "...la proroga dei vigenti contratti di servizio al 31.12.2017 al fine di garantire la prosecuzione dei servizi TPL nelle more dell'affidamento del servizio con procedura ad evidenza pubblica, confermando la medesima ripartizione delle risorse regionali secondo le quote percentuali degli anni 2014 e 2015."

Rilevato che il contratto con la nostra azienda è definitivamente scaduto in data 31.12.2010 essendo il servizio già stato oggetto di alcuni rinnovi si ritiene che, ai fini economici per il servizio effettuato non possa applicarsi il costo a Km in oggi riconosciuto e si debba applicare quanto previsto al punto 5 dell'art. 5 del regolamento CE 1370/2007 ed al successivo art. 6 che prevede che le compensazioni connesse ad un contratto aggiudicato a norma dell'art. 5, paragrafo 5 o connesse a una norma generale, debbano essere conformi alle disposizioni dell'allegato del Regolamento.

L'allegato prevede che per calcolare l'effetto finanziario netto, l'autorità competente (nel caso la Regione) debba seguire lo schema:

$$\begin{aligned}
 & \text{Effetto finanziario netto} \\
 & = \\
 & \text{costi sostenuti in relazione all'obbligo del servizio} \\
 & - \\
 & \text{eventuali effetti finanziari positivi generati all'interno della rete gestita in base} \\
 & \text{all'obbligo di servizio pubblico} \\
 & - \\
 & \text{ricavi dalle tariffe o altri ricavi} \\
 & + \\
 & \text{un ragionevole utile.}
 \end{aligned}$$

Nel febbraio 2015 la Regione ha reso noto il proprio studio sui costi standard nel quale sono indicati anche i costi unitari allo stato di fatto: mentre la Regione afferma che il costo dell'extraurbano di RT è di 3,84 €/km, e dell'urbano è di 4,26 €/km, viene invece riconosciuto oggi solo 1,94 € (+ Iva) al km!

Utilizzando l'algoritmo proposto da Anav-Asstra-Università la Sapienza per il calcolo dei costi chilometrici, il semplice mero esercizio aritmetico riguardante la situazione di Imperia porta ai risultati:

COSTO KILOMETRICO - CONFRONTO: EFFETTIVO 2014 e OBIETTIVO 2016 (Km 5.850.594 di contratto di servizio TPL)					
		RT spa 2014 effettivo		RT spa 2016 *	
		Urbano	Extraurbano	Urbano	Extraurbano
A	Giornate lavorative annue	209	209	210	210
B	Velocità commerciale minima (km/h)	19,39	25,12	19,39	25,12
C	Ore di guida al giorno	5,25	4,3	5,5	4,69
d=a*b*c	Km annui per autista	21.290	22.590	22.382	24.717
	n° autisti	82	186	73	177
E	Costo di un autista	€ 43.800	€ 43.800	€ 44.435	€ 44.435
f=e/d	Costo di un autista * km	€ 2,06	€ 1,94	€ 1,99	€ 1,80
G	Costo autisti sul costo del lavoro %	73,54	73,34	77,86	75,00
h=f/g	Costo del lavoro * km	€ 2,59	€ 2,59	€ 2,65	€ 2,40
I	Costo del lavoro sul costo totale %	59,14	59,14	55,6	55,6
l=h/i	Costo totale * km	€ 4,38	€ 4,38	€ 4,76	€ 4,31
M	Ebit da garantire %	10	10	10	10
n= l*(1+m)	Totale + (Ebit)*km	€ 4,92	€ 4,91	€ 5,24	€ 4,74
o=h*3,9%	IRAP da coprire	€ 0,10	€ 0,10	€ 0,10	€ 0,09
p=n+o	Totale costi + Irapp*km	€ 5,02	€ 5,02	€ 5,34	€ 4,84
Q	Ricavo posto a carico dell'operatore RT spa %	35	35	35	35
r=p*(1-o)	Compensazione * km (Reg.CE n.1370-2007)	€ 3,26	€ 3,26	€ 3,47	€ 3,14

* Scenario ad avvenuto rinnovo CCNL (28.11.2015) e ripristino della contrattazione aziendale di secondo livello

7 CONCLUSIONI

7.1 Premessa

Il piano è stato redatto basandosi sui seguenti presupposti:

- a) proroga del servizio TPL per la Provincia di Imperia alla RT per il biennio 2016-2017;
- b) definizione dell'investimento relativo alla partecipazione della Società al bando internazionale denominato "Progetto Europeo di Ricerca e Innovazione Industriale: High. V.LO - City" attraverso la rimodulazione del progetto e la definizione dell'acquisto del terreno da parte sito in Valle Armea da parte della Fondazione Carige;
- c) riduzione del costo del personale derivante dagli esodi volontari di n. 24 dipendenti;
- d) persistenza dell'attuale costo del gasolio;
- e) raggiungimento degli obiettivi economici esposti nel precedente punto 6.5.1 budget economico.

7.2 La ragionevolezza e la fattibilità del piano di risanamento

Il presupposto sub a)

si è concretizzato a seguito della comunicazione inviata dalla Regione Liguria inviata alla società in data 24 novembre 2015 (allegato n. 6).

Il presupposto sub b)

è in corso l'attività volta al recupero della quota di co-finanziamento del progetto idrogeno a carico dell'azienda. Quota che verrà realizzata con la vendita alla Fondazione CARIGE del terreno sito in Sanremo - zona valle e Armea e l'utilizzo delle quota di competenza della società di cui alla legge regionale n. 62/2009. Progetto che si è ridimensionato con conseguente ritiro di due automezzi da parte del fornitore VAN HOOL e con la realizzazione del solo impianto di distribuzione dell'idrogeno.

Il presupposto sub c)

si è concretizzato con la sottoscrizione dell'accordo tra la società e le OO.SS.

Il presupposto sub d)

è basato sull'attuale andamento del prezzo del petrolio conseguente alla situazione geo-politica del Medio Oriente che non appare possa evolversi, in tempi brevi, verso una normalizzazione.

Il presupposto sub e)

è stato individuato tenuto conto che sono stati individuati obiettivi contenuti e ritenuti ragionevolmente conseguibili. In particolare il recupero tariffario potrebbe comportare notevoli incrementi dei ricavi tenuto conto qualora venga applicata per il periodo di proroga del servizio TPL la normativa contenuta nel Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia che prevede il diritto dell'affidatario del servizio in proroga, di percepire un corrispettivo determinato in base ai costi, più un ragionevole utile.

Al riguardo occorre tenere presente che il corrispettivo chilometrico di € 1,94 (+ IVA) attualmente riconosciuto indistintamente alla RT per percorsi Urbani ed Extraurbani, è ben inferiore al costo riscontrato dalla regione Liguria in sede di elaborazione dello studio per l'individuazione di un programma di esercizio di trasporto in riferimento all'intero territorio regionale (CIG 5165545694). Per la Regione il primo obiettivo di costo standard è di 3,73 €/km per l'Urbano e di 3,26

€/km per l'Extraurbano.

Il semplice adeguamento a detti parametri comporterebbe maggiori ricavi per la Società RT ricompresi intorno a 8,5 M€!

I possibili rischi di attuazione del piano potrebbero quindi derivare dal mancato verificarsi dei presupposti sub b – d – ed e) che, peraltro, dipendono in misura minore dalle azioni che la società ha individuato di attuare nel presente piano.

7.3 I possibili rischi del piano e le eventuali strategie correttive

In considerazione dei sopraesposti potenziali rischi si individuano le seguenti azioni:

- monitoraggio periodico affinché eventuali ostacoli, eventi, scostamenti rispetto alle previsioni possano essere individuate tempestivamente e risolti in modo da non impedire il raggiungimento degli obiettivi prefissati oppure per riformularli in modo ragionevole;
- assunzione di appositi aggiustamenti del piano nell'ipotesi in cui la fase di monitoraggio evidenziasse scostamenti rispetto alle previsioni contenute nel piano e, integrale rivisitazione del piano nel caso in cui gli scostamenti fossero tali da compromettere integralmente il piano;
- perseguimento di tutte le iniziative necessarie per l'ottenimento del riconoscimento di un corrispettivo determinato sulla base dei costi sostenuti dalla società per l'esercizio del TPL;
- accelerazione delle attività finalizzate alla dismissione degli assets immobiliari e mobiliari non strettamente connessi all'espletamento del TPL finalizzate all'estinzione delle posizioni debitorie attualmente oggetto di accordi di rientro graduale;
- ottenimento di servizi strettamente connessi al miglioramento del TPL quali ad esempio, il controllo della sosta degli autoveicoli privati nelle zone urbane.

7.4 Conclusioni

In definitiva, alla luce delle analisi effettuate, si ritiene che le ipotesi e le assunzioni poste a fondamento del piano, valutato unitamente ai documenti menzionati contengano gli elementi essenziali per poter essere oggetto di una valutazione di sostenibilità positiva.

Il piano muove dall'analisi dell'attuale situazione dipendente da indebitamenti derivanti dagli esercizi antecedenti al 2015, illustra le strategie di business, descrive le intenzioni strategiche del management, le azioni da effettuare per il raggiungimento degli obiettivi di risanamento e l'evoluzione dei risultati attesi, nonché esplicita le ipotesi poste a base delle analisi effettuate e delle fonti informative impiegate.

Più precisamente il piano evidenzia, come nel triennio 2016-2018, la società sia in condizione di finanziare, nel periodo, con i ricavi della gestione, la copertura dei costi di gestione, ivi compreso il ripianamento di parte dell'esposizione debitoria pregressa nel presupposto che siano realizzati gli obiettivi attraverso le azioni ivi previste.

Ai fini della valutazione della coerenza del piano ci si è avvalsi, principalmente delle analisi operate sulla base delle esperienze maturate nel settore e nel territorio regionale.

E' stato verificato che le azioni previste nel piano fossero realizzabili dato il contesto

nel quale la società si muove e dell'attuale impossibilità dei soci di intervenire con contributi straordinari in conto capitale.

In conclusione si ritiene che, allo stato, sussistano le condizioni per valutare ragionevoli e coerenti le ipotesi contenute nel piano e le relative risultanze.

Da ultimo, va ricordato che gli obiettivi del piano presuppongono sia il conseguimento degli obiettivi di offerta dei servizi e di efficienza gestionale descritti nello stesso sia che a causa dell'aleatorietà connessa alla realizzazione di qualsiasi evento prospettico, non si può ovviamente escludere che nel triennio, si possano evidenziare scostamenti tra valori consuntivi e valori preventivati nel piano soprattutto tenendo conto dell'attuale scenario socio/politico nazionale ed internazionale nel quale opera la società.

Imperia lì, 18 dicembre 2015.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Gianfranco BENZO

Allegati:

1. Visura camera di commercio;
2. Bilanci di esercizio chiusi al 31.12.2012 – 31.12.2013 e 31.12.2014;
3. Bilancio semestrale al 30.06.2015;
4. Valutazione parco mezzi TPL;
5. Conteggi costo del lavoro in del lavoro a seguito applicazione degli accordi nazionali siglati in data 28 novembre 2015 periodo vacanza contrattuale;
6. Comunicazione dell'Assessore Regionale del 24.11.2015;
7. Lettera Fondazione Carige del 1.12.2015;
8. Valutazione ramo azienda Noleggio;
9. Accordi relativi a piano di rientro con Riviera trasporti Linea;
10. Accordi relativi a piano di rientro con Iveco Oreggia;
11. Piano industriale;
12. Flussi di cassa.